

I CARROZZIERI

LA NUOVA "STREAMLINE ERA"

Ci voleva, purtroppo, la stretta al rubinetto del petrolio per capire che differenza c'è fra carezzare l'aria e prenderla a sberle; salutiamo spigoli, diedri e prismi su ruote con qualche rimpianto: la prima "Diamond" di Giò Ponti, l'"Asso di Picche", la "Rainbow", la "130 coupé" e le sue derivate. Le curve tese, sinuose, prosperose, condizioneranno la forma del veicolo in modo che si muova in armonia col nostro ambiente: ce lo ripetono i prototipi visti al Salone.

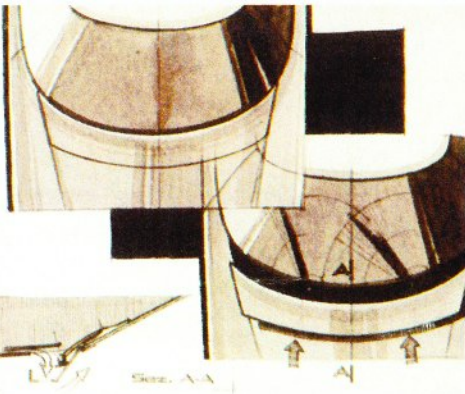
GIORGIO ALISI

PININFARINA

FERRARI "PININ": una stella di prima grandezza di quest'anno, che può essere considerata come la Bugatti "Royale" del binomio Pininfarina-Ferrari. Propone soluzioni abitative inedite, rilevanti novità tecniche nei gruppi ottici, impiego dell'elettronica per l'informazione tecnica sul veicolo in moto e sulla manutenzione. La linea complessiva è seducente, con qualche "nostalgia" nell'arco dei passaggi ruota e nell'imponenza della presa d'aria grigliata "alla Ferrari".

(segue a pag. 106)





In alto gli schizzi del sistema di "mascheratura" dei tergicristalli a scomparsa, con funzione estetica e aerodinamica. A destra lo spazioso interno con i quattro posti singoli: connubio fra raffinatezza, sportività e confort da berlina di alta classe.

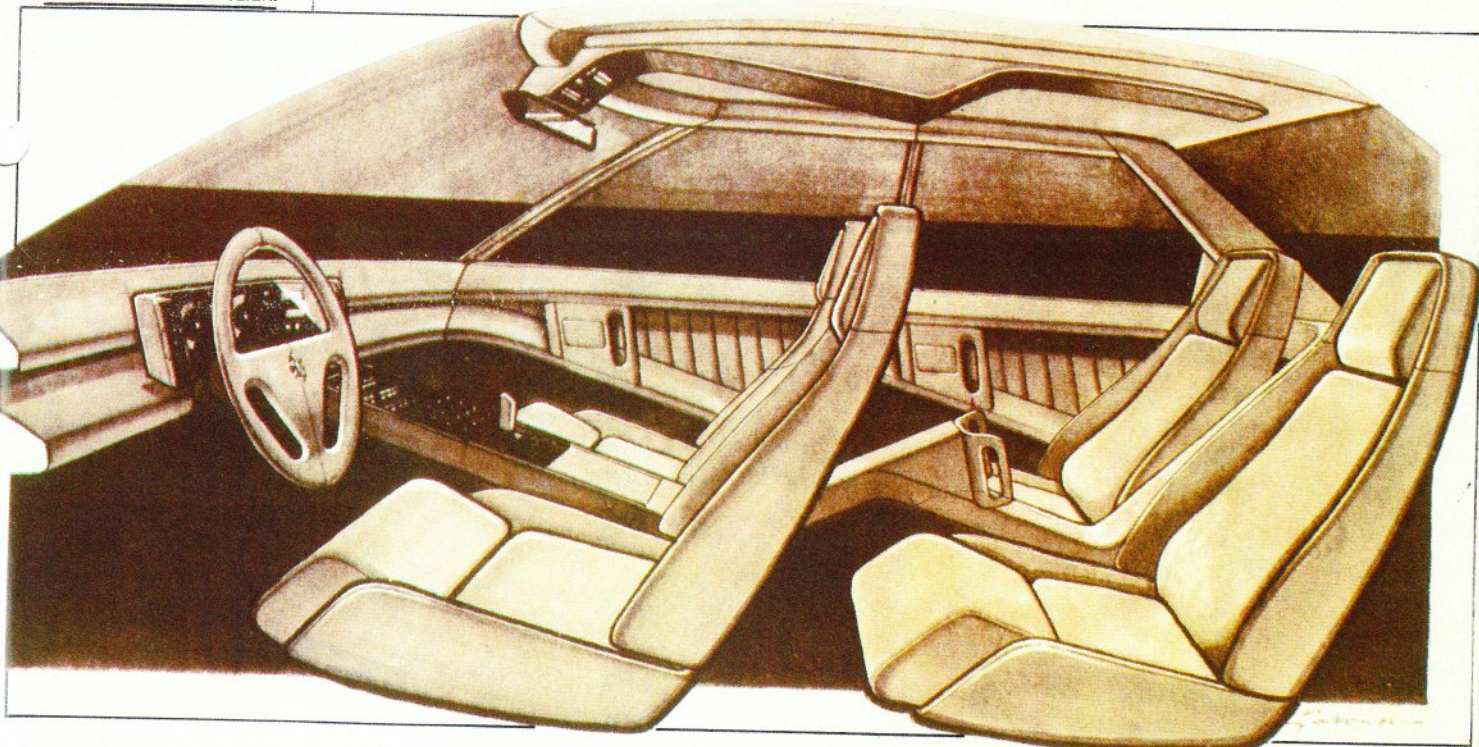
(segue da pag. 104)



