

Pininfarina e la Fiat

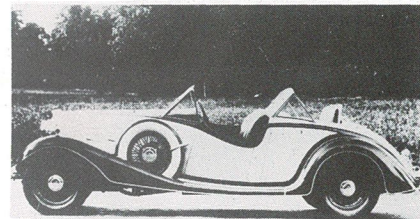


"L'industriale Pinin ha oggi raddoppiato il capitale" così l'8 settembre 1926 venne salutata dalla madre la nascita di Sergio Pininfarina, figlio del grande ed indimenticabile Battista "Pinin" Farina, il più famoso dei carrozzieri italiani. Oggi, dopo sessant'anni, in un momento in cui il nome Pininfarina è sinonimo della più importante ed esclusiva collaborazione fra un designer italiano ed una grande industria automobilistica americana grazie all'accordo fra il carrozziere torinese e la Cadillac che ha portato alla realizzazione della Allanté, pensiamo sia interessante fare una panoramica sulle vetture Fiat che sono state "vestite" da Pinin Farina; un nome legato, soprattutto nel dopoguerra, alla Ferrari.

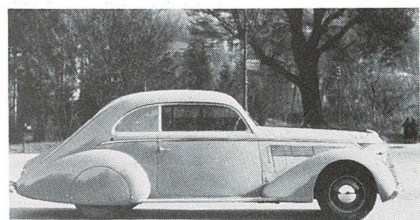
La Fiat Ardita Double Phaéton 2+2 del 1933 è una delle prime auto della

casa di Mirafiori disegnate da Pinin Farina. Con questa vettura egli percorre quella che sarà poi l'evoluzione della macchina sportiva di lusso. La linea, ricca di personalità, è ben proporzionata e caratterizzata da un parabrezza molto inclinato con due elementi laterali. La conformazione dei parafranghi, collegati da una pedana, sono anticipatori di soluzioni adottate poi successivamente da molti costruttori. Nella coda sono ricavati due posti di fortuna ai quali si accede da due piccoli sportelli laterali.

Nel 1935 Pinin Farina realizza, sul telaio della Fiat Ardita a passo lungo una vettura dalla linea molto aerodinamica, una linea che avrebbe caratterizzato molte vetture di quegli anni. Interessante dal punto di vista stilistico sono: le tre luci per lato; il parabrezza ad angolo diviso in due

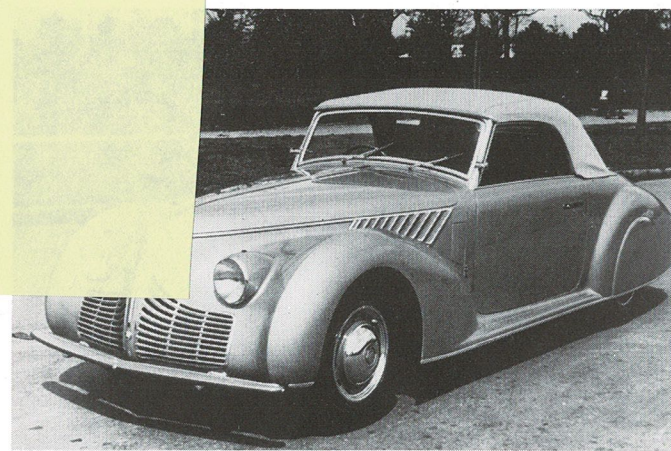
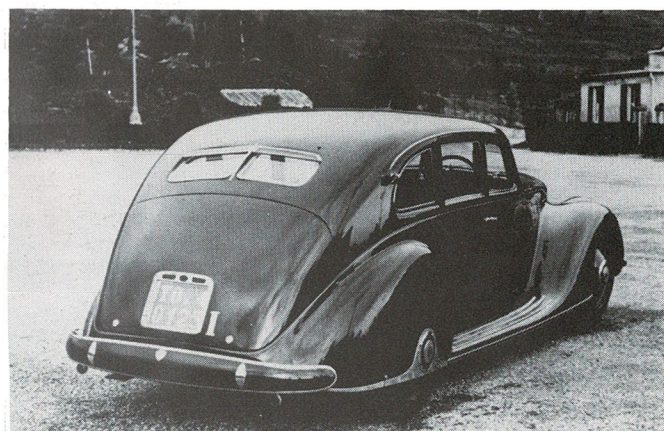
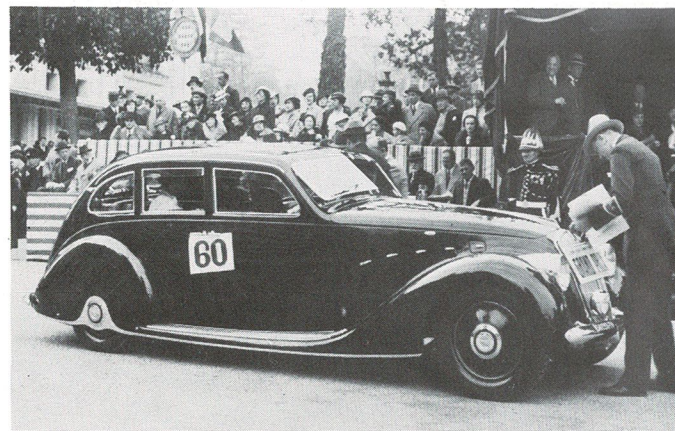


