

peugeot504.info

autorevue

14-DAAGS TIJDSCHRIFT

24e JAARGANG

26 OKTOBER 1973

NUMMER 22

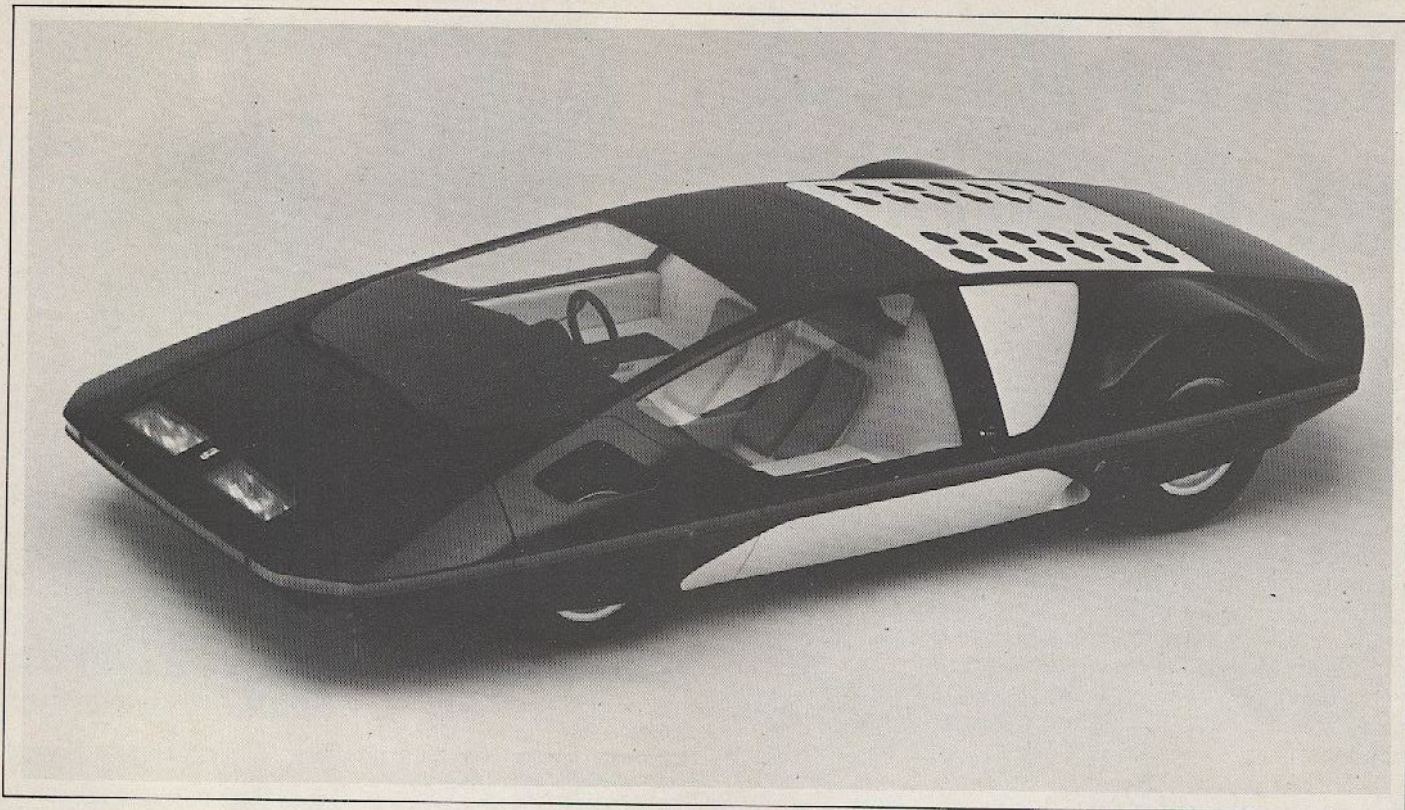
LOSSE NUMMERS F 1,40

PININFARINA'S MEESTERWERKEN



LONDON MOTOR SHOW

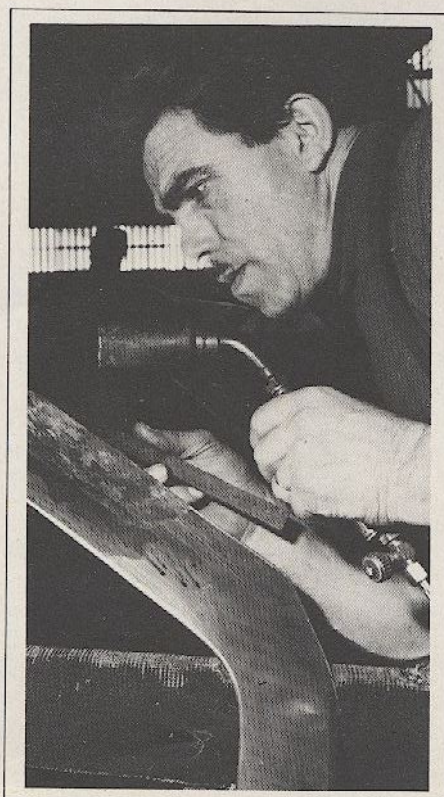
AFSLUITING NATIONAAL RACESEIZOEN



PININFARINA'S M

DOOR RAINER BULLHORST

Of een auto als verkoopartikel succesvol is of niet, hangt niet alleen af van de technische kwaliteiten. Doorslaggevend voor de keuze van een bepaald merk en type is vaak, zij het min of meer onbewust, de appreciatie die de vormgeving ervan oproept. Niemand zal zich willens en wetens met een echt lelijke auto identificeren. De meeste automobielfabrieken hebben echter moeite om hun publiek eens in de zoveel jaar een nieuw model aan te bieden dat ook in esthetisch opzicht voldoet, met uitzondering van de Italiaanse fabrieken of die welke Italiaanse carrossiërs laten ontwerpen. Want in Italië ontstaan zonder twijfel de mooiste koetswerken. Autorevue nam eens een kijkje in de heilige hallen van een der beroemdste kunstsmederijen: Pininfarina.



Wie denkt in Grugliasco even buiten Turijn, een soort mystiek kunstenaarsatelier te vinden, zal teleurgesteld moeten constateren dat onze tijd hiervoor te grootschalig is geworden. Pininfarina heeft al lang geleden de status van gespecialiseerd ontwerp bureautje afgelegd. Het is tot een industrie uitgegroeid en biedt aan niet minder dan 2300 mensen emplooi, waarvan goed 100 in het ontwerp- en studiecentrum werken en de rest in de productie. Want van ontwerpen alleen kun je vandaag de dag nauwelijks nog leven.

Vandaar dat men van enkele types ook de productie in handen genomen heeft, en niet alleen om over een extra bron van inkomsten te beschikken. Als je namelijk al bijna 70 jaar carrosserieën ontwerpt leer je in de loop der tijd ook wel hoe je die ontwerpen moet materialiseren. Vanzelfsprekend bereik je dan een zekere routine die je in staat stelt zelfs voor vrij kleine series toch een hoge kwaliteitsgraad te bereiken.

