

The Century of the Car Design III

汽车设计百年

意大利车身制造商

[日] Car Styling 编 / 刘婕 译



清华大学出版社

The Century of the
Car Design

汽车设计百年

意大利车身制造商

[日] Car Styling 编 / 刘婕 译

清华大学出版社

北 京

内 容 简 介

本书希望能够再次恢复曾经让全世界汽车迷都为之倾倒的意大利车身制造商的无与伦比的设计能力,我们怀着这样美好的愿望编辑了这本书。

本书不可能涵盖车身制造商的所有内容,其中介绍车身制造商的行家们精湛的造型技术的篇幅还远远不够,同时对那些没有随着时代前进而是消失在历史漩涡中的很多车身制造商没有进行充分的调查。

但至少本书能够概括车身制造商从马车到汽车、继承了传统工艺又将其不断提炼、发展直至今天的现状。

如果本书能够成为那些想要学习车身制造商知识的年轻设计师和学生的参考书,那真是不甚荣幸。

北京市版权局著作权合同登记号 图字: 01-2012-8500

The Century of the Car Design Ⅲ: イタリア車のデザイン カロツツユリア編, by Car Styling Copyright © Car styling 株式会社
All Rights Reserved.

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

汽车设计百年:意大利车身制造商 Ⅲ. H. Car Styling 编;刘婕译. 北京:清华大学出版社,2013.4

书名原文:The Century of the Car Design

ISBN 978-7-302-30941-3

I. ①汽… II. ①C… ②刘… III. ①汽车—车体—设计—意大利 IV. ①U462 ②U463.820.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第294043号

责任编辑:庄红权

封面设计:常雪影

责任校对:赵丽敏

责任印制:沈露

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦A座

社总机:010-62770175

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质量反馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印装者:北京亿浓世纪彩色印刷有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:235mm×297mm 印 张:9.5

版 次:2013年4月第1版

印 数:1~4000

定 价:56.00元



产品编号:049048-01

前言：车身制造的过去与现在

● 源自马车时代的传统技术

人类使用马车的历史近 4500 年之久，其中王侯贵族、富贵人家专用的供 2~4 人乘坐的华丽马车出现于 14 世纪，平民的代步工具——公共马车问世于 17 世纪初。当时的马车制造商在意大利语中被称作 Carrozziere。Carro 指马车，Carrozzeria 原指车身，随后车身修理工厂也逐渐被称为 Carrozzeria。

随后，蒸汽机问世，蒸汽机制造商便向马车制造商订购车身。不久，内燃机也相继问世，汽车取代了马车，车身制造商也成功地赶上了时代的发展潮流。

然而，为什么唯独意大利的车身制造如此有名呢？早在中世纪时期，意大利几乎所有的美术作品与工艺品皆已闻名于世。皮埃蒙特州还是当时钢铁铸造与锻造技术相当发达的地区。车身制造商的工艺技术也得到了很高的评价，因此王侯贵族与富贵人家为了权势的象征纷纷订造马车。进入汽车时代之后，意大利独特的设计能力也反映到私人专车的生产上，多家车身制造商在车身制造技术上相互竞争，争取客户。

对于汽车制造商以及车身制造商来说，那些在知名大都市举行的汽车展以及以提高知名度为目的的汽车巡展 (Concours d'Elegance) 都是进行宣传的绝佳机会。

● 营业状况的多样化

良好的工作环境能培养出优秀的人才。Stabilimenti Farina 的工厂培育出了巴蒂斯塔·平尼·法瑞那 (Battista Pinin Farina) 和吉奥瓦尼·米切洛蒂 (Giovanni Michelotti)，宾尼法利纳 (Pininfarina) 则培育出了 Bianco、Diego Ottina、Aldo Brovarone。这样，宾尼法利纳、博通 (Bertone)、吉亚 (Ghia)、

托雷 (Touring)、扎加托 (Zagato) 等制造商将意大利车的设计推向世界。在米切洛蒂 (Michelotti) 将目光投向国际企业时，宾尼法利纳、博通、扎加托等制造商不仅专注于车身设计，还进一步扩充业务，与汽车制造商签约并进行车厂的管理与运营。进入 20 世纪 70 年代，Italdesign、I.D.E.A 设计院等以顾问业务为核心的新型设计开发公司也随之加入，与老字号车身制造商之间展开了激烈的顾客争夺战。这一时期，乔杰托·乔治亚罗 (Giorgetto Giugiaro)、马塞罗·甘迪尼 (Marcello Gandini)、莱昂纳多·菲奥拉万蒂 (Leonardo Fioravanti)、保罗·马丁 (Paolo Martin)、埃尔科莱·斯帕达 (Ercole Spada) 等 30 多岁的新锐设计顾问们，为了准备每年都灵车展上的展出作品，想必也都承受着常人难以想象的设计之苦吧。但也是这样的切磋琢磨才成就了人类的汽车之梦。

但是，新发展的汽车业由于汽车数量的增加导致了严重的社会问题、安全性、资源节约、节能对策也已成为业界的难题。为了谋求进一步的发展，这些企业不得不加大资本投入，部分资金能力不足的企业为了谋求生存则走上了合纵连横的道路，巧妙度过难关并使企业获得了技术能力。设计开发的过程中也引进了运用电子计算机的数码器械，暂且不论构思的优劣好坏，量产车制造商率先实行了程序的近代化。能够适应这一体系组织生产的车身制造商便可以接受许多生产订单，而其他的车身制造商则凭借卓越的核心设计与快速的模型制造来参与竞争，只保存了传统的方法。应对这样的时代发展潮流，卡勒拉依 (Carcerano) 等电子造型专业公司也应运而生，但是与这些企业合作的汽车制造商却并不多。长期的结构性萧条是导致车身制造商工作量

减小的一大要因，而另一个重要原因是车身研发中引入了电子系统，车身制造商接到的订单无法冲抵这项高额的设备投资。

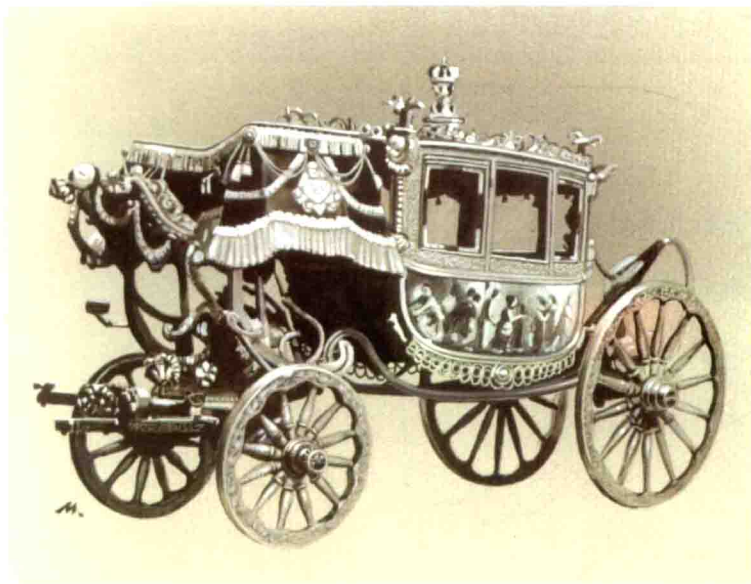
20 世纪 90 年代，一批离开原有车身制造厂、自立门户的设计师初显锋芒，如：内田盾男、汤姆·特嘉达 (Tom Tjaarda)、莱昂纳多·菲奥拉万蒂、恩里科·富米亚、保罗·马丁、Emanuele Nicosia、振兴都灵设计的 Roberto Piatti，以印度塔塔汽车公司 (Tata Motors) 为客户的 Justyn Norek 的 Trilix。这些设计师各有千秋，虽然营业状况各不相同，但都作为设计顾问在这一行业大展拳脚。

