





Oddone Camerana e della quale curai il catalogo, redatto da Angelo Tito Anselmi. La 'grande seduttrice' tornò poi al Centro Studi e Ricerche della Pininfarina a Cambiano (Torino), e rimase sotto un telone per anni. Alla mia domanda su che fine avesse fatto mi fu risposto: "È qui, ma è stata in parte smontata". Sembrava dunque una avventura finita in sordina, un po' come la splendida barchetta Ferrari Mythos.

La Pinin avrebbe in seguito avuto degni successori – a due porte, beninteso – e non tanto la 400/410 quanto la 456 GT 2+2, un altro capolavoro della Pininfarina che fu presentata alla stampa al Parc du Cinquantaire nel settembre 1992, in occasione dei 40 anni dell'Ecurie Francorchamps di Jacques Swaters, verniciata proprio nell'attraente azzurro cupo che è il colore dell'Ecurie.

Curiosi corsi e ricorsi della storia: è stato proprio Jacques Swaters a ritrovare le tracce della Pinin a Cambiano, a farsela vendere – o regalare – dalla Pininfarina, a portarla in Belgio e a restaurarla amorevolmente.

Così oggi la Pinin è rinata, anche nella meccanica, per la gioia degli amici e clienti del Garage Francorchamps che, come ormai tutti quanti

rozzeria Italiana - Cultura e Progetto" exhibition devised by Oddone Camerana with a catalogue written by Angelo Tito Anselmi and edited by myself. The 'great seductress' then returned home to the Pininfarina Centro Studi e Ricerche at Cambino (Turin), where she remained under tarpaulin for years. When I enquired about the cars fate, I was told, "It's here, but it's been partly disassembled". It was *déjà vu*, like living through the ill-fated adventure of the great Ferrari Mythos Barchetta all over again.

The Pinin was to have worthy successors – all strictly *two-door* affairs of course. The 400/410 and, even more so, the 456 GT 2+2, another Pininfarina masterpiece, which was presented to the press at the Parc du Cinquantaire in September 1992 for the fortieth anniversary of Jacques Swaters Ecurie Francorchamps, painted in the attractive Ecurie navy blue.

Talk about the cyclical nature of history! It was in fact Jacques Swaters who later tracked the Pinin to Cambiano and persuaded Pininfarina to let him have it. He then took it back to Belgium to lovingly restore it.

So today the Pinin has come to life again in the

- Cultura e Progetto", voulue par Oddone Camerana et dont je m'occupais du catalogue rédigé par Angelo Tito Anselmi. Cette 'grande séductrice' revint ensuite au Centro Studi e Ricerche de Pininfarina à Cambiano (Turin), où elle resta pendant des années sous une bâche. Une demande de ma part sur ce qu'elle était devenue, il me fut répondu "Elle se trouve ici, mais elle a été démontée en partie". De cette aventure finie en sourdine, semblait-il, comme la splendide barchetta Ferrari Mythos. La Pinin devait avoir, par la suite, de bien meilleurs successeurs – à deux portes, bien entendu – et non pas tant la 400/410 que la 456 GT 2+2, un autre chef-d'œuvre de Pininfarina qui fut présenté à la presse, au Parc du Cinquantaire en septembre 1992, lors des 40 ans de l'Ecurie Francorchamps de Jacques Swaters, peinte précisément dans le bleu de nuit très attrayant qui est la couleur de l'Ecurie.

Etranges flux et reflux de l'histoire. C'est Jacques Swaters qui va retrouver les traces de la Pinin à Cambiano: il réussit à la faire vendre – ou bien offrir – par la Pininfarina pour l'emmener jusqu'en Belgique.



Vista di tre-quarti posteriore. Certi particolari come i gruppi ottici sia anteriori che posteriori sono ancora attuali.

Three-quarter view from the rear. Some details like the front and rear light clusters are still very much up to date.

Vue de trois-quarts arrière. Certains détails comme les groupes optiques de l'avant qu'à l'arrière sont encore actuels.



## Quattro domande a Sergio Pininfarina.

- La Pinin fu un'iniziativa del tutto autonoma della Pininfarina, oppure Enzo Ferrari la appoggiò, almeno in parte?

