



79° Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra (5-15 marzo 2009)

La **Pininfarina** è presente al **79° Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra** con le seguenti vetture:

FERRARI CALIFORNIA
ALFA ROMEO SPIDER
FORD FOCUS COUPÉ-CABRIOLET

Sullo stand della joint-venture **Véhicules Électriques Pininfarina-Bolloré** è esposta **PININFARINA BLUECAR** novità per la Svizzera

Lo stand di **Tata Motors**, invece, ospita il seguente modello di stile realizzato da **Pininfarina** per la società indiana:

TATA PR1MA novità mondiale

Inoltre, sugli stand dei costruttori sono esposte: Ferrari California, Maserati Granturismo S, Maserati Quattroporte S, Ford Focus Coupé-Cabriolet, Peugeot 1007, Brilliance BS4 SW, le cui carrozzerie sono di disegno Pininfarina, o di disegno e engineering Pininfarina, o frutto della collaborazione tra Pininfarina e le Case Costruttrici.

FERRARI CALIFORNIA

Ferrari e Pininfarina presentano sui loro stand la Ferrari California, primo coupé-cabriolet nato a Maranello, tenuto a battesimo lo scorso ottobre al Mondial de l'Automobile di Parigi. Una Ferrari estremamente innovativa, potente ed elegante, ma anche comoda, versatile, da guidare ogni giorno, con un DNA sportivo indissolubilmente legato al marchio e alla sua inedita flessibilità di utilizzo nel solco della tradizione Gran Turismo.

Lo stile muscoloso e al contempo filante e slanciato della California nasce ancora una volta dalla storica collaborazione con Pininfarina che, curando con estrema attenzione le proporzioni dei volumi, crea una vettura equilibrata ed armoniosa sia con il tetto aperto sia chiuso. La definizione estetica del modello, svolta con il coordinamento della Direzione Stile Ferrari, è entrata nel dettaglio di ogni piccolo particolare della vettura, raggiungendo una forte sensazione di qualità e cura artigianale. "Nel gennaio del 2005 - racconta Paolo Pininfarina, Presidente di Pininfarina S.p.A.- la Ferrari ci chiese lo sviluppo di stile di un prodotto completamente nuovo, che avrebbe segnato una tappa fondamentale della storica collaborazione fra le nostre due aziende. Il briefing prevedeva lo sviluppo di una berlinetta con motore ad 8 cilindri centrale anteriore in configurazione '2+', ovvero con panchetta posteriore in grado di ospitare uno o due occupanti, al quale si aggiungeva un contenuto mai comparso prima su una Ferrari: un sistema di tetto rigido retrattile in pannelli di alluminio che la trasforma in 14 secondi da coupé in cabriolet e viceversa. Consapevoli delle difficoltà di 'trattare' stilisticamente un contenuto così impegnativo, abbiamo optato - fin dalle prime proposte di stile - per un'impostazione classica, con volumi scultorei, enfatizzati da superfici tese e muscolose, ricche di rimandi all'identità di marca Ferrari."

La fiancata si distingue per lo slancio del cofano, cui si contrappone strutturalmente il volume di coda raccolto, con l'abitacolo arretrato. Una nervatura, come un tendine in tensione, enfatizza questa corsa ottica che, all'altezza delle maniglie delle porte, sale per definire un parafrangimento muscoloso. Un gioco di superfici concave alleggerisce visivamente le masse compresse fra il posto di guida e il parafrangimento posteriore, dove



alloggia l'hard top in posizione di apertura. Con un gioco analogo, di contrappunto fra superfici concave e convesse, è stata ricavata un'uscita d'aria all'altezza del parafrangente anteriore, classico elemento grafico e funzionale di tanti modelli storici Ferrari.