● 起死回生的可能性

21 世纪初，意大利车身设计有了巨大的变化——没落。FORUM 设计的内田盾男指出，“2000 年，延续了 68 年的都灵车展落下帷幕。这是其重要原因之一”。都灵车展是车身设计的向心力之所在。各个企业单纯地在设计上展开竞争角逐，车展上洋溢着对汽车未来的憧憬与喜悦。同时，车展上装饰面向平民的大众车，也是一项乐趣。2011 年，值意大利建国 150 周年之际，曾有计划重启都灵车产，但由于资金不足该计划被迫停止。

尽管有人提议用博洛尼亚车展来代替都灵车展，但毕竟只有在都灵本地举办车展才有意义。毋庸置疑，意大利的车身制造工匠在汽车设计史上闪耀着璀璨的光芒。在这一事实尚未被淡忘的时候，我们应该主张重现都灵车展，再次明确车身设计的使命。业界持续低迷就无法培育出杰出的人才，工匠的技艺也会随之慢慢失传。为了传承与发扬这些珍贵的技艺，国家与行政机关应不遗余力地给予援助。

(藤本彰)



Ferrari Dino 206S Competizione (1967)

Horse-Drawn Vehicle by Giacomo Peregriasco (1817)



- 1** 意大利车身制造商所在地
- 3** 令人痴迷的造型设计
- 21** 车身制造有未来吗?
- 23** 领航汽车设计界的 **宾尼法利纳公司**
- 31** 现存最古老的车身制造商 **博通**
- 39** 备受期待的 **Italdesign Giugiaro**
- 47** 米兰名门车身制造商 **扎加托**
- 52** 新兴势力的旗手 **都灵设计**
- 55** **I-DE-A研究所**
- 57** **Spadaconcept and SVS**
- 59** 法拉利达人 **菲奥拉万蒂**
- 62** 超级跑车巨匠 **马塞罗·甘迪尼**
- 66** 孤傲的天才设计师 **保罗·马丁**
- 68** Trilix/ Carrozzeria Touring Superleggera / Castagna Milano/ Beestudio/ Forum Ricerche e Progetti / Fumia Design / Tjaarda Design / Stola/Studiotorino/其他的车身制造商
- 79** 摩德纳的车身制造商
- 81** 消失在历史漩涡中的车身制造商
- 87** 意大利车身制造商是如何与日本企业产生联系的?
- 93** 活跃在意大利车身制造商的日本人
- 97** 意大利的汽车设计学校2 Scuola Politecnica di Design (SPD)
- 98** 样车的小型模型玩具 在YOW MODELLINI杂志上展出
- 99** 创作Canguro的1/24模型
- 102** 意大利汽车概要年表：车身制造商篇

意大利车身制造商所在地



意大利车身制造商势力分布图

在前一本书“意大利量产车制造商”中我们提到过，汽车制造的相关企业大都将总部设在北部，在这一点上，车身制造商也有同样的特点。

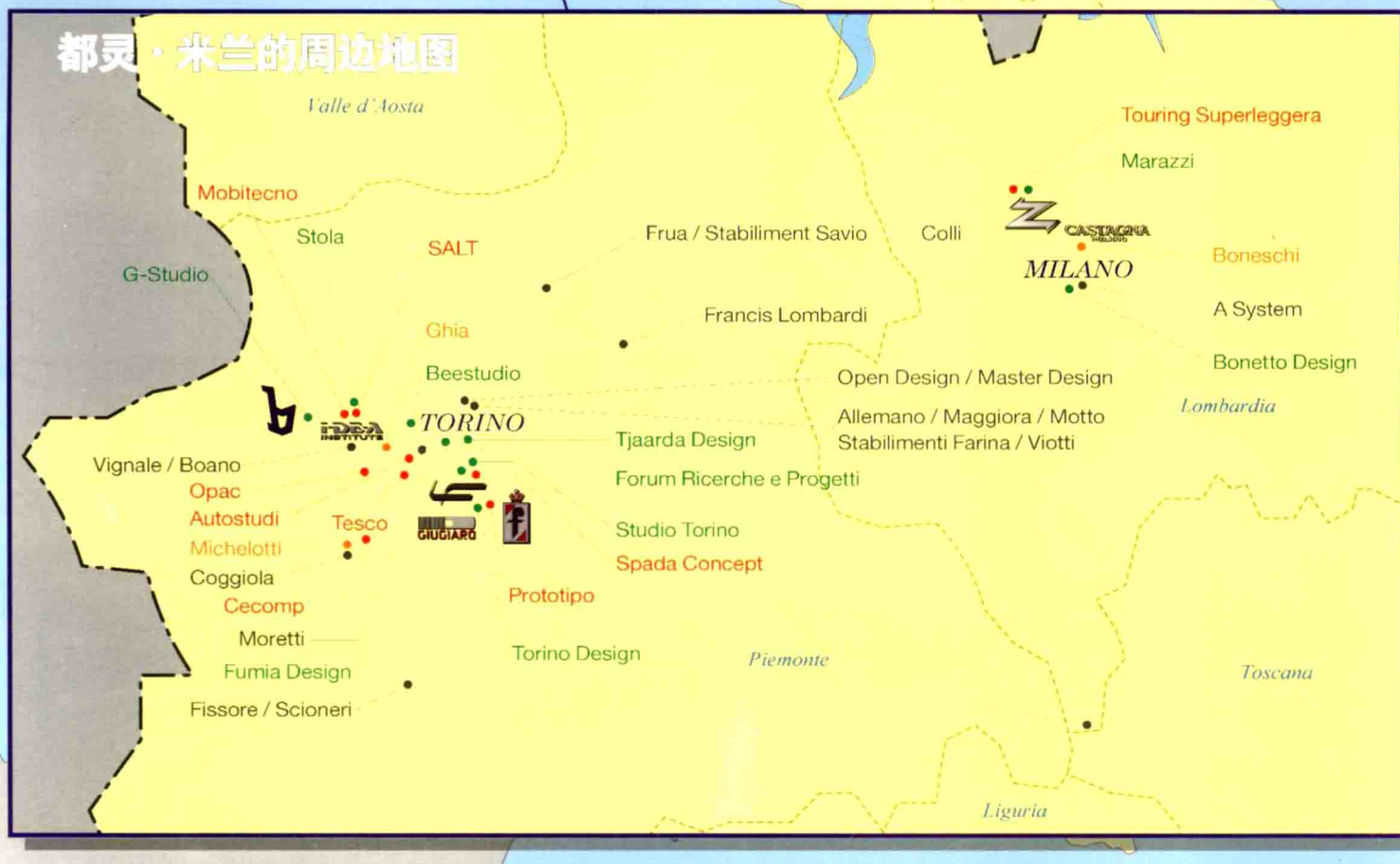
基本上所有的车身制造商都集中在都灵·米兰。目前主要的车身制造商有：博通 (Bertone)、宾尼法利纳 (Pininfarina)、Italdesign-Giugiaro、I.D.E.A 设计院、菲奥拉万蒂 (Fioravanti)、Coggiola 等等。已经消失的米切洛蒂 (Michelotti)、维格奈 (Vignale)、博阿诺 (Boano)、吉亚 (Ghia)、Fissore 等，这些曾经推出众多杰作的名门企业过去也都聚集于都灵。现在，注册国家汽车工业协会 (ANFIA) 的有 18 家车身制作公司，其中 12 家公司的本部都设在都灵。米兰则还保有扎加托 (Zagato)、Castagna、2008 年重建的 Touring Superleggera 等老牌车身制造商。