SERGIO PININFARINA - La "Pinin" fu una iniziativa del tutto autonoma della Pininfarina, in particolare era un progetto che io ho "sentito" particolarmente. Nel 1980 la nostra Azienda compiva 50 anni e volevo ricordare questo anniversario in modo adeguato. Il nostro stand al Salone di Torino fu dedicato completamente al Fondatore ed alle sue opere più importanti e significative fra cui una Lancia Astura del 1936, una Cisitalia del 1947, una Lancia Aurelia B20 del 1951, una Alfa Romeo Giulietta del 1954, una Ferrari 250 GT del 1961 e la Ferrari "quattro porte", il massimo dell'oggetto automobile cui demmo il nome "Pinin" come espressione del nostro più riconoscente omaggio. Certo, Enzo Ferrari era a conoscenza del progetto e ci diede gli organi meccanici lio che fosse dedicata alla memoria di mio Padre, che stimava moltissimo, un'automobile Ferrari.

- Quando Enzo Ferrari vide la Pinin, quale fu il suo giudizio? E dove e quando la vide?

S.P. - Mi pare di ricordare che Enzo Ferrari vide la Pinin presso di noi prima dell'esposizione al Salone di Torino. La sua impressione fu favorevole, come linea e come contenuti tecnici; per citare solo i più significativi: i proiettori pluriparabolici, fanaleria ad alto contrasto mimetizzata quando spenta e con visibilità migliorata quando in funzione, calcolatore anche per i passeggeri posteriori allo scopo di coinvolgerli nelle informazioni sul viaggio, impianto di climatizzazione completamente automatico, telefono e doppia radio a cuffie per i passeggeri posteriori.

- Ferrari era davvero così contrario ad una "quattro porte" oppure si riservò di decidere dopo aver visto la Pinin?

S.P. - Io avevo sempre sognato di allargare la gamma Ferrari/Pininfarina con una berlina 4 posti 4 porte. In particolare mi sembrava

## Four questions to Sergio Pininfarina.

- Was the Pinin a totally independent Pininfarina initiative or was Enzo Ferrari behind it, at least in part?

SERGIO PININFARINA - The 'Pinin' was a totally independent Pininfarina initiative. It was a project that I personally felt very close to. 1980 marked our company's 50th anniversary and I wanted to celebrate it in a fitting way. Our stand at the Turin Motor Show was entirely dedicated to our founder and his greatest achievements: from a 1936 Lancia Astura to a 1947 Cisitalia, a 1951 Lancia Aurelia B20, a 1954 Alfa Romeo Giulietta and a 1961 Ferrari 250 GT. Then there was the four-door Ferrari which we decided to call 'Pinin' as a tribute to him. Of course, Enzo Ferrari knew about the project and he gave us the mechanicals for it. He was happy that a Ferrari was being named after my Father, who he admired a lot.

- When Enzo Ferrari saw the Pinin what did he think about it? And where and when did he see it?

S.P. - I seem to remember that Enzo Ferrari saw the Pinin at our factory before it went on display at the Motor Show. His impression was favourable. He liked the line and the specifications. For example, the multiparabolic headlights, the high-contrast light clusters - camouflaged off, very visible on - a computer at the rear as well as the front to involve rear passengers in the journey, the totally automatic climate control unit, the telephone and the twin radio with headsets for rear passengers.

- Was Ferrari really against the idea of a "four-door car", or did he want to see the Pinin before he decided?

S.P. - I often dreamt of extending the Ferrari/Pininfarina range with a four-seater, four-door version. I felt that, especially when Fiat entered Ferrari, my dream world come true. But no, Enzo Ferrari was always against the idea. He was adamant that Ferrari had to concentrate solely and exclusively on sports cars; berlinettas, coupés and two-seaters, 2+2s at the most (that

## Quatre questions à Sergio Pininfarina.

- La Pinin a-t-elle été une initiative absolument autonome de Pininfarina, ou bien Enzo Ferrari l'a soutenue, au moins en partie?

