
Pininfarina, una **giovane** eccellenza italiana di 90 anni

1930 La fondazione

Il 22 maggio viene fondata a Torino la Società Anonima Carrozzeria Pinin Farina, che si dedica alla concezione e alla costruzione artigianale di carrozzerie speciali per singoli clienti o in piccola serie. Nello stabilimento di corso Trapani (9.250 m²) lavorano 150 dipendenti. Una rivista dell'automobile scrive: "Il popolare nomignolo di Pinin, onde la Torino automobilistica unicamente si serve per designare Battista Farina, sta per acquistare ufficiale diritto di cittadinanza in Italia in seguito alle recenti sistemazioni sociali che portarono alla creazione appunto della società anonima Carrozzeria Pinin Farina". Al Salone dell'Auto di Parigi Pinin espone vetture Lancia, Alfa Romeo, Isotta-Fraschini, Fiat. La prima fuoriserie documentata di Pinin Farina, la Lancia Dilambda, partecipa al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del '31. Tra i successi dell'epoca si annoverano l'Hispano-Suiza Coupé e la Fiat 518 Ardita.

Lusso e gran lusso

Negli anni Trenta l'automobile è un bene riservato a una piccola élite, quasi un giocattolo per una ristretta cerchia di giovanotti ardimentosi e blasés, ma Pinin è certo che quell'improbabile trabiccolo rumoroso e costosissimo diventerà lo straordinario strumento, assolutamente rispettabile, della mobilità individuale. Uno dei primi annunci pubblicitari della Carrozzeria Pinin Farina recita: "Vetture di lusso e di gran lusso". Si costruiscono vetture destinate a case regnanti, diplomatici, maraja, e per qualche sceicco del Medio Oriente che comincia a incassare le prime royalties del petrolio, per attori e attrici, più stranieri che italiani. Scrive Pinin: "Nel settembre avevo venduto una Dilambda spider cabriolet alla regina di Romania; cominciavo a disporre di un piccolo Gotha dei miei clienti".

L'ispirazione aerodinamica

Pinin abbraccia subito la causa della modernità e dell'aerodinamica, che gli appare come la via più naturale (perché più rispondente alla "natura" dell'oggetto) per risolvere il problema dell'autonoma e originale identità formale dell'automobile. L'aerodinamica, dirà nelle sue memorie, gli appare come "la forma della velocità". Al Salone di Milano 1935 espone l'Alfa Romeo 6C Pescara Coupé aerodinamico. L'anno dopo esce in piccola serie la sontuosa Lancia Astura cabriolet tipo Bocca, una cabrio aerodinamica simbolo d'eleganza e qualità costruttiva: per la prima volta un modello d'eccezione viene realizzato in un numero limitato di esemplari. Viene anche realizzata la Lancia Aprilia Aerodinamica, una berlinetta da corsa rivoluzionaria dal punto di vista tecnico e formale: in modo intuitivo e sperimentale registra uno stupefacente Cx pari a 0,40. L'aerodinamica cessa di essere un elemento simbolico, una metafora della velocità, per diventare un reale criterio di efficienza.

Guerra, rinascita, fama

Distrutta dalla seconda guerra mondiale, la Carrozzeria Pinin Farina riprende l'attività con la produzione della Lancia Aprilia Bilux. L'Italia, sconfitta, è esclusa dal Salone dell'Automobile di Parigi, ma Pinin e suo figlio Sergio partono da Torino alla volta della Francia con due novità, un'Alfa Romeo 6C 2500 S e una Lancia Aprilia Cabriolet, e le parcheggiano di fronte al Grand Palais di Parigi. La mattina seguente rimontano di guardia al Salone e seguitano così fino alla sua chiusura. L'ultimo giorno, il segretario della mostra dice a Pinin: "Lei se l'è guadagnato un posto di centro, per l'anno prossimo". "Per me la guerra sembrò che finisse quel giorno", ricorda Pinin. La stampa francese scriverà: "Ce diable de Farina a ouvert son antisalon personnel". Da quel momento e, con maggiore vigore, con l'inizio degli anni Cinquanta crescono la fama e il successo internazionale di Pinin e della sua industria/atelier.