Immaginate che cosa può generare l'unione tra il "12" boxer di Ferrari sotto un cofano davanti a chi guida e un sontuoso abitacolo alle spalle... Aggiungete radio-mangianastri e radiotelefono esclusivi per gli occupanti dei sedili (regolabili) dietro, con possibilità di ottenere informazioni di viaggio dal calcolatore di bordo. Solo tachimetro e contagiri davanti al

Stand Pininfarina:
in primo piano la
"Pinin", dietro i
suoi pezzi classici.





conducente, mentre livelli e temperature sono riuniti in un pannello tra i sedili anteriori (triplice regolazione memorizzabile): la lettura è facilitata

dai colori segnaletici verde-giallorosso. Anomalie e piccoli guasti sono denunciati da una spia gialla, quelli gravi da una rossa bene in vi-

sta del pilota. Notevoli i tergicristallo a totale scomparsa e i fari con lente inclinata a 30° e forte sviluppo orizzontale.

Cinquant'anni di Pininfarina

Cinquant'anni di vita, 300 prototipi di carrozzerie, 27.000 unità prodotte nel 1979, 2500 dipendenti (oggi), ecco alcune delle note salienti che l'ing. Sergio Pininfarina (è anche deputato al Parlamento europeo e presidente dell'Unione industriali di Torino) ha ricordato celebrando il 50° anniversario dell'azienda alla quale diede vita il padre Giovan Battista Farina. La data di nascita della Pininfarina è il 22 maggio del 1930. Nei precedenti 20 anni Giovan Battista Farina aveva lavorato alla carrozzeria Farina del fratello Giovanni. Nei primi 10 anni di vita la Pininfarina si specializzò nella costruzione di modelli fuori serie su telai Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Hispano-Suiza, Rolls Royce, Cadillac, Mercedes. Nel 1939 impiegava già 500 operai e costruiva due carrozzerie al giorno.

Le pietre miliari dell'immediato dopoguerra possono essere considerati la costruzione della carrozzeria per la Cisitalia, ritenuta una delle 8 vetture più significative di tutti i tempi, l'accordo con la Peugeot e con l'American Motors, la costruzione del primo modello su scala industriale, la Spider Alfa Romeo Giulietta, di cui, dal 1954 al 1965, vennero prodotti quasi 28.000 esemplari. Alla fine degli anni '50 la Pininfarina costruì un nuovo stabilimento a Grugliasco che è stato oggetto di quattro

successivi ampliamenti (1961, 1964, 1969 e 1977) raggiungendo le attuali dimensioni di 170.000 metri quadrati, dei quali 65.000 coperti.

Fra le costruzioni più significative della sua azienda, soprattutto dal punto di vista della ricerca, l'ing. Sergio Pininfarina ha ricordato la PF Sigma (1963), uno studio di vettura sicura, fatta in collaborazione con Quattroruote. Nella PF Sigma, ora esposta permanentemente al Museo dei Trasporti di Lucerna, furono introdotti 14 concetti tecnici volti a migliorare la sicurezza attiva e passiva, di cui 12 incorporati nelle automobili costruite oggi: 8 sono oggetto di prescrizioni legali internazionali. Nel 1969 veniva costruita la Sigma Grand Prix con l'ausilio della Ferrari, dei giornalisti Braunschweig e Frere, del prof. Fiala e del medico Michael Henderson. Sette delle proposte contenute in quel prototipo sono divenute parte dei regolamenti sportivi successivamente emessi. Nel 1972 veniva inaugurata la galleria del vento. Recentemente è apparso un modello su scala naturale avente un coefficiente di resistenza aerodinamica di 0,192, per conto del Consiglio nazionale delle ricerche. Nel prossimo futuro il Centro studi e ricerche verrà trasferito a Cambiano: 60.000 metri quadrati di area, di cui 10.000 coperti.