



Inaugurata oggi la mostra “Le grandi Ferrari di Sergio Pininfarina” al Museo di Maranello

Torino, 26 ottobre 2012 – E' stata inaugurata quest'oggi al **Museo Ferrari** di Maranello la mostra **Le grandi Ferrari di Sergio Pininfarina** che illustra gli anni che hanno visto Sergio, figlio del Fondatore Battista Farina, detto Pinin, contribuire in modo determinante alla nascita dei modelli più famosi del Cavallino Rampante. Un sodalizio iniziato nel 1952 che rappresenta l'espressione del miglior Made in Italy.

Alla cerimonia di apertura hanno preso parte il Presidente della Ferrari Luca di Montezemolo, il Presidente della Pininfarina Paolo Pininfarina, Piero Ferrari, e alcuni membri della famiglia Pininfarina, tra i quali la signora Giorgia, moglie di Sergio.

*“Questa mostra - commenta **Paolo Pininfarina** - è il modo migliore per onorare mio Padre e confermare il ruolo di Pininfarina quale portabandiera dei valori estetici del design italiano nel mondo. Lo scambio dialettico tra Ferrari e una casa di design come Pininfarina, oggi l'unico carrozziere indipendente italiano, ha contribuito a definire le più belle auto di tutti i tempi in un'evoluzione che dura ormai da 60 anni e non accenna a finire. I capolavori esposti a Maranello sono già storia, ma sono le vetture degli ultimi anni ad esprimere quella coerenza e quella continuità che trovano sbocco nel design della gamma attuale e nel nostro incessante lavoro quotidiano di supporto allo sviluppo dei prodotti futuri”.*

La Mostra, che resterà aperta fino al 7 gennaio, ospita 22 modelli, fra cui alcuni pezzi unici come la straordinaria concept Pinin, il solo esperimento di una Ferrari a 4 porte, o la 330 GTC speciale che fu della principessa del Belgio, Liliane de Rethy. Le vetture sono esposte all'interno di tre sale tematiche che illustrano il lavoro di Pininfarina sulle automobili da corsa (“Pininfarina e le corse”), sulle vetture stradali (“Pininfarina e le vetture Gran Turismo”) e sui modelli sperimentali realizzati dalla carrozzeria torinese (“Pininfarina e le concept car”). Alle vetture si aggiungono numerosi materiali inediti provenienti dalla collezione personale della famiglia e dall'azienda di Cambiano, come il mascherone in legno della Modulo.

Tra le automobili da corsa spiccano la 250 LM, ultima vincitrice assoluta alla 24 Ore di Le Mans nel 1965, la 250 SWB con la quale Stirling Moss vinse il Tourist Trophy nel 1961, le berline 500 Mondial e 250 MM, la classica sport 375 MM, oltre alla spettacolare BB Le Mans ed al prototipo di Formula 1 Sigma del 1969.

Le undici vetture stradali esposte sono suddivise tra quelle delle origini, con le celebri berline a motore anteriore come la 275 GTB4 del 1964 e la leggendaria “Daytona” in versione spider, le successive con i motori posteriori centrali, incluso il capostipite BB (Berlinetta Boxer), per concludere con l'evoluzione creativa dell'era contemporanea che annovera tra le altre la Enzo. Esposta anche la vettura che il Presidente Montezemolo ha voluto dedicare a Sergio e Andrea Pininfarina, la 599 SA aperta.

La mostra sarà aperta al pubblico tutti i giorni della settimana, dalle 9.30 alle 18, da sabato 27 ottobre a lunedì 7 gennaio (ad esclusione di 25 dicembre e 1° gennaio, unici giorni di chiusura del Museo). I biglietti possono essere prenotati on-line sul sito www.museoferrari.com, così come le visite guidate all'indirizzo museo@ferrari.com.

