

FERRARI & PININFARINA

Enzo Ferrari e Battista "Pinin" Farina sono due personaggi chiave della storia dell'automobilismo italiano nel periodo in cui l'automobile diventava un fenomeno industriale importante. Ferrari era nato nel 1898 ed aveva fondato la Scuderia nel 1929 per poi diventare costruttore nel 1947. Pinin Farina era del 1893 ed aveva fondato la sua Carrozzeria nel 1930 talché si festeggiano nel 2000 i 70 anni d'attività. Per inciso va ricordato che il nomignolo Pinin è diventato parte integrante del cognome della famiglia per i meriti acquisiti ed in virtù di un decreto presidenziale.

Nel 1951 i due grandi uomini si sono incontrati ed i loro due marchi già famosi ognuno per meriti propri, hanno definito, insieme, le più belle automobili di tutti i tempi in un'evoluzione che dura ormai da quasi 50 anni e non accenna a finire, com'è facile verificare scorrendo le immagini di questo catalogo.

Le automobili granturismo, le sportive ed i prototipi di ricerca Ferrari "vestiti" dalla Pininfarina costituiscono nel loro insieme un fenomeno unico non solo per i pregi tecnici e stilistici ma anche per la continuità nel tempo di cui non si trova l'uguale nei centodieci anni di vita dell'automobile.

Per quanto riguarda la meccanica è ovvio che le Ferrari per la loro derivazione sportiva hanno sempre rappresentato l'avanguardia tecnica. L'obiettivo è sempre di realizzare vetture più veloci ma anche più sicure ed affidabili. Dal canto suo la Pininfarina ha studiato le forme e le soluzioni più adatte volta a volta ai modelli destinati ai clienti, sia come pezzi unici sia come produzione in serie; poi alle auto da corsa ed ai vari prototipi di ricerca esposti ai Saloni ma destinati a sperimentare tecniche e forme nuove, spesso in grande anticipo sui tempi dell'impiego pratico. C'è stata un'evoluzione continua della meccanica, talché dal classico motore anteriore a 12 cilindri a V di 60° si è passati alle soluzioni a 4 cilindri in linea, ai V6 della famiglia Dino, poi ai V8 ai 12 cilindri a V di 180°, poi al motore posteriore centrale e infine nuovamente a quello anteriore. La continuità nell'evoluzione si deve evidentemente all'esperienza ma anche al fatto che non solo la Pininfarina è sempre rimasta saldamente nelle mani della famiglia ma addirittura l'ingegner Sergio, figlio del Fondatore ed attuale presidente, è stato a suo tempo incaricato dal padre di seguire il cliente Ferrari sin dal momento



Enzo Ferrari and Battista "Pinin" Farina are two fundamental characters in the history of the Italian automobile industry at the time when the motor car was becoming an important industrial asset. Ferrari was born in 1898 and founded the "Scuderia" in 1929 to become a car manufacturer in 1947. Pinin Farina was born in 1893 and founded his "Carrozzeria" in 1930 so that in the year 2000 we celebrate 70 years of activity. It is worth recalling that the nickname Pinin has become part of the family name because of the merits acquired and by a decree by the Italian republic president.

In 1951 the two great men have met and their trademarks, already famous on their own have given birth, together, to the most beautiful motor cars of all time following an evolution that lasts since nearly 50 years and shows no signs of slowing down as it is easy to see by leafing through the pages of this catalogue.

The grand touring automobiles, the sport cars, and the special prototypes clothed by Pininfarina taken together do create a phenomenon that is unique not only because of the technical and styling features but also for the continuity in time

Enzo Ferrari and Battista Pininfarina in occasione di una visita a Maranello che questi ha fatto nel 1962.

Enzo Ferrari and Battista Pininfarina when the latter paid a visit to Maranello in 1962

that has no match in the hundred and ten years of automotive history.