1947 Il design diventa arte

Pinin Farina crea la Cisitalia 202, prima vettura al mondo entrata a far parte della collezione permanente di un museo d'arte moderna – il prestigioso MoMA di New York – come "una delle otto meraviglie dei nostri tempi". Definita da Arthur Drexler una "scultura in movimento", la Cisitalia – realizzata su telaio tubolare e costruita in piccola serie con scocca di alluminio saldata a un'ossatura d'acciaio – ha un'impostazione formale che segna una svolta decisiva nello stile automobilistico. Scrive Pinin: "Avevo compreso che le vecchie forme erano saltate. Anche l'automobile doveva avere linee pure, lisce, essenziali. Fu un modello che sfuggì fulmineamente dalle mie mani, non dico dalla mia vita. Se ne andò per strade misteriose, verso il suo destino (anche le vetture ce l'hanno, basta frequentare i mercati, i saloni, i musei dell'automobile per rendersene conto)".

L'incontro con Ferrari e la seconda generazione

"Ferrari e Pinin? Non dura. È come mettere due prime donne nella stessa opera". Così si mormora nell'ambiente automobilistico, agli inizi degli anni '50. Ma da quando Pinin ed Enzo Ferrari si incontrano, i loro marchi definiscono, insieme, le più belle auto di tutti i tempi, in una collaborazione in costante evoluzione che dura ormai da più di mezzo secolo. Tutto inizia nel 1951. Ferrari fa sapere a Pinin che vorrebbe conoscerlo e lo invita a Modena. Questi risponde: "Sono dispostissimo a incontrarlo: ma desidererei che venisse prima lui, a Torino". Gli viene risposto che Ferrari "non si muove quasi mai da Maranello". La trattativa pare arenarsi. Ma il figlio Sergio trova la soluzione: incontrarsi in territorio neutro. Alla fine si stringono la mano in un ristorante di Tortona: a metà strada tra Torino e Modena. Pinin affida a Sergio la responsabilità dei progetti Ferrari e del mantenimento dei contatti tra le due aziende e i rispettivi uffici tecnici. Già nel 1951 esce la Ferrari 212 e nel 1954 la 250 GT.

Pinin alla conquista dell'America

Lo stile di Pinin Farina conquista anche il cinema americano: nel film "Sabrina" di Billy Wilder, con Audrey Hepburn, William Holden e Humphrey Bogart, compare la Nash Healey Spider. La vettura, che debutta al Salone di Parigi, disegnata e costruita in Italia per il mercato americano, sottolinea la vocazione internazionale della Pinin Farina. Nel 1952 Pinin ritorna negli Stati Uniti per assistere alla presentazione della Ambassador, da lui disegnata, e della Nash Healey. Viene ricevuto con onori trionfali e grandi manifestazioni di stima: è la prima volta che l'industria automobilistica americana lancia il nome del progettista delle vetture. Al Motor Show di Bruxelles 1954 viene esposta la Lancia Aurelia B24 S: la "fuoriserie prodotta in serie", protagonista del film "Il sorpasso" di Dino Risi, con Vittorio Gassman. È una delle più belle automobili di tutti i tempi che conquista il mercato americano: molti dei 761 esemplari prodotti prendono la via degli Stati Uniti, avviando un significativo flusso di esportazioni.