Dat begrepen fabrikanten als Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari en Peugeot heel goed en gaven Pininfarina niet alleen opdracht tot het maken van de ontwerpen voor hun koetswerken, maar ook voor de productie. Tegenwoordig verlaten per dag ongeveer 130 kant en klaar gemonteerde carrosserieën de fabriek, waarin de Fiat 124 Sport Spider met 80 eenheden het grootste aandeel heeft en de Ferrari 365 GT/4 2 en 2 met een à twee exemplaren het kleinste. Daartussen liggen de Alfa Romeo Spider,

de Fiat 130 Coupé, de Lancia 2000 Coupé HF, en de 504 Coupé en convertibele modellen van de Peugeot. De Franse firma laat sinds de bekende 403 overigens alle types in Grugliasco ontwerpen, al geschiedt de fabricage ervan — met uitzondering van de genoemde 504 modellen — in Frankrijk zelf. Vaak worden bij opdrachten dan zeer specifieke eisen van principiële aard aan de vormgevers gesteld. Bijvoorbeeld in het geval van de Peugeot 104. Advertentiekreten als „kortste Europese vierdeursauto” zijn niet zo maar uit de lucht gegrepen of achteraf verzonnen. Het ging de Franse fabriek om een zo compact mogelijke, maar desondanks toch volwaardige vierpersoons- en vierdeurswagen in een zo aantrekkelijk mogelijk omhulsel. Wie enkele van de zogenaamde stadswagens gezien en bestudeerd heeft weet hoe lelijk ze vaak zijn en hoe moeilijk het is bij een bepaalde hoogte en minimale lengte het geheel toch in een bevredigende vorm te gieten. Des te meer moet men waardering en respect voor Pininfarina's schepping van een gebruiksauto — vergeet u dat niet — opbrengen. Overigens heeft men bij Pininfarina nog een tweede gebruiksauto bestudeerd, eveneens een model van Peugeot. Alle stationcars, zo vond men in Grugliasco, dragen een enigszins utilitair stempel. De principiële opgave welke men zichzelf stelde luidde: probeert op het voorbeeld van een Peugeot 504 Break ook in de utiliteitswagensector elegance en stijl te bereiken. Hoe zeer men