Fiat Ardita Double Phaéton - 1933



Fiat 1500 coupé - 1937

Due viste della Fiat Ardita Limousine del 1937



Fiat 1500 cabriolet - 1940



Fiat 1500 cabriolet 2 posti - 1947

parti apribili singolarmente; il cofano con i due fianchetti sollevabili ad ala di gabbiano. Per migliorare quello che oggi viene definito il "CX", le portiere erano incernierate internamente e gli attacchi dei paraurti erano mascherati da carenature. La vettura era ricca di cromature come richiedeva il mercato influenzato dalla produzione americana.

Nello stesso anno il "Maestro" torinese veste il complesso telaio a X con trave centrale tubolare della Fiat 1500 a sei cilindri. Si trattava di una soluzione tecnicamente all'avanguardia, ma difficile da carrozzare.

La "guida interna" riprende la linea della berlina soprattutto nel frontale e nella parte anteriore accentuando invece notevolmente la aerodinamicità del padiglione e dei parafranghi posteriori. La parte centrale della coda è percorsa da una pinna molto accen-

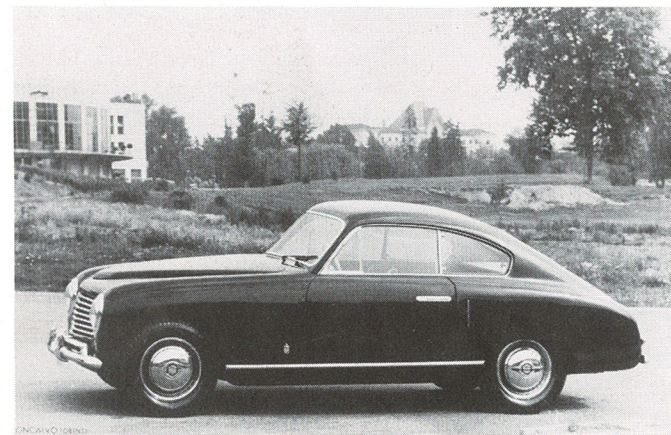


tuata mentre è da sottolineare la struttura completamente metallica del tetto, fino ad allora solitamente rinforzata da una ossatura in legno.

Ancora una Fiat 1500, questa volta in versione cabriolet 2+2, è oggetto delle attenzioni di Pinin Farina nel 1936. Questa vettura è caratterizzata da copri-ruota posteriori alleggeriti da una finta coppa cromata e dalla ruota di scorta protetta da un coperchio verniciato nel colore della carrozzeria. Nel 1949 nasce la 1100 S, diventata poi l'anno successivo 1100 ES, prima vettura disegnata da Pinin Farina per la Fiat e prodotta in serie, seppur limitata. Fu presentata in anteprima al Salone di Ginevra. Lunga m. 4.09, poteva raggiungere i 140 km/h e costava 2.600.000 lire.

Nel 1956 Pinin Farina realizzò per la Fiat un coupé aerodinamico: la 1100 TV. Fu costruito in piccola serie e

Fiat 1100 S coupé 2+2 - 1949



Fiat 8V coupé 2 posti - 1955