1957 Dalla dimensione artigianale a quella industriale

Il 1955 è l'anno del passaggio definitivo alla dimensione industriale con la produzione dell'Alfa Romeo Giulietta Spider (ben 27.000 esemplari), la "bella signorina" nella definizione di Pinin. Esposta in anteprima al Salone dell'Auto di Torino, ottiene un successo mondiale: il piccolo capolavoro, pensato dapprima per la sola esportazione negli Stati Uniti, viene poi richiesto in tutta Europa. Nello stesso periodo comincia la collaborazione con Peugeot. Nel 1956 inizia la costruzione del nuovo stabilimento industriale di Grugliasco, che verrà ultimato due anni dopo. Al Salone dell'Auto di Torino 1957 viene presentata la Lancia Florida II, una pietra miliare del design i cui elementi stilistici influenzano per molti anni la produzione mondiale. Questa è anche la vettura personale di Pinin Farina: "Mi torna in mente quel costruttore di Detroit, Olds, che viveva e dormiva nella sua automobile. E io abito nella mia Florida".

Arte, design, ricerca

È il 1959, nasce "la Ferrari" per antonomasia: la 250 GT a passo corto (Short Wheel Base), archetipo del processo evolutivo tecnico-estetico Ferrari-Pininfarina, connubio di sportività ed eleganza senza tempo. Presentata al Salone dell'Auto di Parigi, verrà prodotta due anni dopo in 200 esemplari. Nel 1960 nasce la Pininfarina X, fusione perfetta della ricerca scientifica con una forma originale e rivoluzionaria: la disposizione romboidale delle ruote e le spiccate caratteristiche aerodinamiche consentono, a parità di potenza, velocità massime superiori e consumi più contenuti. "Nelle fasi di ideazione vedevo due soli rapporti, la macchina e la sua penetrazione nell'aria; per questo ho disegnato certe carrozzerie coraggiose a profilo d'ala" scrive Pinin. Nello stesso periodo esce la Fiat Abarth Monoposto da record: il fascino della velocità pura che guadagna otto primati internazionali e uno mondiale.

Da Farina a Pininfarina

Nel 1961, all'età di 68 anni, Pinin lascia l'azienda al figlio Sergio e al genero Renzo Carli. Il Presidente della Repubblica Gronchi autorizza la variazione del cognome della famiglia. "Il 6 giugno mi era giunto il decreto presidenziale che modificava il cognome Farina in Pininfarina per me, i miei figli ed i nipoti. Era un fatto insolito, e nella motivazione si diceva che con il nome Pinin Farina si era affermato all'estero un aspetto dell'industria e dello stile italiano, e che perciò il cambiamento, anzi la fusione del nome con il cognome, valida a tutti gli effetti di legge, sanciva un uso invalso ormai dovunque". Al Salone di Parigi 1963 debutta la Chevrolet Corvette Rondine, che anticipa la soluzione stilistica delle linee posteriori della Fiat 124 Sport Spider. Al Salone di Torino viene esposta la Pininfarina Sigma, studio di carrozzeria con 14 soluzioni tecniche nel campo della sicurezza, 8 delle quali saranno di uso corrente nella produzione automobilistica del futuro.

1966 L'eredità di Pinin

Il 3 aprile 1966, a Losanna, scompare Battista Pininfarina. Il figlio Sergio diventa Presidente della Società. Guardando all'esito del lavoro, alla qualità formale del design realizzato dai suoi successori, si direbbe che nulla muta con l'uscita di scena del Fondatore. Le creazioni Pininfarina continuano a essere il risultato di un singolare equilibrio di qualità diverse come la sensibilità al design, il buon gusto, la ricerca tecnica e l'innovazione. Questa vocazione porta all'inaugurazione, sempre nel '66, del Centro Studi e Ricerche a Grugliasco. Pininfarina concorre così alla definizione di ogni progetto ponendosi come partner coinvolto in tutti gli aspetti, ben oltre il livello della qualità estetica del prodotto. Rimane anche la capacità di intrattenere con i propri committenti rapporti di collaborazione feconda che durano decenni e dai quali nascono diverse generazioni di modelli.