daarin geslaagd is moge uit Autorevue's voorplaat van dit nummer blijken.

Ook een „benzinepomp”

Gebruiksvoorwerpen en industriële vormgeving spelen bij Pininfarina een grotere rol dan men als automobilist zou denken. Men houdt zich, naast huishoudelijke apparaten, ook met interieurdesign bezig. Kort geleden begon een bekende benzinemaatschappij al haar tankzuilen door nieuwe, zeer frisse en originele exemplaren te vervangen; ontwerp Pininfarina. Het huis heeft echter ook naam gemaakt door zijn koetswerken voor auto's en in het begin van zijn geschiedenis, die bijna even ver terug gaat als de geschiedenis van het automobiel, waren het echt koetswerken. Al is de firma pas in 1930 officieel opgericht, zij heeft haar oorsprong eigenlijk al in 1905 toen de oudere broer van Pinin, Giovanni, een carrosseriebedrijf oprichtte. In de jaren vijftig was het bedrijf dermate uit de kluiten gewassen dat het noodzakelijk werd naar een groter en ruimer complex uit te kijken. Vijftien jaar geleden verhuisde men dan ook naar een volkomen nieuw fabrieksgebouw, dat qua installatie en layout tot de modernste in Europa behoort. Onder de toenmalige president van de Italiaanse republiek, Giovanni Gronchi, kreeg Farina in 1961 toestemming zich voortaan Pininfarina te noemen, een koppeling van zijn bijnaam Pinin (de kleine) en zijn achternaam. Op 3 april 1966 overleed de oude Pinin, maar zonder meer mag

gesteld worden dat zijn werk zal voortbestaan, gezien de capaciteiten van zijn Sergio en schoonzoon Renzo Carli. In dit opzicht verkeert men in Grugliasco in de gunstige omstandigheid dat de zoon het genie van zijn vader geërfd heeft, zoals het overigens ook bij Bugatti en Ferrari het geval was. Echter, toen Ettore Bugatto stierf, was zijn zoon Jean ook al geruime tijd overleden en alle pogingen van derden om de bouw van auto's voort te zetten mislukten. Hoe het ooit met het merk Ferrari na de dood van de oude Enzo, wiens enige telg Dino jaren geleden aan een slopende ziekte bezweek, verder zal gaan moet men afwachten. Pininfarina gaat ongetwijfeld een rooskleurige toekomst tegemoet, want nog steeds bestaat haar cliëntèle uit vrijwel de gehele automobielindustrie.

Naast de Europeanen kloppen vooral Japanners en Amerikanen voor adviezen en studies aan.

Gezamenlijk zorgen zij voor een jaaromzet van 11 miljard lire, wat ook na de devaluatie van onze munteenheid nog altijd zo'n 50 miljoen gulden is.

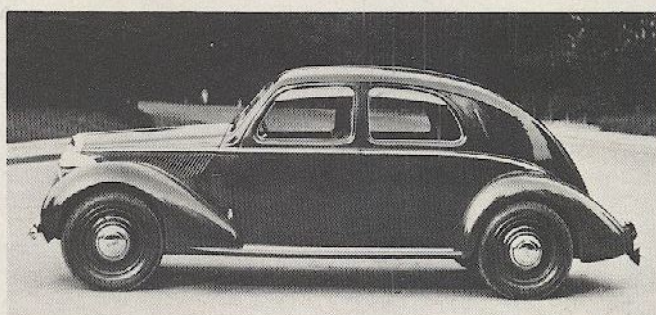
Artistiek gevoel

Waarin ligt het geheim en succes van de Italiaanse carrosseriebouw en speciaal die van Pininfarina? Public relations-manager Fredi Valentini ziet het als volgt: „Ten eerste zijn wij Italianen altijd al een kunstzinnig volk met een uitstekende smaak geweest. Kijk maar naar onze schilder- en

EESTERWERKEN



In de kopfoto de magnifieke Modulo. Twee projecten waarmee Pininfarina zich bezig houdt: moderne styling (boven, BLMC 1800, 1968) en aerodynamica (onder, Fiat Abarth 500 Recordwagen, 1958).