SERGIO PININFARINA - La "Pinin" a été une initiative tout à fait autonome de Pininfarina; en particulier, il s'agissait d'un projet que j'ai "senté" tout particulièrement. En 1980, notre entreprise célébrait ses 50 ans et je désirais marquer cet anniversaire de manière appropriée. Notre stand au Salon de Turin a été consacré entièrement au Fondateur et à ses réalisations les plus importantes et significatives, parmi lesquelles une Lancia Astura de 1936, une Cisitalia de 1947, une Lancia Aurelia B20 de 1951, une Alfa Romeo Giulietta de 1954, une Ferrari 250 GT de 1961 et la Ferrari "quatre portes", le top de l'objet automobile, que nous avons appelé "Pinin" en tant qu'expression de notre hommage reconnaissant. Il est certain qu'Enzo Ferrari était au courant de ce projet et il nous a fourni les organes mécaniques, heureux qu'une automobile Ferrari soit dédiée à la mémoire de mon Père, qu'il estimait grandement.

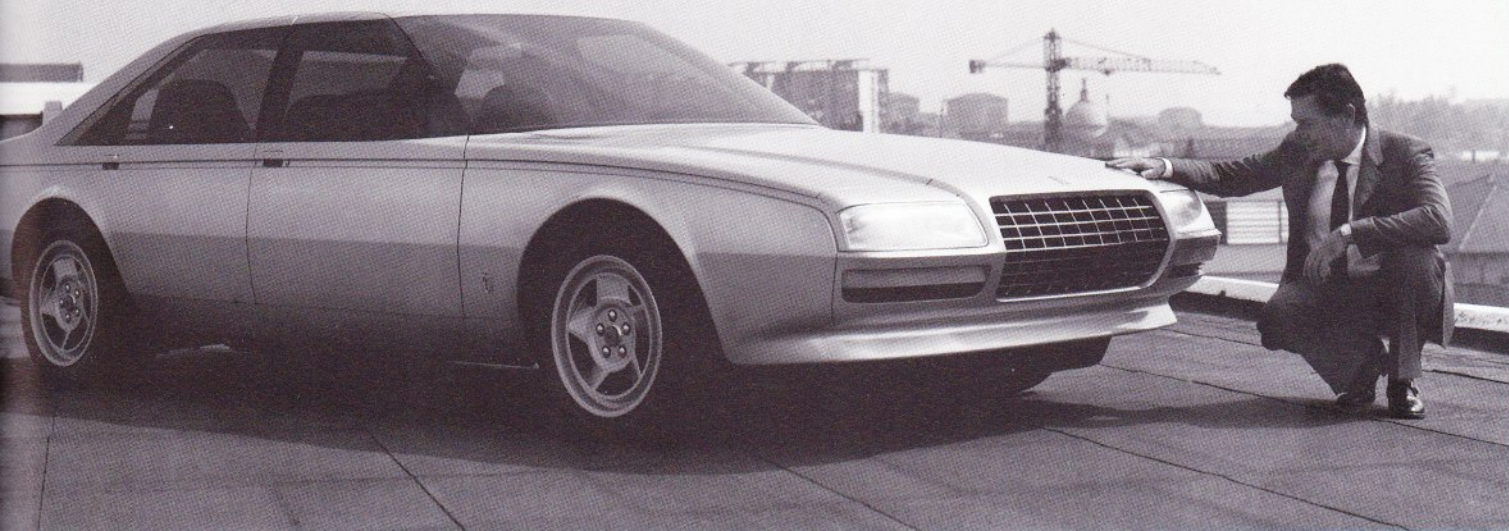
- Lorsque Ferrari vit la Pinin, quel fut son jugement? Et où et quand l'a vit-il?

S.P. - Je crois me rappeler qu'Enzo Ferrari vit la Pinin chez nous avant l'exposition au Salon. Sa impression fut favorable, en ce qui concerne la ligne et les éléments techniques; pour ne mentionner que les plus significatifs: les projecteurs multiparaboliques, les feux à fort contraste camouflés lorsqu'ils étaient éteints et d'une visibilité améliorée lorsqu'ils étaient allumés, un ordinateur également pour les passagers arrière afin de les faire participer aux informations sur le voyage, un système de climatisation entièrement automatique, le téléphone et la double radio à casques pour les passagers arrière.

- Ferrari était-il vraiment si fortement opposé à une "quatre portes" ou bien se réserva-t-il de décider après avoir vu la Pinin?