除去都灵、米兰，还有在雷焦·艾米利亚专门研发制造救护车等紧急特殊车辆的 Aricar、在拉佛纳从事警车制造的 Focaccia 等等。制造法拉利竞赛模型的 Scaglietti 与 Fantuzzi、Drogo Carrozzeria Sports Cars 过去都曾在摩德纳发展，而如今，老牌车身制造商中，只有 Carrozzeria Campana Onorio 得以留存。除此之外还有一些以汽车修理为主、利用地利之便的车身制造商。

将目光转向意大利南部我们不难发现，与北部相比，这里的车身制造商分布较少。值得关注的只有“战前”创办于罗马的 Giannini Automobile 以及在拉蒂纳制造救护车的 Bollanti 而已。

前面在没落的制造商中列举了米切洛蒂 (Michelotti) 与吉亚 (Ghia)，但这两个企业并未完全销声匿迹，虽然它们退出了汽车的开发制造环节，但至今依然存在。米切洛蒂 (Michelotti) 主要从事产品设计，吉亚 (Ghia) 则成为了支援福特汽车的设计工作室。

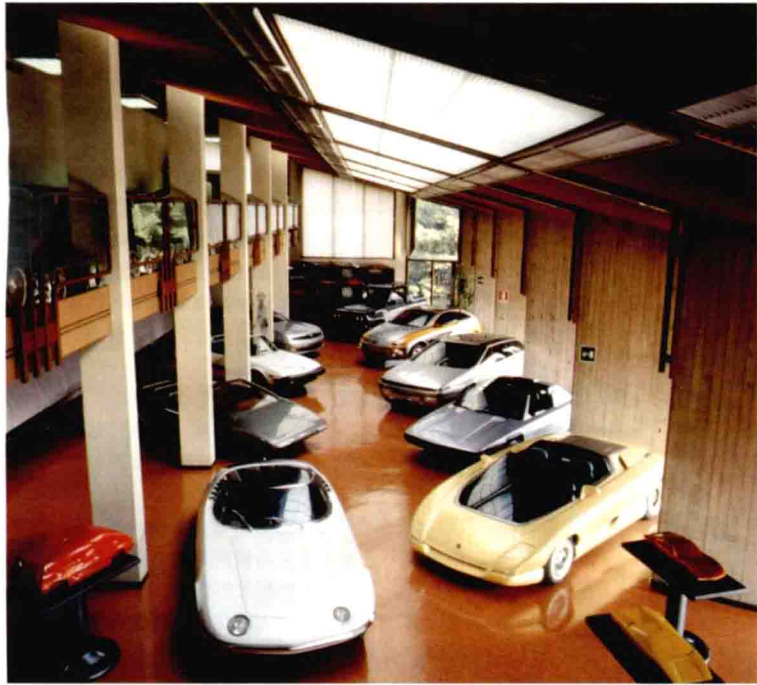
都灵·米兰的周边地图



车身设计博物馆

车身制造商的3家大型企业在公司内部设置了博物馆,分别以“Pininfarina Collection”、“Museo Bertone”、“Museo Italdesign”为名,各自展出企业迄今为止制造的概念车与私人专车。这些博物馆一般情况下不公开接受访客,参观前需提前预约。

馆内并排陈列着各式历史名车。博通(Bertone)于2011年5月举办的Concorso d'Eleganza Villa d'Este拍卖会上,一齐拍卖了Chevrolet•Testudo(1963)、Lamborghini Marzal(1967)、Lancia•Stratos.Zero(1970)、Lamborghini Bravo(1974)、Lancia•Sibilò(1978)、Lamborghini Athon(1980),从此Museo Bertone便少了这6辆经典概念车。



Museo Bertone



Museo Italdesign



Pininfarina Collection

车身制造商的官网主页列表

注册国家汽车工业协会(ANFIA)的车身制造商

Pininfarina: www.pininfarina.it

Bertone: www.bertone.it

I.DE.A Institute: www.idea.institute.it

Spadaconcept: www.spadaconcept.com

Fioravanti: www.fioravanti.it

TouringSuperleggera: www.touringsuperleggera.eu

CastagnaMilano: www.castagnamilano.com

Aricar: www.aricar.com

Autostudi: www.autostudi.it

Bollanti: www.bollanti.it

Cecomp: www.cecomp.it

Focaccia: www.focaccia.net

GianniniAutomobili: www.gianninautomobili.com

Mobitecno: www.mobitecno.it

Opac: www.opacgroup.com

Prototipo: www.prototipo.org

SALT: www.salt.to.it/main.htm

Tesco: www.tesco.it

未注册国家汽车工业协会(ANFIA)的车身制造商

Italdesign-Giugiaro: www.italdesign.it

Zagato: www.zagato.it

TorinoDesign: www.torino-design.com

PaoloMartinDesigner: www.paolomartindesigner.com

Beestudio: www.beestudio.it

FumiaDesign: www.fumiadesign.com

TjaardaDesign: www.tom-tjaarda.net/

Stola: www.stola.it

StudioTorino: www.studiotorino.com

BonettoDesign: bonetto-design.com

Marazzi: www.marazzicar.com



令人痴迷的造型设计

喜欢车身设计的人大都钟爱流畅华丽与大胆的造型设计。量产车中最具代表性的是法拉利，其独特的外部设计给人以十分深刻的印象，为此被称为“奔跑的艺术品”。设计 Prototipo 或 Fuoriserie 时也不断打破传统概念，推陈出新，推出了许多不拘一格的全新车身造型。在此，我们从后者的众多设计中精选出几款经典的造型设计一同欣赏吧。