... en twee resultaten van die politiek: de Lancia Aprilia uit 1937 en de Peugeot 403 uit 1955; Pininfarina is nu nog huisstijlist bij de Fransen.





De Sigma Formule 1 had al in 1968 constructie-details, die later in praktijk gebracht zouden worden. Pininfarina schiep deze creatie uiteraard op een Ferrari chassis, een 312 S.

beeldhouwkunst en onze architectuur, naar Da Vinci of Michelangelo. Om die reden is Italië het enige land waar zo veel ontwerpers geconcentreerd zijn, want wij hebben ook nog Bertone, Michelotti en Italo Design. Wat Pininfarina betreft geloof ik dat wij, in samenwerking met de opdrachtgever, altijd streven naar distinctie, elegancie, goede proporties, functionaliteit, eenvoud en raffinement. Wij proberen moderne en vooruitstrevende ontwerpen te maken zonder modieus te zijn". Toetst men deze nogal ambitieuze bewering aan enkele van de honderdtallen producten van Pininfarina, dan moet men Valentini toch gelijk geven. Een Lancia Dilambda Cabriolet uit 1932 hoort wel duidelijk in die tijd thuis, maar kan ook anno 1973 dankzij goede proporties, strakheid en elegancie nog bekoren.

En dat vormgeving meer betekent dan een fraai jasje verzinnen, bewees Farina reeds in 1937 toen het heden ten dage zo dikwijls gebezigde begrip functionaliteit nauwelijks gehanteerd werd. In die tijd namelijk veraste hij de automobilwereld met zijn uiterst aerodynamische Lancia Aprilia. Twintig jaar later, in 1957, kwam Carlo Abarth met het verzoek naar Turijn een vorm te ontwikkelen die een Fiat Abarth 750 in staat moest stellen een nieuw snelheidsrecord op te stellen. Met al zijn kennis van aerodynamica, maar ook met zijn inventiviteit en gezond verstand (over een windtunnel beschikte men toen nog niet) kwam Pininfarina inderdaad tot een ontwerp waarmee een wagen met een 750 cc metende krachtbron en 45 pk de 200 km/uur overschreed.

Soms komen er zeer excellente cliënten met minder functionele eisen, maar wel met speciale esthetische wensen. Tot hen behoren o.a. de Paus, de Italiaanse overheid, Prins Rainier van Monaco en in het verleden ook Prins Bernhard. Tegenwoordig is het echter vooral om financiële redenen bijna onmogelijk om als particulier een eigen ontwerp te laten maken. Wel richt de industrie regelmatig verzoeken tot Pininfarina om studies over een bepaald thema te maken. In 1968 stelde BLMC als opgave een algemene oplossing te zoeken voor een aerodynamische sedan met vier plaatsen, evenveel portieren en op een BLMC-chassis. Het resultaat bleek zoals vaak bij Pininfarina een echte trendsetter te zijn, want ongetwijfeld zult u onmiddellijk drie produktiemodellen van oudere fabrieken herkennen, de Citroen GS, de Alfasud en de Lancia Beta.

Niet altijd is een opdracht volledig omschreven. In enkele gevallen zou men graag de gehele conceptie van een wagen willen veranderen of herzien, wat aanzienlijk moeilijker is dan een detail te wijzigen, waarvoor ook concerns als Volkswagen of Ge-

neral Motors om advies komen vragen. Naast het voorbeeld van de eerdergenoemde Peugeot 504 Break, moet in dit kader vooral de Modulo genoemd worden, waaraan Autorevue eerder uitgebreid aandacht besteedt heeft (jaargang 23 nummer 1). Naast de Sigma Grand Prix (thema veiligheid en aerodynamica) moet de Modulo tot de Pininfarina gerekend worden. Overigens is de Modulo een van de weinige prototypen belangrijkste creaties van de jonge Sergio waarvoor Nederlanders niet naar het buitenland behoeven te reizen; hij staat namelijk in het Autotron te Drunen.

