

El hombre que supo hacer más bellos los autos

Pinin Farina, el italiano que impuso un sello propio al diseño



Battista Pinin Farina.

Battista Farina, el mundialmente conocido diseñador de autos nació en 1893. Famoso por su apodo, Pinin, había iniciado su actividad como carroceros de automóvil en 1910, colaborando con su hermano en la firma Stabelimenti Farina.

El mito histórico de Pininfarina se remonta a 1930, cuando Pinin fundó su propia empresa en Corso Trapiani 107, en Turín, Italia.

Al independizarse ya era famoso por el refinamiento de sus realizaciones, estando entre sus primeras innovaciones el parabrisas inclinado y la calandra (carcaza del radiador) horizontal.

Luego de dos años, la Carrozzeria Pinin Farina, como fue bautizada la empresa, tenía una importante clientela entre los que se encontraban casas reales europeas e insignes personalidades del mundo político, económico y artístico.

A comienzos de la Segunda Guerra Mundial, la firma había alcanzado una gran consistencia industrial. Por ese entonces, la empresa contaba con 500 empleados. Tenía una producción de 800 unidades anuales e instalaciones de una superficie de 9250 metros cuadrados.

Al final de la guerra, un pavoroso incendio destruyó prácticamente toda la infraestructura productiva y materiales de incalculable valor. Fue en 1947 cuando comenzaron a insinuarse en la empresa vestigios de recuperación, aunque los horizontes de una amplia actividad se perfilaban lejos.

Tiempos de creación

En octubre de ese año, Pinin Farina creó el **Coupé Cisitalia**. Este auto representó una revolución histórica en el diseño de la carrocería y le dio al estilo italiano una dimensión definitiva y auténtica con una posición de primera línea dentro del marco mundial. Este vehículo se conserva en el museo de Arte Moderno de Nueva York como ejemplo de escultura en movimiento.

En abril de 1950, la empresa presentó el Lancia Aurelia BSO. Esta coupé fue diseñado bajo una forma inédita y cumplía las funciones de los automóviles calificados como de gran turismo.

En 1953, a partir de la fabricación del Fiat 1100 TV, Pinin Farina entró en el sector de venta directa organizando una red comercial en todo el ámbito del territorio italiano, concluyendo esta actividad en 1966, con el modelo Fiat 1500 S.

En noviembre de 1953, la empresa lanzó el Lancia D 24, que se impuso en la carrera Mexicana afirmando el nombre de Pinin Farina en el campo de las carrocerías para competición.

Alto diseño en serie

Otro hito dentro de la historia de la compañía fue la aparición, en abril de 1954, del Alfa Romeo Giulietta Spyder, cuya producción se prolongó hasta fines de 1965. En este modelo quedó demostrado que dentro de la gran serie es posible la utilización de carrocerías de diseño semi sofisticado, ya que se fabricaron más de 27.000 unidades.

Con el fin de seguir manteniendo la industria, dado que la actividad deportiva por sí no posibilitaba esto, en abril de 1955, la firma lanzó al mercado internacional la berlina Peugeot 403, producto de la colaboración iniciada con la firma francesa que hasta hoy perdura.

En mayo de ese mismo año se afianzó la producción del modelo B24 con el Lancia Aurelia B20, uno de los pocos spyders en el mundo construidos en serie.

Tres años más tarde, se presentó al público la nueva versión del BMC Austin A 40. Fue a partir de este modelo que Pinin Farina comenzó a colaborar con el grupo británico que lo llevó a realizar modelos revolucionarios desde el punto de vista técnico estético, todavía hoy válidos y actuales.

Al año siguiente, con la colaboración de Ferrari, diseñó el Testa Rossa que venció en Sebring y le dio al binomio Pinin Farina-Ferrari un reconocimiento de alcance mundial.

En junio de 1961, Giovanni Gronchi, presidente de la República Italiana, decretó que la denominación Farina se transformara en Pininfarina a todos los efectos civiles y legales.

Fue en agosto de 1962, con el prototipo del BMW 1100, cuando se inició una nueva concepción del estilo automovilístico: máxima habilidad con mínimas dimensiones exteriores.

Esta novedad fue posible debido a la originalidad de las soluciones mecánicas adoptadas: motor anterior transversal, suspensión hidroelástica y tracción delantera.

Para marzo de 1966 la firma de Turín creó un centro de estudios e investigaciones en un edificio dentro de sus instalaciones.

En abril de ese mismo año, una triste noticia irrumpió en el mundo del automovilismo, la muerte del creador de la firma Battista *Pinin* Farina. Su hijo, Sergio, tomó el relevo al frente de la empresa que había constituido su padre.

Nada del trayecto logrado se vio interrumpido a pesar de la desaparición del fundador de un estilo que perdura en un nombre que enlaza la belleza y la consistencia técnica: Pinfarina. .

María García de la Torre