**B.A.T. 5 (1953 Torino),
7 (1954 Torino),
9 (1955 Torino)**

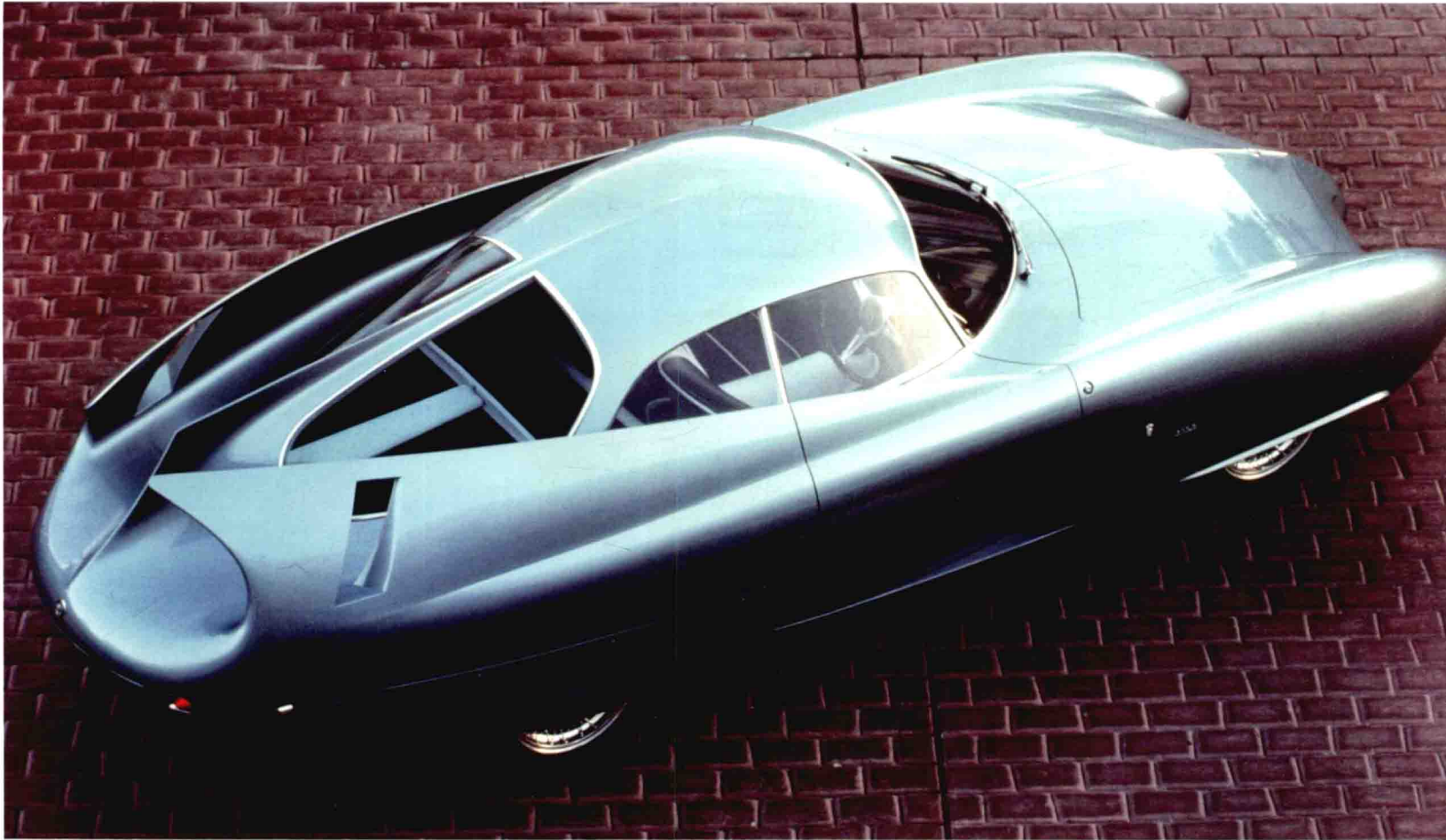
B.A.T., 即 *Berlinetta Aerodinamica Tecnica* (应用空气动力技术的汽车), 是当年博通 (Bertone) 的首席设计师法郎哥·斯凯莱内 (Franco Scaglione) (37岁) 在 Alfa Romeo 1900 Sprint 的基础上, 应用当时风靡一时的尾翼与整流罩车轮, 利用空气动力学原理设计出的野心之作。最先在都灵车展上展出的是“5”。随后, 博通每年都推出新款车型, “7”、“9”相继问世, 大受瞩目。博通总裁说到: “6和8以及5之前的作品都仅停留在设计图阶段。”7和9添加了垂直尾翼, 车身后稳定板的形状也有所改变, 车身前端集中凸显了阿尔法·罗密欧 (Alfa Romeo) 的特性, 实用性得以不断提升。斯凯莱内 (Scaglione) 在推出这三款车的同时, 还设计了 Arnolt Bristol、Alfa Romeo 2000 Sportiva、Giulietta Sprint 等众多面向市场的车型。B.A.T. 系列已成为 20 世纪 50 年代博通的代表作之一。



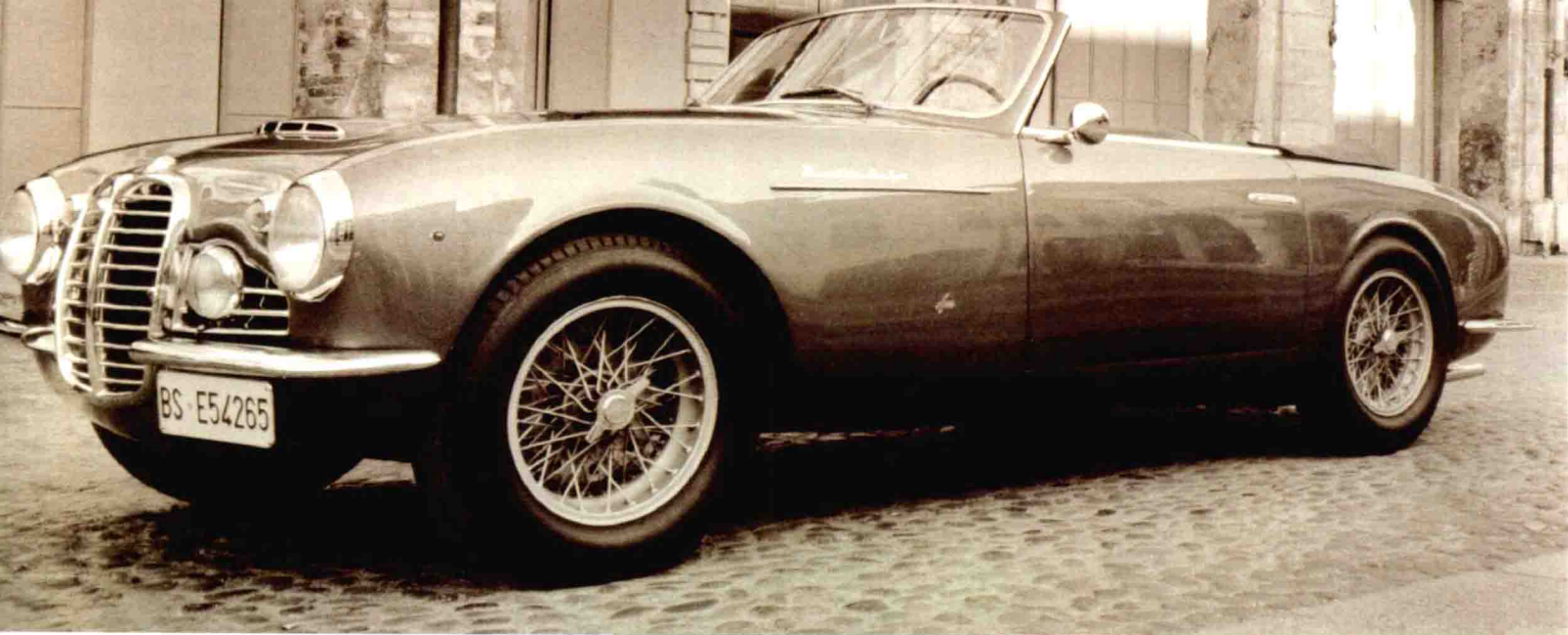
B.A.T. 5 (1953 Torino, Bertone)



B.A.T. 7 (1954 Torino, Bertone)



B.A.T. 9 (1955 Torino, Bertone)



**Maserati A6G 2 000
Spider
by Frua (1950)**

由 Carrozzeria Frua 造型设计的
玛莎拉蒂 A6G2000

由于相机镜头的原因照片中的车
路微变形，看起来很长很大。而
实际上这辆车是比例非常良好的
无盖车。共制造了6辆。

1947年玛莎拉蒂兄弟离开公司时
留下了搭载2L直列6缸发动机的
赛车底盘。新的经营者奥尔西
(Orsi) 为了生产出可以在路面上
行驶的乘用车，将该底盘提供给
各家车身制造商，委托他们进行
汽车车身的设计。于是便诞生了
玛莎拉蒂首款销售车型。在此介
绍一下 Frua 和 Vignale 的作品。



**Maserati A6G 2000 Coupe
by Vignale (1951)**

出自维格纳尔(Vignale)/米切洛蒂
(Michelotti)之手的Coupe

结合了米切洛蒂的设计与维格纳尔的车
身设计与制造的定制车，定制该车的
是一位法国的收藏家Marcel Schwab。此车
于1951年亮相巴黎车展之后，先后为卡罗
尔·谢尔比(Carroll Shelby)等人所有。直至
1972年，美国人保罗·摩根(Paul Morgan)
发现了破损严重的车身，并耗费了20多年
完成了车身的复原。该车于2009年重现东
京Concours d'Elegance汽车展，并一举夺
得最佳表现奖与C组金奖。(详见: Tokyo
Concours d'Elegance, Hiromi Takeda)

