



PININFARINA, UN «NIDO» DI IDEE

PARIGI. Una sportiva mozzafiato, la Ferrari F430 regina della rassegna, e un'idea rivoluzionaria di city car ultrasicura per il futuro, il concept «Nido»: Sergio Pininfarina sale alla ribalta del Salone evidenziando la tradizionale maestria di Signore del design e la duttilità di un'azienda in evoluzione che, guidata con il figlio Andrea, produce idee vincenti anche nel campo dell'innovazione e dell'engineering. A PAGINA 8

AL «MONDIAL» TUTTO L'IMPEGNO DEL GRUPPO TORINESE

Design, auto, progetti il laboratorio delle idee si chiama Pininfarina

Un ampio ventaglio di attività che si sviluppa in numerosi settori
Il presidente Sergio: sempre emozionante lavorare con la Ferrari

«Nella F430 abbiamo sottolineato le elevate prestazioni e i contenuti»
Due progetti innovativi:
Nido e Double-Face

Michele Fenu
PARIGI

INSIEME con Luca Montezemolo è l'uomo-simbolo del Made in Italy nel mondo dell'auto, e non solo: per le qualità imprenditoriali, la storia personale, i valori che persegue e pratica, l'orgoglio di essere italiano. È Sergio Pininfarina, maestro di design, re dei carrozzieri, manager che da oltre 50 anni ha il privilegio di vestire con inimitabile classe le Ferrari. Ha attraversato crisi e momenti difficili, pilotato la trasformazione dell'azienda da atelier di stile a industria per produzioni di nicchia e adesso a centro di engineering di livello mondiale, capace di offrire un supporto a 360 gradi alle Case.

In questo Sergio Pininfarina è stato aiutato dalla fortuna di avere alle spalle una grande e operosa famiglia, con il figlio Andrea in primo piano. Proprio Andrea, amministratore delegato di Pininfarina Spa e vice-presidente di Confindustria, ha annunciato che tra la metà del 2005 e la metà del 2006 la società produrrà cinque nuovi modelli, due per l'Alfa Romeo e uno per Volvo, Mitsubishi e Ford.

Il Salone di Parigi condensa questa arcobaleno di attività e di lavoro attraverso le vetture e i prototipi che la Pininfarina espone e le idee innovative che propone: da una parte la collaborazione con Peugeot e Ferrari per il design di due auto di produzione, la piccola interessante Peugeot 1007 e la fascinosa eccezionale Ferrari F430, dall'altra la progettazione e l'innovazione con i prototipi Nido e Double-Face, senza contare l'aspetto produttivo, qui rappresentato dalla Ford Streetka.

In questo scenario il cuore di Sergio Pininfarina batte forte, come nascondere?, per la F430. «Per me - afferma - lavorare con Maranello è sempre un'emozione, un lavoro impegnativo e appassionante. Specie quando si tratta di vestire un modello così ricco di contenuti tecnologici come la F430. Abbiamo cercato di sottolineare l'aggressività e la performance della vettura, nell'assoluto rispetto delle necessità funzionali, a partire dall'aerodinamica. E nell'abitacolo abbiamo voluto segnare una pausa nella tendenza verso interni ricchi e pesanti, riprendendo la stessa filosofia che ha ispirato la Enzo».

Aggressiva ma elegante, nuova ma con una certa aria di famiglia, la F430 riprende due stili Ferrari che si richiamano ad altrettante leggendarie vetture del Cavallino: il frontale, caratterizzato da due prese d'aria di forma ellittica, che

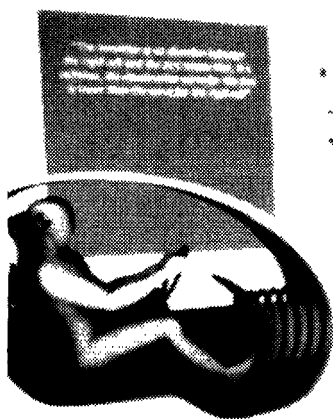
alimentano i radiatori chiamati a smaltire l'elevata potenza del motore, e il parafango posteriore, con altre due prese d'aria poste sulla sommità. «La forma della parte anteriore - spiega Sergio Pininfarina - richiama quella della monoposto di F1 con cui Phil Hill divenne campione del mondo nel 1961 mentre il disegno del parafango ricorda la 250 Le Mans che nel 1965 vinse la 24 ore».

Particolari citati anche nello show di presentazione della nuova F430, a fianco di Amedeo Felisa e Piero Ferrari. «Per me è stato un onore» dice il presidente, che pure di Ferrari ne ha viste ormai tante. «Ma ognuna è diversa dall'altra e tutte per la Pininfarina sono un esame da superare. Finora, mi pare, ci siamo riusciti».

Dallo stile alla ricerca, un altro campo in cui la Pininfarina ha



MADE IN ITALY: IL REGNO DELLO STILE



SICUREZZA IN PICCOLO

Il progetto Nido (nella foto Sergio Pininfarina) rappresenta un approccio originale al tema della sicurezza sulle piccole auto: il cuore dello studio sono una «slitta» che ospita guidatore e passeggero, scorrendo nell'abitacolo, e un gruppo di elementi che assorbono l'energia d'urto.