1966 Evoluzione tecnologica e produzione di serie

Al Salone di Ginevra 1966 esordisce l'Alfa Romeo 1600 Spider, presto ribattezzata "Duetto", reso celebre dal film "Il Laureato" con Dustin Hoffman: profondamente rinnovato e con diverse denominazioni è prodotto dalla Pininfarina fino al 1993 in 140.000 unità. Al Salone torinese debutta invece la Fiat 124 Sport Spider: è da subito uno dei maggiori successi costruiti dalla Pininfarina (200.000 pezzi), grandemente esportato nel continente americano. Dalla fiducia nella capacità risolutiva della scienza derivano i grandi investimenti dedicati alla ricerca e all'acquisto di attrezzature e impianti sempre più avanzati. Sul finire degli anni Sessanta sarà l'organizzazione del Centro Calcolo e Disegno attrezzato con le Touching Machines della DEA, un passo decisivo verso il processo di automazione del design che avrà pieno sviluppo nei decenni seguenti.

Sicurezza, crisi energetica e Galleria del Vento

Con Sigma Grand Prix, a fine anni Sessanta, si affronta un tema complesso e innovativo, la sicurezza per le vetture di Formula 1, frutto di una necessità morale e dello spazio tecnico-creativo all'epoca non ancora indagato. A quel periodo

risale la decisione – presa in controtendenza e prefigurando uno scenario tecnico e industriale che appare lontano e improbabile - di costruire la Galleria del Vento, poi inaugurata nel '72. A metà degli anni Settanta, a seguito della guerra del Kippur, il prezzo del petrolio aumenta paurosamente e si profila la prospettiva della definitiva scarsità di risorse energetiche. D'improvviso, il tema dell'aerodinamica riacquista con prepotenza la sua centralità nell'industria automobilistica. La Pininfarina, grazie alla felice intuizione del suo giovane Presidente Sergio, dispone dello strumento che permette di misurare scientificamente la relazione tra la forma dell'automobile e la sua capacità di penetrazione aerodinamica, offrendo ai clienti un servizio diventato cruciale nell'economia del processo progettuale.

1982 Pininfarina Studi e Ricerche

Nella seconda metà degli anni Settanta Sergio Pininfarina si convince che è necessario separare in modo più marcato il Centro Studi e Ricerche dalla parte industriale anche per dare maggiore visibilità al settore creativo garantendogli, al tempo stesso, la riservatezza che il delicato rapporto con una committenza internazionale sempre più articolata e competitiva esige. Nel '78, nel mezzo della più terribile crisi che l'industria automobilistica abbia mai attraversato, iniziano i lavori per la costruzione della sede di Cambiano della Pininfarina Studi e Ricerche. Ancora una volta si tratta di un investimento di dimensioni rilevanti deciso con grande coraggio, in controtendenza. Con la ripresa degli anni Ottanta, la Pininfarina offre ai propri clienti un servizio di design potenziato, dotato di tutte le facilities per lo sviluppo di un'attività creativa come quella dell'ideazione di una nuova carrozzeria. Intanto, le attività di design si estendono agli altri mezzi di trasporto e al design industriale: a Cambiano, nel 1986, nasce la Pininfarina Extra.

Sergio Pininfarina, designer e imprenditore

È il 1986: la Società si quota in Borsa, inaugura un nuovo stabilimento di produzione a San Giorgio Canavese e al Salone di Parigi presenta la Allanté. Per questa convertibile di lusso, la Cadillac fa ricorso alla progettazione e alla capacità produttiva di Pininfarina (22.000 unità prodotte), che fornisce a Detroit le carrozzerie completamente allestite tramite un ponte aereo gestito da Alitalia, con base a Caselle. Con il prototipo di ricerca Mythos la Pininfarina partecipa al Salone di Tokyo 1989, prima fra le Case indipendenti di design in tutto il mondo, e si aggiudica il "Car design award 1990". Il ruolo di Sergio Pininfarina all'interno del processo creativo è così importante e incisivo da valergli, nel '95, il Compasso d'Oro alla carriera, lo stesso premio che Pinin aveva conquistato quasi quarant'anni prima. Di rilievo anche il suo ruolo a livello istituzionale: tra le tante cariche ricoperte, quella di Presidente dell'Unione Industriale di Torino (1978-1984), Deputato al Parlamento Europeo (1979-1988), Presidente di Confindustria (1988-1992).