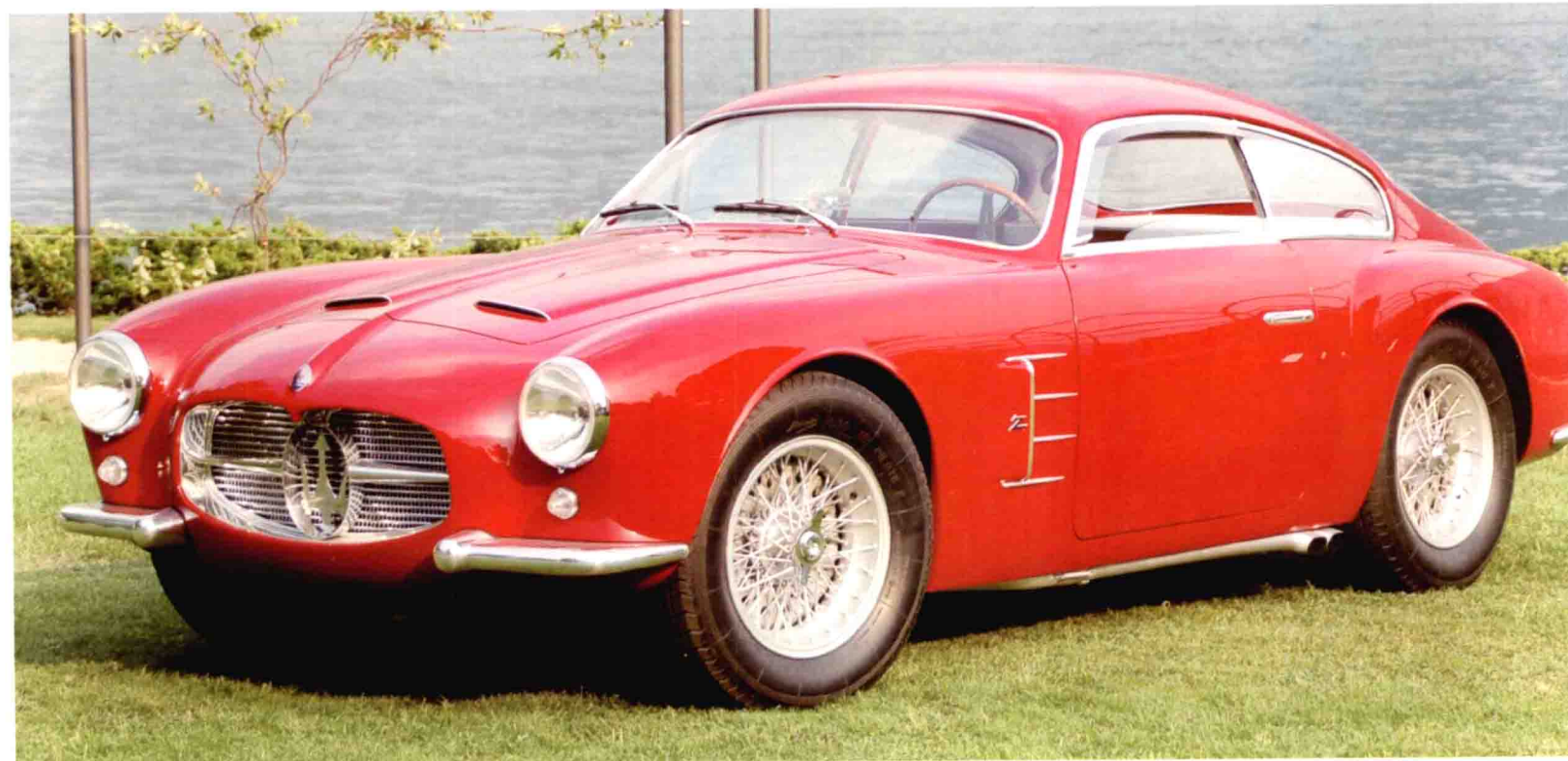




**Maserati A6G 2000 Berlinetta
by Pininfarina (1951)**

宾尼法利纳(Pininfarina)设计的Berlinetta

宾尼法利纳(Pininfarina)制造的硬顶双门轿跑车，搭载1.9L/100hp引擎。虽然当时宾尼法利纳的设计总监是Franco Martinengo，但Adriano Rabbone亦有许多名作问世，因此，我们至今依然无法知晓Berlinetta究竟出自哪位设计师之手。



**Maserati A6G 2000 Coupe
by Zagato (1955)**

扎加托设计的Coupe

扎加托擅长的轻盈精炼的车身。尽管照片有些模糊，但只需看一眼汽车的双层泡沫车顶，便能轻易辨认出扎加托独特的车身设计。Coupe搭载DOHC，带双星点火(Twin Spark)的直6，1954cc，112kW(150hp)发动机。

**Maserati A6G 2000 Coupe
by Allemano (1956)**

Allemano 设计的Coupe

虽然Serafino Allemano于1928年创建的车身制造厂在1965年倒闭，却生产出了这款线条十分流畅的玛莎拉蒂汽车。虽然价格高昂，但其完美的造型设计与绝佳的性能成功地吸引了无数车迷。