Seguono schede dei modelli esposti:

Le grandi Ferrari di **Sergio Pininfarina**

pininfarina

SCHEDE VETTURE

PININFARINA E LE CONCEPT CAR

P6 (1968)

P viene da prototipo, la categoria di vetture che prendevano parte al celebre Campionato del Mondo Marche che negli anni '50 e '60 portò importanti allori a Ferrari. Tra i più ricordati, quello delle celebri P3 e P4 a Daytona. La P ha ispirato due concept: la P5, ora in Giappone, e questa P6 che mostra come dalle vetture di ricerca possono nascere le linee delle auto di serie. La P6 ne è un esempio classico. Le forme delle grandi Ferrari degli anni '70: la BB, la 308 GTB, fino alla 288 GTO, sono anticipate da questo studio del 1968.

SIGMA GP (1969)

La Formula 1 è la dimostrazione del continuo progresso dell'automobile nel campo della sicurezza. Quando la Sigma GP fu presentata, il rischio per i piloti era ancora altissimo, rischio oggi di molto ridotto. La sicurezza è stato uno dei temi di ricerca preferiti di Sergio Pininfarina, e la Formula 1 non ne è stata esente. La Sigma GP è il risultato del lavoro di un team internazionale di esperti e incorpora soluzioni all'epoca avveniristiche e diventate oggi di uso comune, come i serbatoi di sicurezza e il sistema antincendio di bordo.

MODULO (1970)

I carrozzieri italiani si produssero sul finire degli anni '60 in un fuoco d'artificio di forme provocatorie e innovative sulla base delle nuove architetture a motore centrale delle auto da competizione. La Modulo rappresenta il punto di arrivo della ricerca Pininfarina di forme sempre più essenziali e idealizzate. Resta poco dell'automobile e della sua funzionalità, - anche le ruote quasi scompaiono sotto carenature che impediscono la sterzata - sostituita dalla suggestione della navicella spaziale giunta dal futuro fantascientifico di "2001 Odissea nello spazio".

PININ (1980)

Per festeggiare i suoi cinquanta anni la Pininfarina decide di proporre una Ferrari inedita: una berlina quattro porte motorizzata V12. Si tratta di un concept inatteso e mai osato perché a Maranello le automobili hanno sempre avuto due sole porte. In un disegno ispirato alla massima sobrietà vengono introdotti alcuni elementi destinati a diventare popolari molti anni dopo: la calandra "single frame", la finestratura a nastro avvolgente, il posteriore rastremato e sfuggente. La proposta suscitò la tentazione di darle un seguito produttivo che dopo mesi di studi e un prototipo reale, oggi esposto in mostra, venne definitivamente accantonata su precisa volontà di Enzo Ferrari, che non volle introdurre una variabile tanto significativa per l'immagine dell'Azienda.

MYTHOS (1989)

La missione di Luca di Montezemolo di portare la Ferrari negli anni 2000 con tecnologie e forme nuove è felicemente anticipata da questo Concept che rappresenta un ritorno e un omaggio agli eccessi radicali degli anni più prolifici del design italiano diventando il manifesto delle Ferrari del decennio seguente. Proporzioni spinte all'estremo, un volume anteriore compatto che si "incastra" in un posteriore possente, il disegno propone un'interpretazione scultorea e tridimensionale della classica barchetta.

PININFARINA E LE CORSE

250 MM (1953)

La fortunata serie dei modelli 250 che per 11 anni sono stati protagonisti nelle corse e sulle strade, ha avuto nella celebre corsa bresciana il suo battesimo. Dopo l'esordio, la 250 in versione MM è stata protagonista nelle corse, seguita dalla 250 tour de France, dalla "passo corto" o SWB come ormai è generalmente chiamate, dalla GTO e, infine, dalle LM e P. La sua linea è perfetta per armonia e compattezza e, come tutte le auto dell'epoca, è pensata unicamente in funzione delle prestazioni.



375 MM SPIDER (1953)

La classica sport anni '50, automobili fatte per correre in strada, oltre che in pista. Aggressiva ed elegante, la 375 MM è un'auto da corsa bella come un'auto da Salone. Il cofano sembra non finire mai, la presa d'aria appare incastrata fra i parafanghi, le linee delle fiancate si inseguono fino a formare una sorta di vitino di vespa davanti alle ruote posteriori. Tutti gli elementi si fondono in un disegno dinamico perfettamente compiuto.