Espansione delle attività produttive

Gli anni Novanta vedono la nascita di Pininfarina Deutschland GmbH, operante sul mercato tedesco nel settore della progettazione e della modellistica automobilistica, ma soprattutto l'espansione delle attività produttive. Tra il '92 e il '94 si rinnova la gamma produttiva Pininfarina con quattro nuovi modelli: Ferrari 456 GT, Coupé Fiat, Peugeot 306 Cabriolet e Bentley Azure. Dal '96 si aggiunge la produzione della Lancia K Station Wagon e nel '96 quella della Peugeot 406 Coupé: disegnata e sviluppata da Pininfarina, la vettura francese riceve numerosi premi per il valore del suo design, tra i quali "Coupé più bello del mondo 1997" e "Car design award 1997". La crescita industriale di Pininfarina è ininterrotta: nel '99 viene inaugurato un terzo stabilimento produttivo a Bairo, che si aggiunge a quello storico di Grugliasco e a quello di San Giorgio, aperto nell'86. Al Salone di Torino '98 debutta l'Alfa Romeo Dardo, studio formale puro per uno spider dal forte impatto emozionale, dichiarato "Auto dell'anno".

2002 Da fornitore a partner

L'inaugurazione del Centro di Engineering di Cambiano, nel 2002, rappresenta la decisione di riposizionare la Società fornendo sul mercato anche i servizi di engineering: una sfida organizzativa in termini di dimensionamento qualitativo e quantitativo di un servizio non più prevalentemente dedicato alle produzioni interne Pininfarina, ma anche sviluppato e strutturato per conto terzi. Il Centro permette di ulteriormente allargare la gamma dei servizi da offrire ai Clienti e che, assieme a quelli di stile e di produzione di nicchia, fanno di Pininfarina una task force flessibile in grado di assumersi sia la responsabilità della creazione completa di un nuovo prodotto chiavi in mano, sia di una o più fasi dell'intero iter realizzativo. Il processo di internazionalizzazione continua con la costituzione di una joint venture in Svezia con Volvo Cars, Pininfarina Sverige AB, con l'obiettivo di sviluppare e produrre le convertibili Volvo di nuova generazione.

La terza generazione

Mentre proseguono i rapporti con Ferrari, riprendono dopo 50 anni quelli con Maserati: oltre a firmare la pluripremiata Quattroporte, Pininfarina festeggia i suoi 75 anni di attività presentando, al Salone di Ginevra 2005, il prototipo di ricerca Birdcage 75th, sviluppato in collaborazione con Maserati e Motorola, che si aggiudica il premio "Best Concept". Viene inaugurato un centro di engineering in Marocco, a Casablanca, e si intensificano i rapporti coi costruttori dei paesi emergenti, primi fra tutti la Cina. Il design Pininfarina, anche oltre l'automobile, si afferma definitivamente: Paolo Pininfarina ritira il "Red Dot: Design Team of the Year", premio per il miglior Design Team del 2004. Sono gli anni del passaggio dalla seconda alla terza generazione: il 12 maggio 2006 il Consiglio di Amministrazione nomina Andrea Pininfarina Presidente e Amministratore Delegato e Paolo Pininfarina Vicepresidente, mentre Sergio Pininfarina viene nominato per acclamazione Presidente d'Onore.

