



n. 26 / settembre 2026

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO



|| MIDA ||

MUSEO ITALIANO DIFFUSO AUTOMOBILE
WWW.ASIMUSEI.IT

www.asimusei.it

BERTONE TORNA A CASA

Grazie ad ASI aumenta l'offerta storica della HUB Stellantis

A volte tornano. Gli amori, i figli, le auto. Tornano dov'erano nati o da dove erano partiti.

È successo anche alla Collezione ASI Bertone che, dopo anni di lontananza, è tornata a Torino, nella nuova esposizione all'Heritage Hub, in via Plava, offrendo così agli appassionati che convergono da tutto il mondo nella città dell'automobile, l'opportunità di vedere da vicino molte creazioni firmate dal grande stilista.

ASI acquisì questa importante raccolta nel 2015 e per alcuni anni essa ha trovato al Museo di Vlandia (vicino a Malpensa) una collocazione stabile. Ma erano in molti ad auspicare un "ritorno a casa", a Torino, fra l'altro sede dell'Automotoclub Storico Italiano e della FIVA, Federation Internationale Vehicules Anciens.

Per celebrare questo ritorno la 'Rivista dei Musei' offre ai suoi lettori una preziosa testimonianza storica: il lungo racconto della vita di Bertone narrato in prima persona dal protagonista, Nuccio Bertone.

«Il motivo che indusse mio padre Giovanni a lasciare il lavoro di contadino per impiegarsi presso il carradore Verrua di Mondovì fu lo stato di necessità. Bisogna sapere che la casa paterna faceva parte di un gruppo di abitazioni dislocate in mezzo ai campi, a tre chilometri da Mondovì: la frazione esiste ancora e porta il nome dei Bertone.

Il podere di famiglia era troppo piccolo per offrire da vivere ad una famiglia di nove persone, infatti mio padre era il sesto di una nidiata di sette figlioli. Papa era un ragazzo sveglio, volenteroso e pieno di iniziativa. Infatti oltre ad aiutare genitori e fratelli, lavorò per un contadino vicino, ma ben presto comprese che doveva trovare il modo di guadagnare di più. Fu così che decise di imparare un mestiere e l'occasione venne con il posto di garzone nella bottega del carradore Verrua di Mondovì. Il Verrua era il miglior artigiano per la costruzione e la riparazione dei carri agricoli e calessi (le famose "dome"). Mio padre imparò a lavorare il legno ed il ferro ed in breve divenne abilissimo a costruire ruote per qualsiasi tipo di carro tanto che decise di lasciare la sua Mondovì per la grande città, Torino, dove sapeva di potere contare sul valido aiuto dalla sorella Caterina, che aveva da tempo trovato impiego come governante presso il direttore di un istituto vicino alla Gran Madre di Dio in Corso Moncalieri. L'impiego offertogli dalla sorella nell'Istituto non era quello da lui desiderato, comunque gli diede la possibilità di trovare altre soluzioni di lavoro nella nascente industria torinese dell'automobile. Si era negli anni 1907/1908. Dopo breve tempo trovò impiego presso i fratelli Diatto che a quell'epoca svolgevano, in grande, lo stesso lavoro dell'artigiano Verrua di Mondovì».