500 MONDIAL BERLINETTA (1954)

Si tratta di un modello da corsa trattato in foggia di compatta berlinetta con l'armonia delle sport aperte della stessa categoria. Compatta e funzionale, è una vera vettura da corsa senza concessioni al decoro superfluo. Le proporzioni e i trattamenti del padiglione e del fianco introducono temi che verranno sviluppati pienamente nei modelli successivi.

250 GT BERLINETTA SWB (1959)

E' l'archetipo di tutte Ferrari, la sintesi fra auto da corsa e da gran turismo che l'evoluzione della tecnica e dei regolamenti rese impossibile in seguito. Proporzioni perfette, superfici semplici ma potenti, decori essenziali: un'automobile dalla bellezza intramontabile. Sergio Pininfarina ne volle un esemplare nella Collezione della sua azienda, mentre quella esposta fu protagonista, con Stirling Moss, del celebre Tourist Trophy.

250 LM (1963)

Destinata a prendere il posto, nelle competizioni, della celeberrima e plurivittoriosa 250 GTO, la LM porta il motore da anteriore a posteriore centrale. La forma è dettata dall'aerodinamica ed è risolta in modo originale con il padiglione a torretta che il motore posteriore spinge in avanti sul corpo vettura. La ricerca della migliore efficienza è completata dal muso profilato con fari carenati e dal posteriore tronco con deflettore a tutta larghezza.

512 BB LM (1979)

La solidità del progetto delle vetture Ferrari consentiva di portare con successo in pista auto nate per il Gran Turismo. La 512 BB / LM è stata una presenza costante nelle corse di durata più severe alla fine degli anni '70. In questo caso Pininfarina non è stato tanto lo stilista quanto l'esperto di aerodinamica. Infatti la sua Galleria del Vento è stata, nel 1972, la prima in Italia a grandezza naturale.

PININFARINA E LE GRAN TURISMO

275 GTB/4 (1964)

Berlinetta stradale ad alte prestazioni, la 275 GTB è una delle Ferrari più iconiche ed amate da appassionati e collezionisti. Il disegno, all'epoca piuttosto conservativo, ha assunto in prospettiva il valore delle opere fuori dal tempo per la perfezione delle proporzioni e della modellazione delle fluide superfici. La sua cilindrata, come indica la sigla 275, è di 3300 cc.

DINO 206 (1967)

L'apertura di Ferrari allo scisma del motore posteriore avviene con una marca diversa che utilizzasse motori con meno di 12 cilindri: la Dino. Finalmente Pininfarina può tradurre in una vettura di serie le ricerche fatte con il prototipo del 1965, adattandolo nel frontale alle necessità dell'impiego stradale e rispettando nell'insieme le idee originali: i parafanghi pronunciati, la fiancata a diedro con la lunga presa d'aria scavata, il lunotto concavo e la coda perfettamente tronca. E' la prima vettura a motore posteriore centrale prodotta a Maranello e, forse, vista l'avversione di Enzo Ferrari per questa soluzione, non è un caso che sul cofano la marca fosse Dino e non Ferrari.

330 GTC COUPE' SPECIALE (1967)

La 330 GTC, col suo disegno di un'eleganza minimalista e raffinata, è stata una delle vetture più amate da Sergio Pininfarina. La vettura esposta è un esemplare unico con un linguaggio stilistico completamente autonomo che interpreta su una meccanica a motore anteriore alcuni temi proposti dalla Dino. Si riconoscono la presa d'aria ellittica fra i semi paraurti, la fiancata segnata da un deciso diedro e soprattutto il lunotto concavo.



365 GTS/4 DAYTONA SPIDER (1969)

La Daytona porta sulla classica architettura a motore anteriore il nuovo linguaggio formale uscito dalle sperimentazioni con i prototipi da salone. Superfici meno convesse, più tese e integrate, fanalerie dalla grafica più marcata, prese aria sfuggenti e sottili. La versione spider è particolarmente rara e ricercata.