As far as the mechanic part is concerned it is clear that the Ferrari cars have always been at the forefront: this is so because their sporting heritage has led to make them faster but also safer and more reliable. On its part Pininfarina has searched the shapes and the features better suited to customers' cars be they one off or production models; or for the racing cars or, finally, for the prototypes shown at the Motor Shows with the purpose of testing new shapes and technologies that were often far in advance of practical use. The mechanical side of the car has undergone a continuous evolution so that from the classic 60° V 12 cylinders front engine it went to the four cylinders in line to the Dino V6, then the V8 the 12 cylinders at 180° then to central location of the engine and finally again to the front engine car.

Ferrari

STORY



PININ berlina 4 porte 1980 12 cilindri V 180° 4943 cm³
 151 – Prototipo di berlina presentato a Torino per ricordare il fondatore nel 50° anniversario della Casa; utilizza il motore con 12 cilindri a 180° ed è il compendio del meglio di stile e tecnologia. *Saloon prototype shown in Turin to commemorate the Founder and the 50th anniversary of the Company; with a 12 cylinder 180° engine it is a compendium of the best in style and technology. PF N° 1000.*

308 GTBi 1982

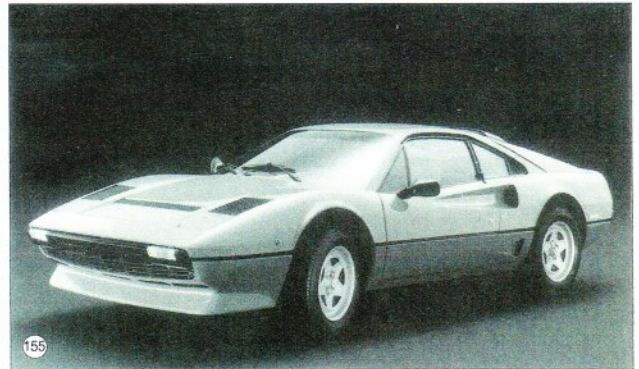
8 cilindri V 90° 2927 cm³
 154 – La versione con il motore dotato di iniezione non differisce sostanzialmente da quella precedente salvo in minimi dettagli e viene segnalata per consentire la continuità storica della serie. *The model with the engine equipped by the mechanical fuel injection does not change with respect to the preceding one and is included to allow the historical continuity. PF N° 968 like the non injected types.*



BB 512 i 1981 12 cilindri V 180° 4943 cm³
 152 – Ultima versione della berlina BB con motore a iniezione; ne sono stati costruiti poco più di 1000 esemplari fino al 1984 con nuove sigle per il motore ed il telaio. *Last of the BB berlinetta with a fuel injected engine. Over 1000 examples built until 1984 with a new engine and a new chassis type serial numbers. PF N° 976b.*

208 GTB turbo 1982

8 cilindri V 90° 1991 cm³
 155 – Il primo modello con il motore sovralimentato si riconosce per le nuove prese d'aria laterali posteriori basse e per uno spoiler anteriore più marcato, oltre agli interni diversi: presentato a Torino. *The first turbocharged model is recognised by the supplementary air intakes low at rear and a larger front spoiler apart from the different interiors. Shown in Turin. PF N° 1012.*



400 i coupé 2+2 1982 12 cilindri V 60° 4823 cm³
 153 – La serie dei modelli con motore tipo 400 si chiude con questa versione riveduta specialmente negli interni resi ancor più eleganti e confortevoli di cui sono stati prodotti circa 600 esemplari. *The range of models equipped with engine type 400 is ended with this revised version specially with interiors elegant and comfortable of which nearly 600 examples were produced. PF N° 977b.*

208 GTS turbo 1983

8 cilindri V 90° 1991 cm³
 156 – Meno di un anno dopo la berlina è stata fatta anche la versione GTS del modello turbo ovviamente con la stessa meccanica e gli stessi elementi stilistici. *Scarcely a year after the berlinetta was introduced also a GTS model with the turbocharged engine, obviously with the same mechanical components and the same styling. PF N° 1012b.*