La Collezione ASI Bertone esposta presso lo Stellantis Heritage Hub



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

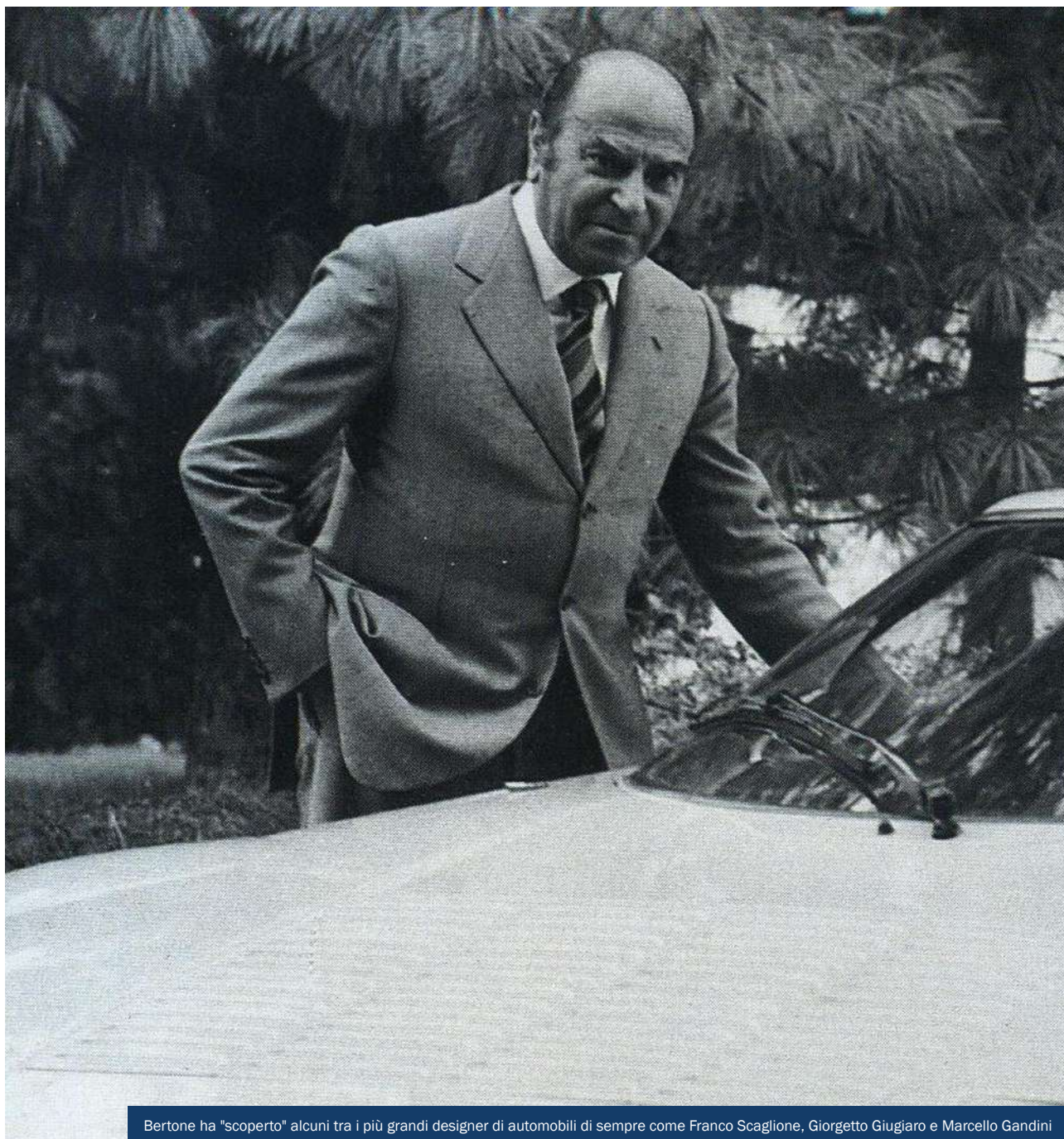
Quando Bertone lavorava alla Diatto

Va detto che nel 1908 la Diatto non produceva solo materiale carrabile, ma anche ferro-tranviario, infatti nel 1901, e precisamente il 16 giugno, fu inaugurata la funicolare Saint Vincent-Fons, lunga 263 metri, costruita dalla Diatto su disegno dell'ingegnere Ernesto Strada e nel 1906 furono costruiti, in collaborazione con la Fiat, sei esemplari di tram a benzina che vennero utilizzati per il trasporto dei visitatori alla Fiera di Milano di quell'anno. Alla Diatto il padre di Bertone affina ancor più la sua arte nel modellare il legno ed il ferro, non solo realizzando ruote per carri, ma anche scocche in legno e ferro per i primi tramway e le prime corriere a motore. In poco tempo Bertone divenne capo squadra. Alcuni anni dopo lasciò la Diatto per mettersi in proprio. In quel periodo, a Torino, nacquero e si svilupparono diverse fabbriche per la costruzione delle automobili. Esisteva da qualche anno la Fiat. Vincenzo Lancia, lasciata l'attività sportiva di corridore e fondava la sua fabbrica in via Petrarca e i fratelli Ceirano di Mondovì, tra una lite e l'altra, continuavano a creare aziende automobilistiche. «Papà era apprezzato per la sua abilità nel costruire le ruote dei carri: avevano un mozzo centrale sulle quali venivano montate le razze di legno le cui estremità andavano ad incastrarsi ad una corona realizzata con vari segmenti, anch'essi di legno. Sull'esterno della corona veniva montato un anello di ferro forgiato e calzato a caldo in modo che raffreddandosi formava corpo unico con la ruota dando alla stessa compattezza e solidità. In seguito passò alla costruzione delle carovane, oggi meglio conosciute come camper».