Tradizione e innovazione

Pininfarina contribuisce al successo dei Giochi Olimpici Invernali Torino 2006 disegnando e producendo la Torcia Olimpica. “La Torcia è imparentata con l'automobile perché il design è, per noi, estetica applicata alla funzione e all'uso” dichiara Andrea Pininfarina. In linea con la sua vocazione all'innovazione, Pininfarina annuncia, anticipando i grandi costruttori sul tema dell'ecomobilità, lo sviluppo della prima auto elettrica italiana in partnership con Bolloré e presenta un concept, Sintesi, che esplora soluzioni per l'auto del futuro. Nel solco della tradizione, reinterpretando le radici artigiane, la Società riprende ad offrire ai collezionisti appassionati di vetture uniche la possibilità di creare la propria “auto da sogno”. Proprio alla vigilia del debutto a Pebble Beach della one-off Hyperion, il 7 agosto 2008, Andrea rimane vittima di un tragico incidente stradale mentre si reca in azienda. Alla Presidenza viene nominato il fratello Paolo.

2010 Designer globale

Pininfarina festeggia gli 80 anni con lo spider Zettottanta su base Alfa Romeo. Una nuova icona di Torino porta la firma Pininfarina: lo Juventus Stadium. L'impegno nella mobilità sostenibile prosegue con la vettura elettrica Nido EV e con la Cambiano, concept di berlina sportiva di lusso a propulsione elettrica. Nel luglio 2012 il Senatore a Vita Sergio Pininfarina si spegne a Torino. Per celebrarlo, a Ginevra 2013 debutta la Sergio, visione moderna della barchetta 2 posti. Il connubio con Ferrari genera nuovi successi: FF, 458 Spider, F12berlinetta, 458 Speciale, California T. La missione di designer globale è confermata nel 2013 dalla Gran Lusso Coupé Pininfarina, interpretazione esclusiva di una lussuosa Coupé BMW. Eurostar presenta il suo nuovo treno e320 disegnato da Pininfarina. A Ginevra 2015 debutta uno dei 6 esemplari di Ferrari Sergio, auto esclusiva che racchiude l'eccellenza di Pininfarina nel design e nella costruzione di Fuoriserie. A fine 2015, Pininfarina viene acquisita dal gruppo Mahindra.

Pininfarina oggi e domani

La visione innovativa di Pininfarina di un'auto da pista ad alte prestazioni alimentata a idrogeno, H2 Speed, riceve il premio Concept of the Year 2016. Un anno dopo, la EF7 Vision GT, supercar da corsa realizzata per il campione del mondo di F1 Emerson Fittipaldi, debutta a Ginevra. La collaborazione con nuovi costruttori asiatici come South East Motor, Hybrid Kinetic Group, Grove Hydrogen, Evergrande e Vinfast, dà vita a decine di progetti, soprattutto nella mobilità sostenibile. Nel 2019 Automobili Pininfarina, nuovo marchio di auto di lusso sostenibili di proprietà di Mahindra & Mahindra Ltd., lancia la hypercar elettrica Battista. Dalla collaborazione con la casa californiana Karma Automotive nasce la Karma GT designed by Pininfarina. Alla ulteriore valorizzazione del marchio contribuiscono le centinaia di progetti e dozzine di premi nei settori industrial design, architettura, transportation, per clienti internazionali come AMAC Aerospace, Bovet, Cisco, City of Miami, Coca-Cola, Cyrela, Higold, Leitner, Princess Yachts, Sharp. Oggi Pininfarina continua ad essere il punto di riferimento

del design automobilistico e industriale ed è profondamente impegnata nella progettazione di customer e user experience uniche fondendo mondi fisici e digitali attraverso estetica e tecnologia.

“Nel DNA la Pininfarina di oggi è la stessa degli anni Trenta: la centralità del design, il senso estetico in grado di creare bellezze senza tempo, la costante tensione all’innovazione, la forza di una tradizione che sposa industria, tecnologia e ricerca stilistica, la capacità di interpretare le esigenze del cliente senza snaturarne l’identità di marca, la propensione alle collaborazioni di lungo periodo. Saranno proprio questi valori, uniti all’impegno di tutti, a costruire un ponte verso il futuro”

Paolo Pininfarina.