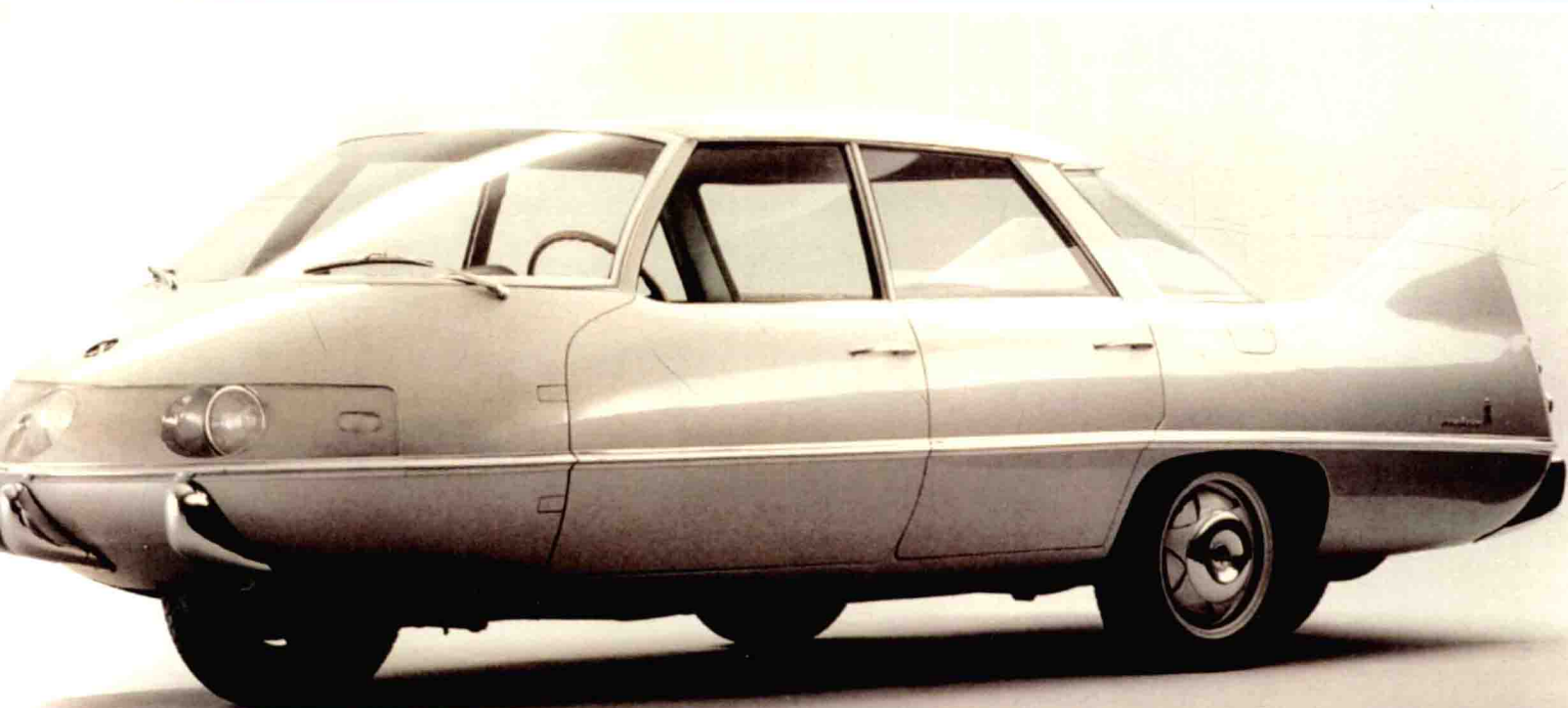
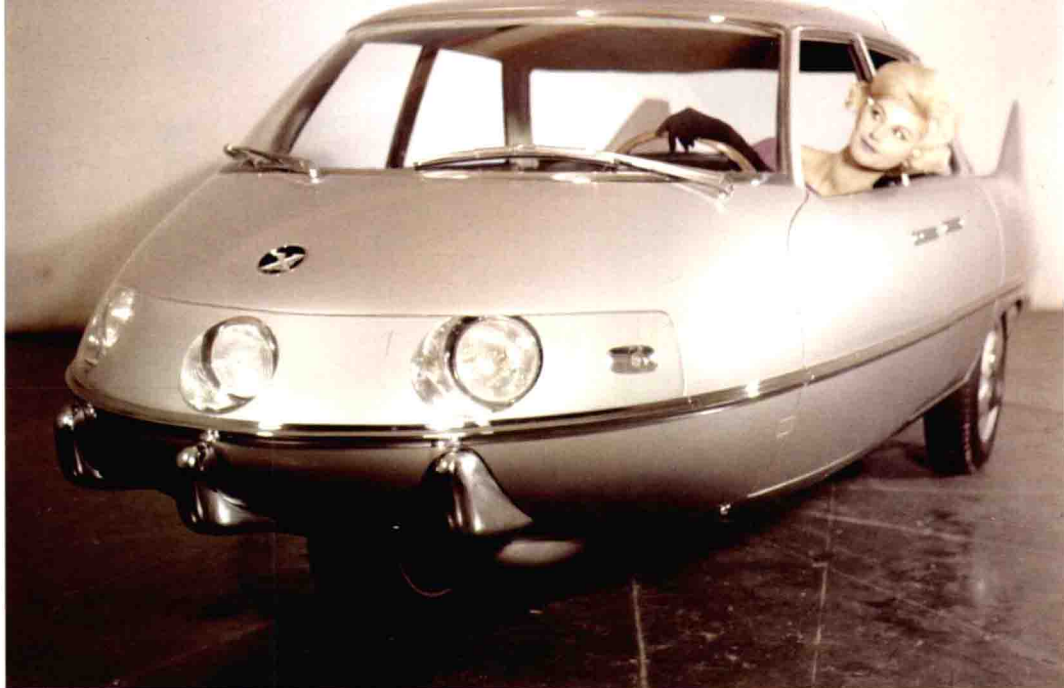


Pininfarina 的实验车

汽车设计不仅讲求造型上的完美，也必须从科学、数学的视角出发追求卓越的性能。宾尼法利纳 (Pininfarina) 尤其注重汽车性能的研发，制造了高空气动力性能、高安全性能的实验车，这一研究成果广泛被运用于众多项目当中。

Pininfarina "X" Berlina Aerodinamica (1960 Torino)

4 门轿车确保了车内空间，同时，为实现理想的流线型外观，此款车的车轮呈菱形分布。此项尝试的结果，实现了 $Cd=0.23$ 这一在当时十分难得的数值。车身后部搭载菲亚特 (Fiat) 制 1.1L 4 汽缸发动机，驱动汽车尾轮。



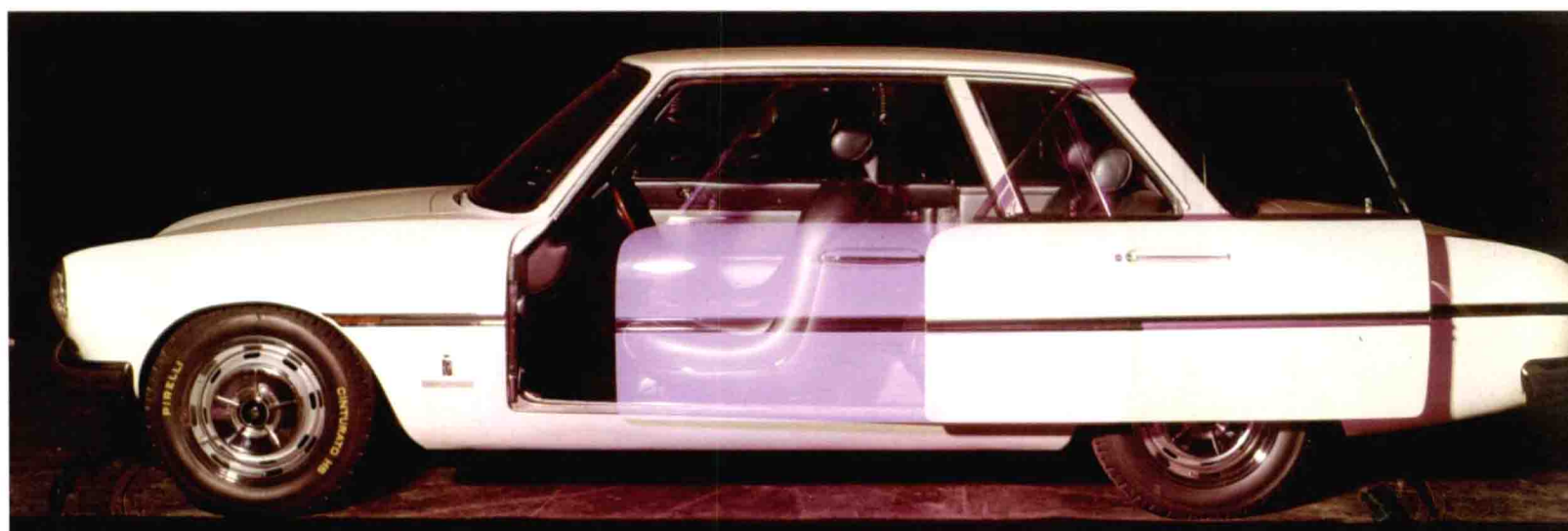


Pininfarina Modello "Y"(1961)

将“X”的造型应用于小型汽车的成功范例。使用了菲亚特600D的车身底盘，因此车轮的布局形态也较为传统。但前轮的外露部分增多，一定程度上导致空气动力性能的降低。

Fiat 600D Modello "Y"Vettura Sperimentale (1961)

采用了“Y”以整流为目的的尾翼，更加接近轿车的典型设计。但其结果却更加突出了向前倾斜的车型。



PF Sigma Prototipo Sperimentale (1963)

将高安全性的设计运用于汽车各处。车身后部的结构能够吸收和减缓冲击力，因此也没有车架。推拉门的设计不仅方便了前后座乘客上下车，最大程度地限制了开放区域，而且提高了车身的刚性。由车身前部的挡板至尾部直线延伸的造型正好能够作为推拉门的滑轨。车内采用了座椅表面与靠背合为一体将驾驶者环绕其中的舒适座椅以及具备伸缩功能的方向盘等，呈现了保护驾驶者的优越性能。





Alfa Romeo Giulia TZ2 (1965)