Nuccio Bertone nasce a Torino nel 1914





Bertone ha "scoperto" alcuni tra i più grandi designer di automobili di sempre come Franco Scaglione, Giorgetto Giugiaro e Marcello Gandini



Bertone è famoso in tutto il mondo per le sue creazioni futuribili



Bertone muore nel 1997, all'età di 83 anni



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Più sostanza che apparenza

Significativo il ritratto che Nuccio fa del suo papà dal punto di vista umano: «Mio padre non cercava amicizie altolocate. Era un uomo semplice ed è rimasto così per sempre. Un po' come Vincenzo Lancia, uomo molto democratico, che era solito invitare i suoi dirigenti e quadri a giocare a bocce a Superga, da Casalegno. Quante volte mio padre ricordava questi simpatici episodi. Perciò, come nessuno potrà mai dire che Lancia era un giocatore di golf, io non potrò mai dire che mio padre fosse un grande amico di persone importanti e influenti. Di lui posso affermare che aveva la malattia della terra, comprava terreni e faceva i fabbricati, che poi non voleva più vendere anche a costo di grandi sacrifici». Dopo un incontro con l'ingegner Momo, la Spa offrì a Bertone l'opportunità di visitare i vari clienti per apportare le modifiche che essi avessero richiesto. «Ritengo sia da quel momento che papà lasciò la costruzione dei carri per dedicarsi alle carrozzerie d'automobili. La Spa gli commissionò alcune vetture torpedo Spa 9000, inviandogli gli autotelai. Naturalmente accanto a queste lavorazioni di scocche completamente nuove continuò a riparare parafranghi ed altre parti di carrozzeria, lavori che gli permisero di ampliare l'azienda. Subito dopo la prima guerra mondiale la Bertone fu trasferita da via Villarbasse a Via Monginevro su un'area di 1600 metri quadrati e gli operai salirono a venti. Mi reputo fortunato nell'aver avuto da lui un indirizzo che mi era congeniale.



Alfa Romeo Montreal

Egli è stato per me un grande maestro di vita: nel periodo in cui studiavo, a partire dalle scuole medie, il mio tempo libero lo trascorrevi in fabbrica a fare il galoppino e nello stesso tempo mi inserivo gradualmente nei problemi dell'azienda. Avevo attitudine nel disegnare automobili ed in ciò mio padre mi incoraggiava, perché non avendo lui la preparazione e la predisposizione per questa nuova tecnica che stava nascendo, aveva intuito quanto fosse utile disporre di un disegnatore non solo della scocca, ma con idee di stilistica, anche se allora non si chiamava così, ma si parlava semplicemente di linea di carrozzeria. Il mio primo progetto fu realizzato nel 1933, quando l'azienda era ancora in via Monginevro 119».



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Bertone Birusa



Lamborghini Countach



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Balilla Cabriolet, primo amore