S.P. - J'avais toujours rêvé d'élargir la gamme Ferrari/Pininfarina avec une berlina 4 places 4 portes. En particulier, il me semblait que l'





entrata della Fiat nella Ferrari avrebbe giustificato la realizzazione di questo progetto. Ma Enzo Ferrari fu sempre contrario. Ma fu convinto che la Ferrari dovesse concentrare la sua produzione in automobili squisite e sportive: berlinette, coupé, spider a due posti, al massimo 2+2 (questo nome complessivo lo inventò proprio lui che scherzando "questo è il solo caso in cui 2+2 fa 4!").

*Quali circostanze Jacques Swaters è venuto in possesso della Pinin?*

Jacques Swaters è uno dei più vecchi ed importanti importatori della Casa di Maranello legato a lui da rapporti di stima ed amicizia. Inoltre un appassionato collezionista di automobili.

Un giorno ci chiese di acquistare la "Pinin" con l'intento di metterla a punto anche nella meccanica di farne una vettura funzionante. Gliela cedemmo volentieri perché ritenemmo che nella collezione di Jacques la macchina avrebbe avuto un ruolo più rilevante. L'ho rivista a Bruxelles e Jacques ha fatto un magnifico lavoro!

was, by the way, a term he himself coined. 'This is one case in which two plus two doesn't make four!' he used to laugh).

*How did Jacques Swaters come to get hold of the Pinin?*

S.P. - Jacques Swaters is one of the oldest, most important Ferrari importers, and he also happens to be a great friend of mine. He's also a keen car collector. One day he asked me if he could have a Pinin, promising he would overhaul the mechanicals and turn it into a working car. We were only too pleased to let him have it, as we felt the car would gain by being in his collection. I later saw it in Brussels, and I can tell you that Jacques did a magnificent job on it.

trée de Fiat dans Ferrari aurait pu justifier la réalisation de ce projet. Mais Enzo Ferrari fut toujours contre: il était convaincu que Ferrari devait concentrer sa production sur des voitures typiquement sportives: berlinettes, coupés, spider à deux places, au maximum 2+2 (c'est précisément lui qui a inventé ce nom si suggestif, sur lequel il plaisantait en disant: "C'est le seul cas où 2+2 ne font pas 4!").

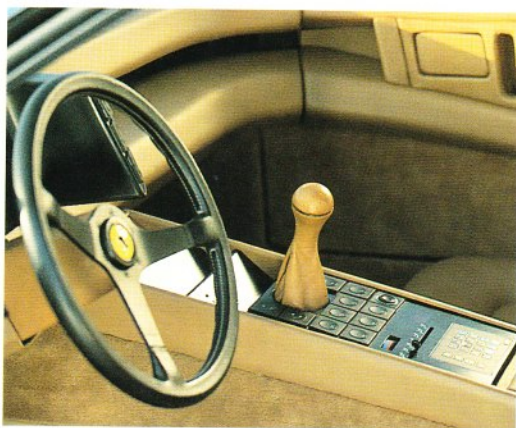
*Dans quelles circonstances Jacques Swaters est-il venu en possession de la Pinin?*

S.P. - Jacques Swaters est l'un des plus anciens et des plus importants importateurs Ferrari et je lui suis lié par des relations d'estime et d'amitié; de plus, il est un collectionneur passionné de voitures. Un jour, il nous a demandé d'acheter la "Pinin" en s'engageant à la mettre au point, sur le plan de la mécanique également et d'en faire une voiture roulante. Nous la lui avons cédée volontiers parce que nous étions d'avis que dans la collection de Jacques cette voiture aurait eu un rôle plus marquant. Je l'ai revue à Bruxelles et Jacques a fait un travail magnifique!



Sotto. L'abitacolo originale fotografato in occasione del lancio della Pinin. Oggi l'esemplare recuperato da Swaters monta invece un più "comune" volante, quindi non originale, probabilmente derivato da una 2+2 tipo 400 o 412.

Below, the original cabin photographed at the launch of the Pinin. Today the exemplar restored by Swaters mounts a more 'common', hence not original, steering wheel, probably derived from a 2+2 400 or 412.



En dessous. L'habitacle original photographié à l'occasion du lancement de la Pinin. Aujourd'hui l'exemplaire récupéré par Swaters monte, par contre, un volant plus "commun", donc non d'origine, probablement dérivé d'une 2+2 type 400 et 412.

© Bernard Asset.