曾取得销售佳绩的TZ的第二车型。车身材料由原先的铝改为钢化塑料，进一步实现了轻量化。遗憾的是，由于这一时期的跑车比赛中开始流行中置引擎，前置引擎处于逐渐被时代淘汰的尴尬境地，因此TZ2未能留下辉煌的战绩。但起伏明显的挡板散发出的非同一般的赛车魅力仍吸引了无数车迷。



Alfa Romeo Giulia TZ (1963)

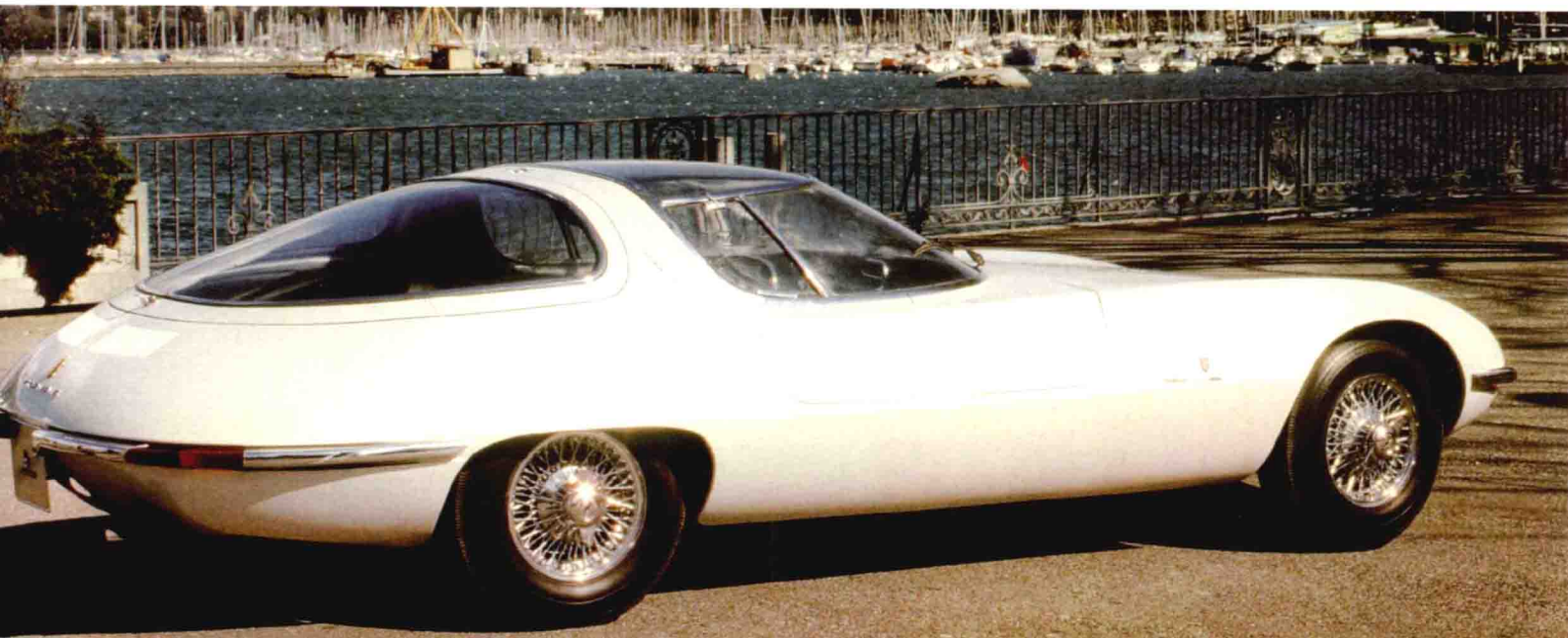
在Giulia基础上的钢管状构架，安装流线形铝制车身。这款赛车是出自扎加托（Zagato）的杰作。长鼻子形状和以cum-tail理论为基础的coda tronca形状车尾，随后成为扎加托（Zagato）的车身特征。TZ与TZ2的设计均出自埃尔科莱·斯帕达（Ercle Spada）之手。

生前的Nuccio Bertone与Testudo

Chevrolet Corvair "Testudo" (1963 Geneva)

年仅25岁的乔治亚罗(Giugiaro)在担任博通 (Bertone)首席设计师的第四年倾尽心力设计了这款双座跑车。通过遥控使视野绝佳的前折叠式车顶自动升起后，便可上车体验驾驶。车身下部是玻璃车盖。开启嵌入低车鼻中的车灯，亮灯的同时车顶向前折叠。一切都十分简约，尽显从容的线条与优雅的车身结构。该车常年摆放在意大利博通设计公司(Stile Bertone)的收藏室中。2011年5月在Villa d'Este的RM拍卖会上展出，成交价为33.6万欧元。据说乔治亚罗(Giugiaro)父子也参加了此次拍卖会。

(Testudo在拉丁语中指陆龟)





Alfa Romeo Giulia 1600 "Canguro" (1964 Torino)

TZ的钢管构架底盘，前中置引擎，铝制车身的跑车。恰到好处的起伏线条与优良的材质相得益彰。虽然包括A支柱位置在内的顶棚部分的设计欠缺刚性，但其无懈可击的造型设计还是俘获了众多车迷。而这一出自26岁乔治亚罗(Giugiaro)之手的杰作，竟在测试过程中与Testudo发生冲撞事故，遭到严重破坏。

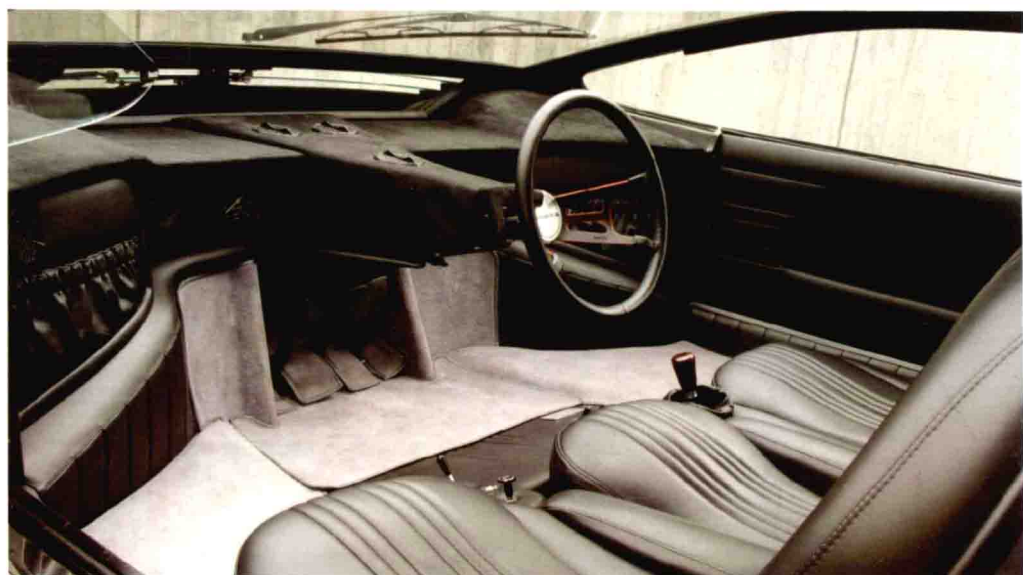
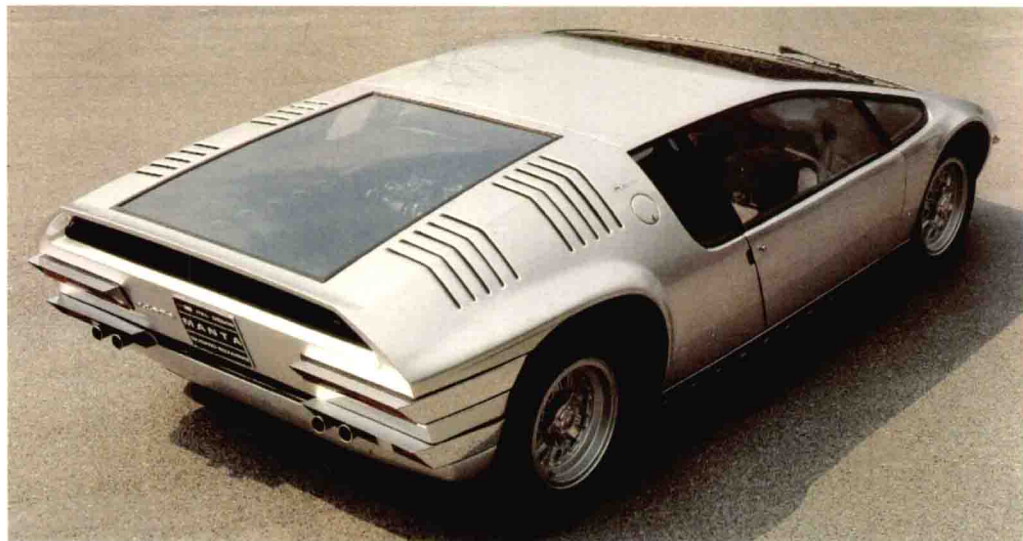
"Canguro" 历时7年才从残骸恢复到昔日的模样，并获得了2005年的Villa d'Este大奖。而计划复原"Canguro"的是一位非常著名的日本收藏家——小坂史郎。