Il frontale esprime alcuni temi enunciati dalla fiancata, alternando armoniosamente volumi concavi e convessi. Per simmetria con lo specchio di coda, sulle superfici concave si appoggiano i volumi dei parafrangenti ed i gruppi ottici a sviluppo verticale. Nel modellato della parabola, dove i led sono in vista come pietre preziose, si uniscono stile e funzionalità. La vista anteriore riprende alcuni elementi formali storicamente depositati nell'identità di marca Ferrari: la calandra con la griglia e la sottile presa d'aria al centro del cofano sono richiami espliciti alla 250 GT "California" del 1957. "Il vero tema ricorrente - precisa Lowie Vermeersch, Direttore Design Pininfarina - è, tuttavia, la scultura come elemento funzionale. L'obiettivo era non perdere, con il tettuccio dietro, l'aspetto scultoreo della vettura nella parte posteriore, mantenere un buon equilibrio fra pieni e vuoti, creare una vettura funzionale, forte, ma anche morbida e romantica". Sul posteriore si raccordano le superfici delle fiancate, modellando un volume di coda raccolto e muscoloso. Come sul frontale, i gruppi ottici a mono-faro tondo a led sono incastonati direttamente sul margine del baule, scelta tecnica che ha lasciato maggiore libertà alla modellazione delle superfici. Altri elementi originali, i terminali di scarico, accoppiati in verticale, e il taglio del baule che scende fino all'altezza del parafrangente per maggiore funzionalità.

"Mio fratello Andrea - racconta **Lorenza Pininfarina**, Vicepresidente di Pininfarina S.p.A. - aveva partecipato dal 2005 allo sviluppo di stile della Ferrari California, con passione e grande attenzione. Andrea, come noi tutti in Pininfarina, era infatti consapevole che partecipare alla definizione di ogni Ferrari è compito tanto impegnativo e delicato, quanto gratificante ed esaltante. In questo caso si trattava anche di una creatura completamente nuova, sia dal punto di vista dell'architettura, sia del motore, sia delle tecnologie all'avanguardia adottate, che fanno della California il primo vero coupé-cabriolet stradale Ferrari. La California ha segnato quindi un'altra tappa fondamentale nella storica collaborazione fra Pininfarina e Ferrari: purtroppo Andrea non ne ha potuto vedere l'esordio a Parigi, il successo ricevuto e oggi la presenza a Ginevra. Ne sarebbe stato felice, e noi con lui. In cuor nostro l'abbiamo anche dedicata al suo ricordo, e per lui continueremo il nostro lavoro con Ferrari, con il massimo impegno e competenza, e con la passione di sempre".

ALFA SPIDER

Lo stand Pininfarina espone a Ginevra l'**Alfa Spider** nella versione **Model Year 2008**. Con uno stile essenziale e un'impronta elegante tipicamente italiana, questo raffinato due posti dalle linee filanti, sviluppato da Pininfarina in collaborazione con il Centro Stile Alfa Romeo, continua la lunga tradizione di spider realizzate per la leggendaria Casa automobilistica italiana.

A circa tre anni dal lancio, la vettura - prodotta nello stabilimento Pininfarina di San Giorgio Canavese - propone novità estetiche come l'introduzione di un nuovo colore pastello (bianco ghiaccio) e una ruota a fori da 18" con finitura sportiva scura. Inoltre, il logo posteriore è dotato del sistema "push" per un'immediata e sicura apertura del baule. Nel campo della sicurezza, Alfa Spider MY 08 dispone dei più innovativi dispositivi elettronici per il controllo del comportamento dinamico della vettura.

Le migliorie più significative del MY 2008 riguardano, tuttavia, gli interni. A bordo, ogni elemento possiede una personalità esclusiva: quattro potenti scarichi, la capote in tela con comando elettrico e a scomparsa totale, i proiettori, forti e penetranti, integrati nella linea del cofano. I nuovi sedili ergonomici ad evidente



conformazione sportiva offrono un migliore contenimento e un maggiore piacere di guida e comfort, disponibili in un nuovo morbido tessuto di colore nero con riflessi metallici e due tipologie di pelle differenti tra loro: pelle Frau o la pregiata pelle pieno fiore Poltrona Frau.

Un'armonia di forme e volumi che, uniti all'eccellenza meccanica e motoristica e alla forza del marchio Alfa Romeo, danno vita ad una vettura in grado di suscitare grandi emozioni, meritevole di un ben diverso riscontro dal mercato, frenato dalla caduta dei consumi e, di conseguenza, dalle difficoltà del settore automobilistico.

