

Pininfarina Sergio (1926)

Dnešní šéf skupiny Pininfarina pracoval ve firmě svého otce "Pinina" Fariny od počátku padesátých let po skončení studia strojího inženýrství a krátkém pobytu na zkušenou v Anglii a USA. V roce 1955 začal spolu se svým švagrem Renzem Carli projektovat a stavět nový závod v turínském předměstí Grugliasco, v němž byla zahájena výroba v r. 1958. O tři roky později se zapisuje mezi protagonisty bezpečné konstrukce návrhem karoserie PF Sigma, v níž použil řadu avantgardních bezpečnostních prvků a přispěl k řešení problémů, jimiž se stále intenzivněji zabývali výrobci automobilů. V roce 1966 zahájilo činnost "srdce" firmy - pět let budované experimentální oddělení, postavené mimo areál karosárny. "Carrozzeria Pininfarina" byla v roce 1986 přejmenována na "Industrie Pininfarina" a dnes navrhuje karoserie zejména pro automobily Alfa Romeo, Fiat, Ferrari, Lancia, Peugeot aj. a některé, popř. i kompletní vozy, sama vyrábí. Od výroby je oddělena oblast výzkumu, vývoje, zkušebnictví a stavba prototypů i experimentálních a designérských studií. V roce 1971 vzniklo výpočtové a návrhářské středisko jako základ samostatné společnosti "Pininfarina Studi e Ricerche" založené v roce 1982. Je vybaveno nejmodernějším zařízením pro tuto činnost, k němuž patří od roku 1972 první italský aerodynamický tunel pro měření modelů i prototypů ve skutečné velikosti. Zde vznikly nejen pozoruhodné stylistické a aerodynamické studie vozů budoucnosti, jako např. Cr 25 "Delfín", CNR E2, Ferrari Mythos či Ethos, ale i prototypy karoserií později sériově vyráběných vozů různých značek, z nejnovějších třeba Peugeot 406 či Ferrari 50.

Pininfarina je "dvorním" karosářem francouzské automobilky Peugeot. Jednou z jeho nejnovějších kreačí je krásné kupé Peugeot 406.

Pininfarina nezapomíná ani na domácí značky. Z jeho designérské dílny je i karoserie supersportovního vozu Ferrari F 50, postaveného k padesátému výročí této firmy.

Pininfarinovo vývojové středisko má k dispozici také aerodynamický tunel. Na snímku z roku 1974 se v něm právě zkouší karoserie experimentální studie Cr 25, v jejímž označení je zakódována mimořádně nízká hodnota součinitele odporu vzduchu 0,25.