("Canguro" 在意大利语中指袋鼠)



Bizzarrini Manta (1968 Torino)

这款车是乔治亚罗独立宣言的纪念作品。以乔托 Bizzarrini设计的勒芒赛车的操作台为基础，大胆的单一形式的车身，中置方向盘的3人座驾。前罩的3段缝既起到确保前方视野的作用，又可强调宽感。在1968年末的东京赛车展上受优待之后，在1969年的洛杉矶汽车博览会上也被展出。



Ferrari 250 P5 Berlinetta Speciale (1968 Geneva)

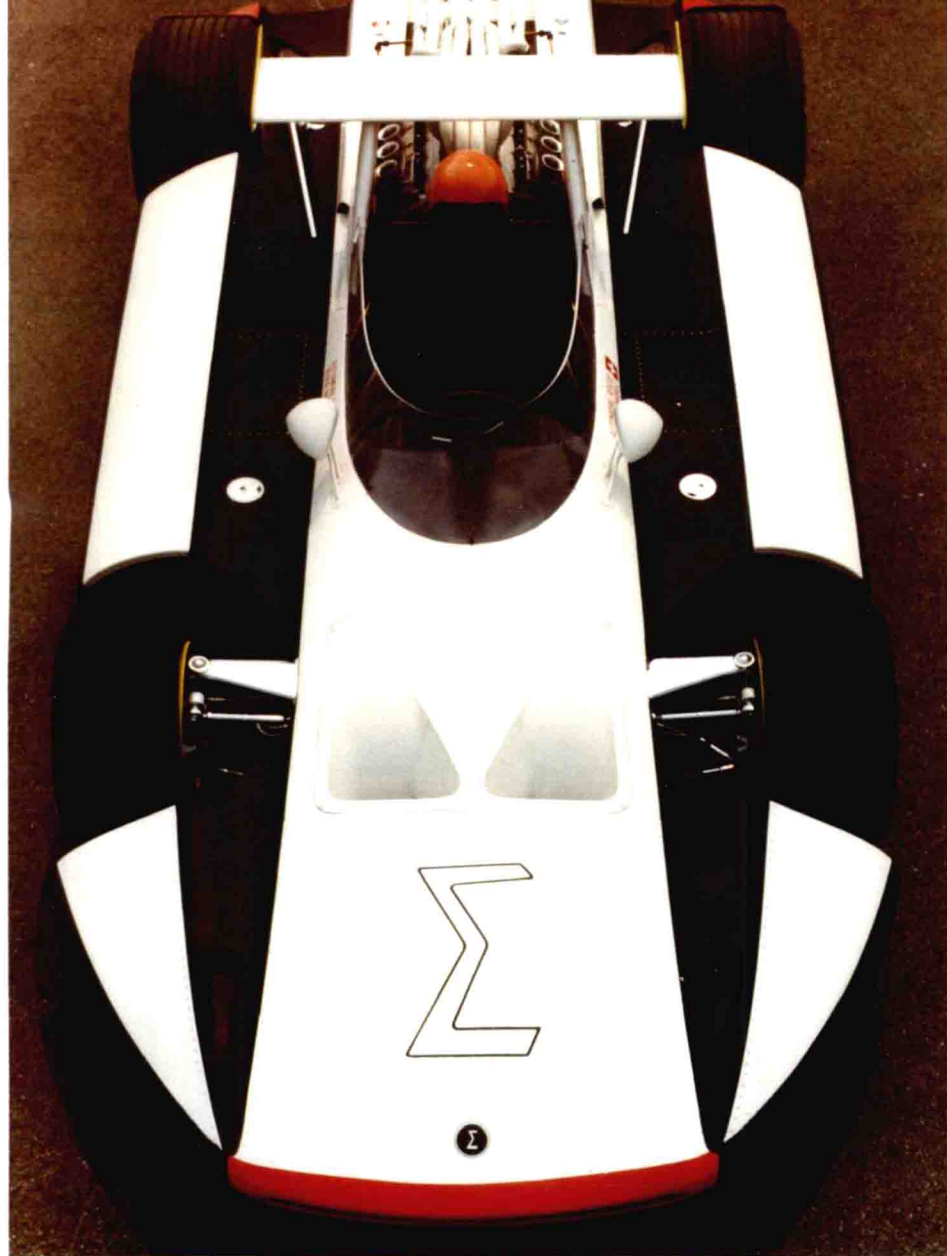
P3 / P4是法拉利的赛车模型，设计P5的目的是将它的操作台运用到市面销售的大型旅行车中。它有着优美舒适的样式，是莱昂纳多·费奥拉万蒂（当时30岁）的力作。与此相比，1969年在巴黎展出的阿尔法·罗密欧33prototipo是从实际中提炼出的产品。

Alfa Romeo T33 "Carabo" (1968 Paris)

1965年乔治亚罗离世后，马塞洛·甘迪尼(当时27岁)担任博通的首席设计师。之后因Miura, Marzall, Espad等一连串的兰博基尼高级车将博通扬名于世。而且，这个拥有奇特车门的三门跑车是5年之后登场的Countach的母体。

(“Carabo”在古希腊语中是小船的意思。)





Sigma Grand-Prix (1969 Geneva)

提高Sigma Grand-Prix跑车安全性能的提案。因担忧F1赛事中连发的死亡事件，由Automobile Revue杂志（瑞士）提倡，在汇集支持该提案的赛车手和工程师、医生等各领域专家的意见之后，宾尼法利纳的保罗·马丁将方案落实。该车具备在接触时防止机身轮胎弹跳的前后保险杠，以及在出现侧面冲撞时保护驾驶者、缓冲冲撞的侧向浮箱等。驾驶员座舱被缓冲撞材料和能喷出消化剂的管道包围，并具有可伸缩式方向盘。

Ferrari 512S Berlinetta Speciale (1969 Torino)

法拉利从1970年开始在第五组赛车比赛中亮相了采用新5L 12缸发动机的“512S”。在此之前的一年，已经向宾尼法利纳提出了以此操作台为基础的崭新理念的双门跑车的提案。宾尼法利纳公司的首脑部门采取了Filippo Sapino的构思草图，做出了原形后，在都灵展上展出。如果先看过Modulo的话，这款车型的完成高度很高，但是先进性不足。宾尼法利纳公司的首脑们很清楚的知道展示车款的顺序也有着很深的含义。