FORD FOCUS COUPÉ-CABRIOLET

Gli stand Pininfarina e Ford presentano la **Ford Focus Coupé-Cabriolet** nella nuova versione in commercio dalla primavera 2008, ancora più accattivante, con linee tese e geometriche e contenuti all'altezza dello stile, a cominciare dall'ingegnoso tetto in metallo ripiegabile, proseguendo con il controllo di stabilità, fino alle raffinate motorizzazioni.

Ford Focus Coupé-Cabriolet è doppiamente seducente: una Coupé dinamica che in soli 29 secondi si trasforma in un'elegante Cabriolet. Dalle rifiniture cromate fino al logo Pininfarina sulle fiancate, Ford Focus Coupé-Cabriolet sfoggia una lunga serie di dettagli di pregio. Le linee eleganti del nuovo frontale, così fortemente caratterizzato dalle linee del Kinetic Design - il linguaggio stilistico della Ford - si combinano perfettamente con i tratti raffinati del profilo laterale e posteriore. Grazie all'eleganza tutta italiana, la vettura esprime stile, armonia e dinamismo, sia quando l'hard-top è chiuso che quando è ripiegato nel bagagliaio; questo solido componente realizzato in due parti, messo a dura prova nei ghiacci della Finlandia e nel caldo secco della Spagna, resiste a qualsiasi condizione meteorologica.

Ogni Ford Focus Coupé-Cabriolet è realizzata a Bairo (Torino), negli stabilimenti Pininfarina, secondo criteri qualitativi di eccellenza. La qualità e la cura dei dettagli risultano evidenti, persino nella lucidatura finale.

I morbidi sedili in pelle, sagomati per garantire una qualità impeccabile, e gli eleganti interni con le finiture in alluminio della console centrale integrata sono solo alcuni degli esclusivi elementi che caratterizzano la Ford Focus Coupé-Cabriolet. Il modello è molto generoso, inoltre, in termini di spazio: accoglie comodamente quattro persone adulte, con un sorprendente spazio per la testa e per le spalle e una capacità del bagagliaio di ben 534 litri con l'hard-top chiuso, oppure di 248 litri con il tetto aperto. Una speciale cura è stata prestata ai sistemi di sicurezza: scocca rinforzata e fuoriuscita istantanea del roll-bar in caso di ribaltamento.

Grazie alle sue convincenti qualità estetiche e all'eccellente rapporto qualità-prezzo, la nuova Focus Coupé-Cabriolet ha tutte le carte in regola per sfidare le dirette rivali nel suo segmento di mercato.

PININFARINA BLUECAR

Pininfarina e Bolloré hanno dato vita, all'inizio del 2008, ad una joint venture detenuta al 50% da ciascuno dei due gruppi con l'obiettivo di disegnare, sviluppare, produrre e distribuire un'**automobile elettrica** rivoluzionaria per le sue caratteristiche tecniche e per le sue qualità formali. La **Pininfarina BLUECAR**, in esposizione al Salone di Ginevra sullo stand della **Véhicules Électriques Pininfarina-Bolloré**, non è quindi un semplice concept, ma l'anticipazione della vettura che sarà prodotta negli stabilimenti italiani di



Pininfarina a partire dal 2010 con i primi esemplari, per poi consolidare la produzione su scala industriale tra il 2011 e il 2017 e raggiungere una produzione di circa 60.000 unità entro il 2015.

Il progetto dell'auto elettrica Pininfarina-Bolloré, esposto per la prima volta nell'ottobre scorso al Mondial de l'Automobile di Parigi, ha suscitato una grande attenzione sia da parte degli operatori di settore che dei media e del pubblico, dimostrando di andare nel segno dell'innovazione, e in netto anticipo, nella giusta direzione. Con la presa di coscienza globale della necessità di interventi a salvaguardia dell'ambiente e l'utilizzo dell'automobile sempre più concentrato nelle realtà urbane e limitato a spostamenti quotidiani inferiori ai 60 km, il mercato dell'auto sta infatti attraversando una rivoluzione culturale che apre nuovi e promettenti scenari per i veicoli ibridi o totalmente elettrici come la Pininfarina BLUECAR: studi recenti stimano l'introduzione, a medio termine, di 1,5-2 milioni di vetture elettriche sul solo mercato europeo.