BB BERLINETTA BOXER (1971)

Nel disegnare la prima Ferrari 12 cilindri a motore centrale, Pininfarina tiene fede alla sua filosofia di equilibrio e sobrietà, e invece di ispirarsi ai prototipi più radicali sviluppati negli anni precedenti realizza una versione stradale della P6. Il modello segna una pietra miliare nella storia Ferrari: passeranno infatti oltre vent'anni prima di rivedere una 12 cilindri a due posti con motore anteriore.

TESTAROSSA (1984)

La Testarossa è una delle Ferrari più estroverse, nata per non passare inosservata, interpretando alla perfezione lo spirito che attraversava gli anni '80. Volumi sovrapposti, con il posteriore molto più largo, grandi prese d'aria laterali protette da lunghe veneziane, calandra integrata nel paraurti anteriore, fanali posteriori celati nella griglia, ogni elemento marcava una forte presenza. Ma dietro ciascuno di essi c'è una precisa scelta tecnica, e la vettura ha questa forma per portare le prestazioni meccaniche ed aerodinamiche a livelli mai toccati prima.

456 GT (1992)

Aggressiva ed elegante allo stesso tempo, la 456 GT nasconde un'abitabilità per 4 persone sotto le forme di una berlina sportiva. Il suo disegno armonioso coglie ispirazioni che vanno dal concept Mythos alla famosa Daytona, in una sintesi ideale fra passato e futuro che l'hanno resa un "instant classic" fuori dal tempo, secondo la più pura filosofia estetica di Sergio Pininfarina.

550 BARCHETTA PININFARINA (2000)

Il 12 cilindri tornato in posizione anteriore nell'auto di serie più prestazionale della Ferrari, la 550 Maranello, trova in questa "barchetta" le affascinanti proporzioni di 275 GTB unite al sapore delle vetture da corsa caratterizzate da pronunciati poggiatesta. Cofano imponente impreziosito dalla presa d'aria, abitacolo arretrato, parafranghi marcati e dinamici, propongono gli ingredienti dei bolidi del passato. Costruita in numero limitato di esemplari, questa "barchetta" è stata dedicata da Ferrari a Pininfarina per il suo 70° anniversario.

360 BARCHETTA LDM (2000)

La vettura esposta è un esemplare unico della 360 spider, fatto realizzare da Giovanni Agnelli come "barchetta" quale regalo di nozze per il Presidente della Ferrari Luca di Montezemolo. La 360 Modena ha rappresentato una svolta in termini di innovazione, sia nel disegno che nella tecnica. Per la prima volta la calandra anteriore scompare a favore di due prese d'aria sdoppiate che richiamano la Formula 1 del 1961. La scelta è guidata da motivi aerodinamici e funzionali, nella miglior tradizione del design Pininfarina per Ferrari. La 360 Modena è anche stata la prima Ferrari realizzata interamente in alluminio.

ENZO (2002)

Nel disegnare la nuova generazione di supercar di Maranello si è cercata l'ispirazione nelle "Formula 1" che Michael Schumacher stava portando a una serie esaltante di successi. Le forme geometriche e decise, i parafranghi staccati dal corpo vettura, le prese d'aria che disegnano un alettone sostenuto da un "naso" centrale sono riferimenti espliciti alla monoposto che staccano la Enzo dalle linee sinuose e fluide delle altre Ferrari.

599 FIORANO SA (2010)

La 599 Fiorano è stata l'ultima Ferrari il cui progetto è stato seguito interamente da Sergio Pininfarina. La sua esperienza e il suo gusto hanno arricchito con un inconfondibile tocco di eleganza un disegno volutamente aggressivo ed estremo. Ferrari ha voluto dedicare questa serie speciale con carrozzeria "barchetta" a Sergio e Andrea Pininfarina.

Contatti: Francesco Fiordelisi, Responsabile Comunicazione Corporate e Prodotto, tel. 011.9438105 e-mail f.fiordelisi@pininfarina.it