Sigma Grand Prix en Modulo zijn beide gebaseerd op een Ferrarichassis, een 312 Formule 1, respectievelijk 512 S sportwagen en Ferrari is het ook die van oudsher nauw met Pininfarina samenwerkt. Alle tegenwoordige produktiemodellen zijn hierontworpen, al wordt alleen de 365 GT/4 2 en 2 in Grugliasco geproduceerd; de overige types ontstaan dicht bij huis, namelijk bij Scaglietti in Modena. Dat een Ferrari zo begerenswaardig is heeft niet alleen zijn oorzaak in het verfijnde mechaniek, maar zeer zeker ook in het tijdloze karakter van

De laatste creatie van de grote „Pinin“ is de Peugeot 104 coupé; het klassieke huis kijkt met dit compacte ontwerp dus ook in de toekomst.



Vrijwel alle Ferrari's — zijn in de de loop der jaren door Pininfarina gebouwd, zoals deze 250 GT/E 2 + 2 1960, een van de succesvolste Ferrari's. Zelfs nu — na 13 jaar — is dit model nog modern.



de carrosserie. Zelfs een voor Ferrari-maatstaven vrij tamme 250 GT/E 2 en 2 uit 1960, maakt 13 jaar later nog een moderne indruk, dankzij goede proporties, elegancie en eenvoud.

Kwaliteit bij produktiewagens

Met een gelukkige hand en geslaagde vormgeving alleen heb je echter nog onvoldoende garantie voor een tevreden klantenkring. Als men meestal aanzienlijke bedragen voor een auto op tafel moet leggen, gaat men terecht ook elsen aan de kwaliteit van de opbouw stellen, al komt die uit een nog zo beroemd huis. Om die reden besteedt Pininfarina uiterste zorg aan details en aandacht aan de afwerking. Ondanks volautomatische spuitinstallaties, zijn oneffenheden in de lak bijvoorbeeld niet altijd te voorkomen. Vandaar dat controleurs gedurende het gehele produktieproces een uitgebreide checklist afwerken. „Als iemand een Peugeot of Ferrari koopt waarvan de carrosserie slecht is, dan zegt hij niet Pininfarina deugt niet, maar Peugeot of Ferrari deugt niet. Onze producten moeten dan ook een hogere graad van perfectie bereiken dan de overige componenten“, lichtte Valentini zijn politiek toe.

Wie aan vervanging van welk stukje plaatwerk van zijn kostbaar bezit dan ook toe is, vindt bij Pininfarina een uitgebreid onderdeelmagazijn. Tot ten minste vijf jaar na produktiestop moeten contractueel alle persmallen bewaard worden. Maar toen Autorevue naar een onderdeel van een 1961-model informeerde, bleek men ook dat nog in voorraad te hebben.

Schoonheid zal altijd wel een criterium bij de beoordeling van een automobiel blijven. Soms wordt een creatie om die reden uiterst hoog gewaardeerd, zoals de Cisitalia uit 1947, die door het Museum of Modern Art in New York het predicaat „typisch voorbeeld van moderne beeldhouwkunst (!)“ toegewezen kreeg. In de toekomst zullen echter criteria als snelheid en veiligheid steeds grotere invloed op vormgeving van automobielen krijgen. Pininfarina is vooruitstrevend genoeg om de ontwikkeling steeds voor te blijven, hetgeen o.a. tot uitdrukking komt in de bouw van een enorme windtunnel die al weer enige tijd in gebruik is en zijn vruchten voor de carrosseriescheppingen al lang afgeworpen heeft. Een ervan is de Ferrari Berlinetta Boxer, de eerste productie-Ferrari met een 12-cilinder middenmotor. Pininfarina heeft namelijk op indrukwekkende manier bewezen dat zelfs een zeer sterke en snelle wagen met weinig gewicht op de voorwielen ook bij hoge snelheden uiterst stabiel op de weg kan liggen, dankzij een aerodynamisch uitgekende lijn. Toch is de Berlinetta niet alleen een functionele wagen geworden, maar een mooie bovendien.