In questo contesto la Pininfarina BLUECAR si distingue dalle proposte della concorrenza grazie:

- all'eccellenza estetica e alla nuova impostazione di una vettura nata per essere elettrica e non derivata da una vettura di serie;
- alle sorprendenti performance assicurate dalla tecnologia messa a punto dal gruppo Bolloré.

Elegante monovolume compatto a trasmissione automatica, concepito a quattro posti e cinque porte, la Pininfarina BLUECAR è alimentata dalla **batteria elettrica LMP (Lythium Metal Polymere)**, alla quale è abbinato un dispositivo per lo stoccaggio dell'energia ("supercapacity"), fabbricato negli stabilimenti Bolloré a Quimper (Francia) e Montreal (Canada), che recupera e immagazzina l'energia in frenata, per poi renderla disponibile alla ripartenza del mezzo. Questo garantisce alla Pininfarina BLUECAR accelerazioni ancora più potenti, un aumento dell'autonomia e una durata di vita maggiore per la batteria.

La batteria LMP può essere ricaricata ad una presa tradizionale e permette un'**autonomia di 250 km**. Questa batteria immagazzina, a parità di peso, cinque volte più energia rispetto ad una tradizionale e si ricarica in poche ore. Non richiedendo alcuna manutenzione, ha una durata di vita di circa **200.000 km** e fornisce una sicurezza ineguagliabile. L'alloggiamento della batteria, sotto al pianale e fra i due assali, permette anche, grazie al baricentro basso, una tenuta di strada della vettura non comune. Inoltre, l'auto elettrica non emette alcun gas, nessuna particella fine e nessun rumore: le batterie LMP permettono quindi di lottare concretamente contro l'inquinamento atmosferico.

I test drive fisici finora condotti congiuntamente dai team Pininfarina e Bolloré hanno inoltre confermato le notevoli doti di guidabilità del veicolo. Le performance di accelerazione sono equivalenti a quelle di veicoli con motore a combustione interna dello stesso segmento (B/C). In termini di sicurezza, la posizione della batteria, collocata all'interno del pianale, risponde a precisi criteri di sicurezza dinamica e passiva. La batteria si trova in posizione protetta da eventuali urti.

Le celle solari sul cofano contribuiscono all'alimentazione degli equipaggiamenti elettrici. Coerentemente con un approccio globale ecologicamente responsabile, tutti i materiali utilizzati per la costruzione, la batteria e materiali interni sono stati attentamente scelti per il loro basso impatto ambientale e sono riciclabili o riutilizzabili. Il gruppo Bolloré sta studiando anche la messa a punto di pannelli di celle fotovoltaiche che potranno essere installate in luoghi privati o pubblici, assicurando una ricarica parziale o totale delle batterie attraverso la sola energia solare.

Tecnologia innovativa, design sobrio e raffinato e identità di Marca inconfondibile collocano la Pininfarina BLUECAR al di sopra delle mode. Il codice genetico Pininfarina emerge nel dinamismo dei volumi e



nell'equilibrio delle proporzioni. Il corpo vettura è modellato come un guscio elastico appoggiato con forza sulle quattro ruote, inarcato sul suo asse verticale e spinto in avanti dal trattamento delle fiancate. Questa sensazione di forza fisica perfettamente controllata è valorizzata visivamente dai brancardi inarcati, che contribuiscono all'ideale "fuga" in avanti dei volumi. Nella vista frontale, i segni distintivi del design Pininfarina si evidenziano nella fisionomia iconica di una vettura non aggressiva ma forte e sicura di sé. Le scelte di design sono perfettamente funzionali all'alimentazione elettrica, da qui il cofano appena accennato, corto e spiovente. La personalità è dinamica, valorizzata dai gruppi ottici a sviluppo orizzontale. Alla base del parabrezza, uno sportello dà accesso al vano per la ricarica delle batterie e la manutenzione ordinaria semplificata. Il volume posteriore, molto avvolgente, ne sottolinea l'agilità e la propensione allo scatto.