DUE VETTURE, STESSA BASE

A Parigi effetti scenografici nello stand della Pininfarina per illustrare Double-Face, uno studio per realizzare la produzione di vetture molto diverse su base comune. Il progetto, sviluppato con la Matra, consente di ridurre i costi industriali: ideale nella costruzione dei modelli di nicchia.

una ricchissima tradizione. Ecco la Nido, nome appropriato per un simpatico veicolo biposto che riesamina attraverso concetti innovativi il tema della sicurezza nelle piccole automobili, sotto i tre metri, integrando tecnica ed estetica. «Con il progetto Nido - spiega

Sergio Pininfarina avvicinandosi ai grandi pannelli esemplificativi sulle pareti dello stand - proponiamo un nuovo principio».

In sintesi, troviamo un telaio che alloggia le componenti tecniche ed è composto da una parte anteriore deformabile e da una cellula rigida intorno agli occupanti; un guscio che ospita pilota-passeggero e strumenti di guida e che è formato da una slitta in grado di scorrere orizzontalmente su una guida centrale all'interno della cellula. Quest'ultima e la slitta sono collegati in condizioni normali da un terzo elemento, costituito da due «assorbitori» che agiscono da dissipatori di energia.



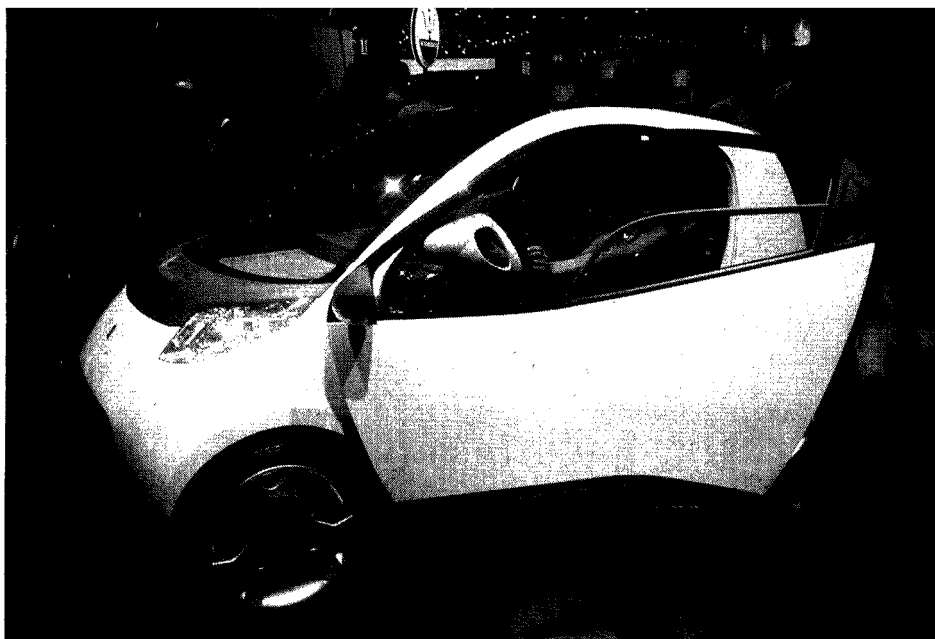
L'abitacolo della Nido offre una superprotezione ai due passeggeri

In caso di urto frontale la vettura assorbe parte dell'energia tramite la zona anteriore deformabile del telaio, quella che rimane provoca il movimento della slitta nella direzione dell'urto, comprimendo i due «assorbitori», formati da tre blocchi di materiale speciale di diversa densità, permettendo una decelerazione graduale e controllata. Idea semplice quanto intelligente (e molti vip dell'auto sono venuti a studiarla).

La Double-Face, sviluppata in collaborazione con la Matra Automobile Engineering, azienda acquisita l'anno scorso dalla **Pirella**, non è un modello, ma uno studio che prende spunto da una ipotesi: la possibilità di realizzare per un costruttore due vetture, una in lamiera, l'altra in materiale composito, il più diverse possibile nell'aspetto ma con contenuti tecnici condivisi allo scopo di ridurre il costo degli attrezzamenti in volumi produttivi di nicchia.

Un enorme pannello mostra con effetto scenografico come questa ipotesi sia diventata realtà: due diverse scocche, scorrendo alternativamente su una rotaia sospesa, si sovrappongono al centro della scena alle parti di telaio e struttura comuni ad entrambe le vetture, in questo caso dei Suv 4x4, 3 porte, 4 posti, uno configurato come coupé off-road e l'altro come berlina. Particolare sorprendente: le altezze sono diverse e i volumi dei padiglioni assai differenti.

Una grande sfida, che fa brillare gli occhi a **Sergio PiniFarina**. Non come quando parla della Ferrari, ma quasi. «Il Made in Italy sa fare innovazione» dice. «Ed è anche per questo - conclude - che ho fiducia nel futuro».



La Nido rappresenta un innovativo studio della **PiniFarina** per migliorare la sicurezza sulle automobili con dimensioni inferiori ai tre metri di lunghezza



La Nido integra in maniera intelligente motivi tecnici e stilistici