



## Dino Berlinetta Speciale

*Esemplare unico – 1965*

Prototipo che prefigura l'impianto formale della berlinetta di serie nata tre anni più tardi, la Dino Berlinetta Speciale fa il suo esordio al Salone di Parigi del 1965 e subito si impone su stampa e pubblico per alcune soluzioni insolite come la coda tronca, il lunotto concavo, il cofano molto ribassato rispetto ai parafranghi e lo sguscio nelle fiancate a prolungamento delle prese d'aria posteriori.

Dal 1967 la Dino fa parte della collezione dell'Automobile Club de l'Ouest ed è esposta assieme ad altre vetture storiche di prestigio nel Musée de l'Automobile du Mans. Proprio Sergio Pininfarina, in occasione di una visita in Francia, aveva donato questo pezzo unico al Club che, per rendere merito al Senatore, si è impegnato a non cederlo mai.

A Ginevra 2013 la Dino trova posto sullo stand Pininfarina accanto alla novità Sergio. *“Perché esporre la Dino Berlinetta Speciale? – spiega Paolo Pininfarina. - Perché spesso mio Padre l'ha messa in cima alle sue preferenze, tra le decine e decine di capolavori disegnati per Ferrari. La Dino fu anche l'ultima Ferrari su cui lavorò con mio nonno Pinin, scomparso nel 1966. E perché rappresenta la quintessenza del design Pininfarina: linee morbide, pure, sensuali, e attenzione all'aerodinamica”.*

La potenza del motore, la leggerezza e la robustezza dell'autotelaio, lo studio aerodinamico della carrozzeria, sono state le premesse fondamentali della progettazione di questo esemplare unico.

Esteticamente la vettura presenta una linea estremamente bassa e filante realizzata partendo da una semplice forma lenticolare, nella quale sono state ricavate le carenature per il tetto e le ruote. La parte frontale, molto scendente verso l'estremità anteriore, è stata studiata in modo da offrire la minor resistenza all'aria. Per questo anche i gruppi ottici anteriori sono racchiusi in una carenatura in perspex, avvolgente, che continua il profilo ogivale della vettura. Il cofano presenta una superficie completamente liscia, interrotta solamente da una feritoia regolabile per l'uscita dell'aria destinata al raffreddamento dell'acqua del radiatore. I parafranghi, malgrado siano molto pronunciati per le grandi dimensioni dei pneumatici, si raccordano morbidamente alla fiancata.

La vista laterale è caratterizzata dalla particolare linea della cintura che progressivamente si sviluppa in altezza fino a terminare in una sezione tronca. Il parabrezza è notevolmente ampio. Il padiglione molto sottile e di dimensioni ridotte. Esso termina in un cristallo posteriore di disegno caratteristico, mentre lateralmente si prolunga fino all'estremità della coda. Le luci laterali sono composte da due cristalli porte interamente scendenti e due cristalli posteriori fissi. Un diedro che corre lungo tutto il perimetro della fiancata ne alleggerisce l'insieme. Uno sguscio, di disegno originale, ricavato sotto le luci laterali, ha funzione di presa d'aria per i freni.

La parte posteriore, in cui è alloggiato l'imponente gruppo propulsore, termina con una sezione tronca; in essa sono sistemati i gruppi ottici posteriori che delimitano un doppio pannello con feritoie. Il cofano motore è notevolmente ampio e si solleva completamente fino all'altezza del lunotto, in modo da consentire un pronto e facile accesso al motore.

Nell'interno la plancia portastrumenti, imbottita di materiale espanso, antiurto e antiriflesso, comprende gli apparecchi di bordo e i vari comandi. I due sedili speciali sono ricoperti in pelle. Il vano posteriore è dotato di apposite paratie imbottite di materiale antitermico. Tutti gli elementi che costituiscono la struttura interna dell'abitacolo, compresi tetto e montanti, sono imbottiti di gommapiuma antiurto e rivestiti in pelle elastica.