Salendo a bordo della vettura, poi, si ha l'impressione di trovarsi in un'auto molto più spaziosa di una normale vettura cittadina: il confort dei passeggeri è garantito, come sulle berline "premium", da quattro sedili indipendenti. Una soluzione resa possibile dall'assenza d'ingombri meccanici dovuta all'alimentazione elettrica. L'allestimento interno si distingue per la qualità e l'accuratezza dei dettagli e delle lavorazioni manuali, eredità della storica tradizione Pininfarina. I tessuti dei rivestimenti, così come tutti gli elementi dell'arredo, sono in materiali ecologici. Il tunnel centrale, elemento funzionale e di arredo plasmato con raffinata leggerezza, ha un'originale forma a trampolino che si protende verso la plancia ed ospita i comandi degli alzacristalli, il pulsante di regolazione degli specchietti retrovisori e l'originale comando della trazione che ovviamente sostituisce la tradizionale leva del cambio.

Al centro del cruscotto, lo schermo superiore, leggibile e chiaro, fornisce le informazioni principali: velocità, autonomia, stato di carica della batteria. Ma il cuore virtuale del sistema d'informazione è il grande schermo touchscreen, che raggruppa il 90 per cento delle possibilità d'interazione tra la vettura e il suo utilizzatore. La grafica dello schermo è facile, intuitiva ed elegante. Basta sfiorarlo per scegliere la funzione da controllare: climatizzazione, sistema audio, GPS, chiamata assistenza, telefono, modalità gestione di guida (eco, sport o ghiaccio). Infine, un telecomando incorporato in un telefono portatile permette di controllare a distanza lo stato di carica della batteria e di provocare il suo preriscaldamento in modo che la vettura sia immediatamente pronta a partire, anche dopo essere rimasta parcheggiata a lungo.

La Pininfarina BLUECAR in esposizione a Ginevra prevede, inoltre, un concept di pneumatico sviluppato da Pininfarina in collaborazione con **Dunlop**. Estremamente leggere, queste gomme di nuova concezione possono ridurre in modo significativo il consumo di energia mantenendo elevati livelli di tenuta di strada.

TATA PR1MA

Debutto mondiale sullo stand Tata Motors Limited per la **Tata Pr1ma**, modello di stile disegnato e realizzato da Pininfarina per la Società indiana, primo progetto ufficiale - da qui la scelta del nome - dell'ampia collaborazione in corso tra Tata e Pininfarina nei campi della ricerca, del design e dell'engineering: in base ad un disegno strategico sviluppato a partire dagli inizi del 2008, infatti, Pininfarina si pone l'obiettivo di radicarsi in India offrendo ai costruttori automobilistici locali i propri servizi di design e ingegneria.

Basata sulla piattaforma della prima berlina indiana, la Tata Indigo, la Tata Pr1ma firmata Pininfarina rappresenta un'interpretazione indicativa della prossima generazione di berline Tata all'insegna di un design distintivo ed elegante. Concepito pensando ad un confort di lusso, questo modello 4 porte presenta un design sobrio ma molto raffinato, combinato con superfici sinuose che conferiscono alla vettura la personalità di un coupé. Una soluzione che è di per sé un valore aggiunto, nel rispetto dell'essenzialità del design che caratterizza il brand Tata.



Essendo pensata per un segmento più alto, la Tata Pr1ma ha dimensioni e spazi interni superiori a quelli della Indigo grazie al passo più lungo (2700 mm). Il design è caratterizzato dall'equilibrio tra fluidità e tensione, visibile nelle linee che scorrono dal frontale fino alla parte posteriore della vettura. Il risultato è un aspetto elegante con proporzioni classiche e moderne al tempo stesso.

La silhouette slanciata del modello esprime dinamismo e forte temperamento. Il passo lungo crea un'eccellente abitabilità, rimarcata dal profilo ininterrotto del complesso porta, sintesi pulita e forte delle migliori ispirazioni del design Pininfarina. Il posteriore affusolato e l'abitacolo inclinato comunicano, senza compromettere lo spazio interno, una sensazione da coupé sottolineata dal raffinato trattamento del montante, impronta tipica dello stile e della sportività Pininfarina.

La vista anteriore e il trattamento formale dei fanali posteriori si inseriscono nelle linee peculiari del design della vettura e contribuiscono ad enfatizzarne presenza e dimensioni. Il tetto si tende verso la parte anteriore, trasmettendo un senso di potenza e forza. Ogni dettaglio è studiato con cura, non per decorare ma per sottolineare il tema di fondo del design e valorizzare il marchio Tata.