Si trattava di una Balilla tre marce con carrozzeria cabriolet. Ero talmente preso da questa mia prima esperienza personale che me la sognavo di notte: quando il lavoro fu terminato, la vettura si presentava originale, direi sbarazzina. Riscosse successo e segnò il mio definitivo inserimento nell'azienda, anche se ero impegnato con i miei studi all'università, studi che poi abbandonai. In quel periodo conobbi il conte Revelli, persona che aveva l'automobile nel sangue e da lui ho imparato moltissimo, soprattutto sul disegno stilistico. All'inizio degli anni Trenta, iniziò la moda delle macchine fuori serie e noi realizzammo alcune unità per dei clienti inviati dalle fabbriche, ma ciò non era sufficiente per impostare un lavoro produttivo. È il periodo in cui Mussolini incoraggia i concorsi d'eleganza, che certamente hanno influito positivamente sullo sviluppo delle carrozzerie fuori serie. Di quell'epoca ricordo ancora con molta simpatia Felice Nazzaro, amico di mio padre, e la cui bellissima figlia ammiravo alla guida delle Fiat nei vari concorsi. Nazzaro mi dava consigli e mi incoraggiava. Fu lui a presentarmi Carlo Salamano della Fiat, il quale si occupava delle prove su strada. Dal canto mio, nutrivo sin da allora una forte passione per le corse. Lo ammetto: avrei tanto voluto fare il corridore. Mi ricordo la versione Balilla berlinetta sulla quale avevamo anche modificato la meccanica: aveva una forma molto raccolta anche perché avevamo spostato in avanti guida e la pedaliera. Con quella vettura ho girato l'Italia alla caccia di contratti. Ricordo che iniziammo con autotelai forniti dal concessionario Fiat, per arrivare poi ad ordinare noi direttamente alla Casa settanta o ottanta telai al mese, che venivano vestiti con carrozzeria chiusa o aperta a seconda delle necessità dei nostri clienti».



Arriva l'Alfa Romeo

Nel 1934 la Bertone trasferisce il suo stabilimento da via Monginevro a corso Peschiera 221. La superficie cresce a 3.000 metri quadrati, i dipendenti diventano 54, fino a raggiungere i 385 nel 1956 con uno stabilimento ulteriormente ingrandito su di un'area di 8.000 metri quadrati. Per lo sviluppo di Bertone fu davvero fondamentale la collaborazione con Alfa Romeo. «Avevo iniziato con loro carrozzando dei grossi telai 2300 e 2800 per vetture speciali e presidenziali. Ricordo quella realizzata per il generalissimo Franco con enormi divisori. Si è poi continuato a lavorare su autotelai 2300 fino alla proposta da parte dell'Alfa Romeo di realizzare la vettura Spider "Disco Volante" in una serie ridotta di 200 esemplari. All'epoca la Bertone era anche impegnata a "vestire" gli autotelai MG che giungevano via mare dall'Inghilterra e che poi noi, ultimato il lavoro, spedivamo negli Stati Uniti. L'idea di lavorare per l'estero era nata quando nel nostro Paese era molto diminuita la richiesta di vetture fuoriserie. In quel periodo chiusero la loro attività numerosi carrozzieri. L'Alfa Romeo chiese un preventivo per vestire la 'Disco Volante'.

Il nostro risultò il migliore e vincemmo la commessa. Eravamo felici. Ma quella vettura non sarebbe mai entrata in produzione. Me lo disse l'ingegnere Quaroni, allora direttore generale della Casa del Portello che mi comunicò l'impossibilità di produrre in serie limitata la meccanica della 'Disco Volante'. Per tale ragione il suo progetto venne abbandonato. Ci restai malissimo. Andò meglio con la Giulietta Sprint».





Bertone Runabout



Bertone Barchetta



Quarantamila Giuliette Sprint

Nel 1952, l'Iri aveva bisogno di fondi ed aveva emesso un prestito obbligazionario con estrazione di numerosi premi. Ai fortunati vincitori dell'estrazione sarebbe stata donata una berlina nuovissima, la 'Giulietta', prezzo di listino lire 1.600.000. Peccato che all'estrazione del premio la vettura non fosse ancora pronta. Si pensò allora di mitigare le negative reazioni dell'opinione pubblica lanciando un modello sportivo, in anticipo sulla berlina, cosa mai prima avvenuta. Fu allora che l'ingegner Quaroni mi chiamò, offrendomi la realizzazione di mille vetture in compartecipazione con il carrozziere Boario ed il suo socio Segre, della Ghia. La Bertone avrebbe realizzato la scocca grezza ed i partner avrebbero seguito la finitura. Purtroppo le trattative per la commessa ebbero una battuta d'arresto dovuta ad una tremenda lite tra Boano e Segre. Ritenevo sfumato il progetto quando l'Alfa Romeo mi propose di produrre da solo le mille vetture. Conoscevo Boano, avevo stima di lui e non intendevo compiere alcuna prevaricazione. Così presi tempo e, alcune sere dopo, l'ingegnere Hruska della Finmeccanica venne a trovarmi. Passammo insieme la serata. Finché a tarda notte, mi convinse di accettare l'incarico. Il mattino dopo telefonai a Boano. Libero da ogni impegno morale, la Giulietta Sprint iniziò il suo cammino». L'Iri fece fronte ai suoi impegni con questa emozionante automobile sportiva, mentre la berlina venne consegnata un anno dopo. Uscita come ripiego, la Giulietta Sprint diventò l'ambito traguardo di tutti gli automobilisti con una sincera passione sportiva. Al punto che le mille vetture della prima commessa del 1952 divennero in tredici anni di produzione circa quarantamila.



Lamborghini Miura

Bertone, Boano e Scaglione

«La Sprint», racconta Bertone, «ha segnato intangibilmente l'epoca del nostro sviluppo industriale con la nascita dello stabilimento di Grugliasco e ha soprattutto messo le grandi aziende di fronte ad una nuova realtà: il carrozziere non doveva più essere considerato il realizzatore di alcune macchine fuoriserie, ma il collaboratore che poteva progettare e costruire in serie automobili per la grande industria automobilistica. Figura determinante di questa evoluzione fu, a mio avviso, l'ingegnere Hruska, un geniale tecnico viennese venuto in Italia nel dopoguerra con Carlo Abarth alla Cisitalia, grande progettista al quale devo gran parte del merito per l'acquisizione della Giulietta Sprint. Devo riconoscere onestamente che per me fu un gran colpo di fortuna perché se l'Alfa Romeo avesse solo vagamente immaginato di poter costruire e vendere, nell'Italia di allora, ben quarantamila Giulietta Sprint, non le avrebbe certamente commissionate alla Bertone, ma prodotte direttamente negli stabilimenti del Portello. È innegabile che l'operazione Giulietta Sprint, con tutti i suoi problemi di produzione a carattere industriale e non artigianale, ha cambiato la fisionomia del carrozziere dandogli un aspetto di organizzazione industriale ed una struttura tecnico-progettuale pari a quella consolidata nelle grandi aziende». Interessanti le considerazioni di Bertone sul concepimento di questa fortunata vettura. «La carrozzeria della vettura non fu mai disegnata. Si tracciò la forma approssimata della carrozzeria, ma i disegni costruttivi non furono mai realizzati. Personalmente lavorai sul gesso della vettura e lo stilista Scaglione, mio dipendente, insieme al carrozziere Boano, inizialmente interessato alla commessa, mi aiutarono a rifinire l'architettura della vettura».





Alfa Romeo Giulia SS



Citroën Camargue



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

I magici Anni Cinquanta

Figlie di quel periodo, i magici anni Cinquanta, sono anche altre importanti vetture marchiate Bertone: la coupé Abarth 1952 "Aerodinamica", l'Alfa Romeo Bat 1954, La Siata V8 Spider 208S e la serie Bat 5, Bat 7 e Bat 9. Oltre a questi studi, seguirono, negli anni Sessanta, le carrozzerie di fortunate auto di serie per le grandi aziende: la Fiat 850 Spider prodotta in 140.000 esemplari, la Fiat Dino Coupé, la Simca 1000 e 1200 Coupé, la Bmw 3200 Coupé, le Lamborghini, la Ferrari 308 GT4, le Lancia Stratos, la Fiat X1/9, le Volvo. In alcuni prototipi, come l'Alfa Carabo, si avverte una concezione contigua alla progettazione aeronautica. «Questo è il frutto della lunga esperienza acquisita nella costruzione di vetture sportiva. Fin dall'inizio del mio inserimento nell'azienda, mio padre ha sempre lasciato a me l'impostazione generale del modello. Io amavo le corse, l'ho già detto, e la mia esperienza di corridore mi ha aiutato molto, tanto che in varie occasioni dei tecnici aeronautici mi chiedevano chi mi aveva dato la consulenza su alcune soluzioni ricorrenti nelle mie carrozzerie sportive. Inoltre ho sempre cercato di avvalermi di tecnici bravissimi e di disegnatori che, con la mia guida, hanno raggiunto il più alto livello, in modo da realizzare un prodotto con uno stile inconfondibile rispetto ad altre vetture della stessa epoca».

Grazie all'accordo tra l'Automotoclub Storico Italiano e Stellantis Heritage, il grande pubblico potrà ammirare anche la Collezione Bertone, acquisita e posta sotto tutela dall'ASI nel 2015. L'esposizione conta 66 esemplari realizzati tra gli anni '60 e i primi anni 2000 e comprende iconiche auto di serie, modelli di stile, prototipi e show-car in rappresentanza di venti marchi automobilistici internazionali con i quali Bertone aveva attivato proficue collaborazioni. Ogni pezzo racconta la storia dell'eccellenza costruttiva, dell'incessante ricerca creativa e dell'evoluzione delle concept-car realizzate nel Centro Stile Bertone in ogni decade.

Sfruttando l'opportunità di modellare auto non destinate esclusivamente alla produzione di massa, i designer Bertone hanno saputo reinventare audacemente l'architettura del veicolo, attingendo a idee universali di linea e forma perfette.

L'iniziativa si inserisce in una fase di profonda riorganizzazione dello spazio espositivo di via Plava 80, all'interno dello storico comprensorio di Mirafiori, avviato negli ultimi dodici mesi per rendere ancora più intensa l'esperienza di visita. Dal mese di marzo l'Heritage Hub è visitabile tutti i giorni (tranne il lunedì) previo acquisto del biglietto online al seguente link, con la possibilità di scegliere tra visita autonoma nei giorni feriali o visita guidata nel fine settimana.



Lancia Stratos





Opel Calibra Slalom



Citroen-Zabrus



Alberto Scuro, Presidente ASI e FIVA

«Era anni che ASI voleva riportare a Torino un patrimonio che appartiene alla città e al Piemonte. Bertone fa parte dei grandi nomi del car-design e dello stile cui Torino ha offerto terreno fertile per uno sviluppo senza pari al mondo. Con questo definitivo ritorno all'ombra della Mole possiamo dire di aver completato la nostra missione di tutela, salvaguardia e promozione. Il tutto accade in occasione del 60° anniversario della fondazione dell'ASI ci rende orgogliosi del nostro operato e della rete sempre più efficace creatasi con molte altre istituzioni del territorio, le aziende e gli enti che continuano a credere nel valore culturale ed economico dell'automotive piemontese. Torino rinnova il suo status di capitale del motorismo storico».



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



La Collezione ASI Bertone esposta presso lo Stellantis Heritage Hub



La Collezione ASI Bertone esposta presso lo Stellantis Heritage Hub



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Roberto Giolito, direttore di Stellantis Heritage Italia

«La missione dell'Heritage HUB è raccontare oltre cento anni di storia dell'automobilismo connessa con Torino. L'ingresso della Collezione ASI Bertone rafforza ulteriormente il ruolo dell'Heritage HUB come polo di riferimento unico nel panorama museale, capace di narrare le tappe fondamentali dell'evoluzione tecnologica e del design in vari ambiti: dalle competizioni all'ecologia, dalle fuoriserie alle utilitarie che hanno contraddistinto la storia della mobilità nel mondo. Siamo particolarmente orgogliosi di prendere parte a questo progetto, offrendo a un pubblico sempre più ampio l'opportunità di scoprire e riscoprire la straordinaria storia italiana attraverso le vetture che vanno ad arricchire la collezione già presente nei nostri spazi».



Ferrari Rainbow



Lotus Emotion





Il 31 marzo 2026 è stata inaugurata la Collezione ASI Bertone presso lo Stellantis Heritage Hub



Inaugurazione della Collezione ASI Bertone presso lo Stellantis Heritage Hub



AUTOMOTOCUBO STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



LA RIVISTA DEI MUSEI

Periodico della Commissione Storia e Musei
dell'Automotoclub Storico Italiano

COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Presidente

Danilo Castellarin

Commissari

Stefano Chiminelli

Elisabetta Cozzi

Ugo Elio Giacobbe

Davide Lorenzone

Silvia Nicolis

Giuseppe Valenza

Roberto Vellani

Grafica e impaginazione

netplanet



www.asimusei.it