



## **Dal connubio con Louis Vuitton e Bang&Olufsen nasce Enjoy, la prima vettura a portare il marchio Pininfarina**

Torino – Enjoy è un sogno che diventa realtà, anche se solo per pochi privilegiati. Dopo l'enorme entusiasmo seguito alle presentazioni degli scorsi mesi di giugno e luglio, in occasione delle quali i clienti hanno apprezzato l'originalità del design e l'estrema esclusività della Enjoy, Pininfarina ha ricevuto moltissime richieste di interventi di personalizzazione – dalla semplice scelta del colore delle finizioni interne alla richiesta di versioni guida a sinistra, dalla richiesta di un cambio automatico a quella di motori di alte prestazioni – e ha quindi deciso, tenendo conto anche dei vincoli normativi di omologazione nei diversi Paesi, di realizzare il progetto con la produzione di vetture "uniche" derivate dal concept presentato in anteprima mondiale al Louis Vuitton Classic svoltosi al Waddesdon Manor (Gran Bretagna) e, in seguito, a Tokyo, Singapore e Kuala Lumpur. Le Enjoy saranno quindi costruite fra il 2005 e il 2006, confermando il limite massimo di 75 unità celebrative dei 75 anni della Pininfarina.

Enjoy è un progetto ambizioso: costruire oggi automobili in serie "esclusiva" – al di sotto dei 100 esemplari, mantenendo elevati contenuti estetici, tecnici e prestazionali, uniti ad una qualità artigianale del dettaglio – è un'equazione che solo pochi costruttori sono riusciti a risolvere. Partendo dalla forte tradizione torinese, ma appoggiandosi alla strategia di crescita perseguita negli ultimi anni, Pininfarina è oggi in grado di offrire tutta la gamma di servizi e prodotti che il mercato automobilistico richiede.

### Un nuovo look per Pininfarina

Enjoy rappresenta la prova vivente e "marciante" che Pininfarina è un partner flessibile in grado di fornire ai grandi costruttori una gamma completa di servizi, dallo stile alla progettazione alla produzione di nicchia. Questo nuovo importante passo avanti per Pininfarina è il risultato di un processo di riorganizzazione della propria attività avviato nel 2000. Pininfarina ha potuto estendere le proprie competenze realizzando con Enjoy un prodotto unico ed innovativo. Il focus delle attività si è ampliato dal settore stile (a tutto tondo, dall'automobile ai mezzi di trasporto agli oggetti di uso quotidiano) e produzione automobilistica di nicchia, tradizionali punti di eccellenza della Pininfarina, al mondo della progettazione e dello sviluppo, grazie anche alla recente acquisizione delle attività di ingegneria, sperimentazione e prototipistica della Matra Automobile, che ha una provata cultura nel campo della meccanica. L'obiettivo di creare una Società di servizi poliedrica, capace di operare a tutto campo nel settore automobilistico, si traduce, in termini operativi, nella possibilità di offrire ai costruttori il ciclo completo di realizzazione di un nuovo veicolo o singoli servizi specifici delle fasi di design, engineering e produzione di autovetture.

### Pininfarina Enjoy, un gioiello a quattro ruote

Ma che cos'è Pininfarina Enjoy? La quintessenza del divertimento. Il piacere della guida allo stato puro. L'esclusiva e moderna interpretazione Pininfarina della più classica e suggestiva delle categorie, la barchetta, capace di trasformarsi in un bolide da pista a ruote scoperte. A rendere unica Enjoy è, da una parte, il design degli interni firmato Louis Vuitton, dall'altra, il fatto che sia concepita per una produzione in serie limitata e numerata, riservata a un'élite di collezionisti e appassionati che amino intimamente l'automobile, intrattengano con essa un rapporto sensuale e riconoscano il valore dell'esclusività e della tradizione.

Nella Enjoy le scelte radicali, come l'abolizione del parabrezza, mostrano con evidenza come lo stile abbia guidato il progetto avendo come unici obiettivi il massimo dell'emozione estetica e del piacere di guida,



senza compromessi. Grazie a una originale soluzione tecnica i passaruota sono smontabili e asportabili, consentendo di trasformare Enjoy in un roadster estremo a ruote scoperte da guidare in pista.

Già nella versione base, grazie al suo rapporto peso/potenza, la vettura ha caratteristiche prestazionali di eccellenza che verranno ancor più accentuate dalle personalizzazioni, estese alla meccanica e ai powertrain, tenendo conto delle regole omologative dei vari Paesi.

L'handling di Enjoy si basa sulla leggerezza dell'insieme e sulle sospensioni a quadrilatero con taratura progressiva e regolabili. I tecnici Matra hanno disegnato una sospensione che richiama gli schemi e i materiali delle vetture da competizione eseguendone poi la messa a punto presso il CERAM, centro di prova a nord di Parigi, anch'esso di recente acquisizione da parte di Pininfarina.

I clienti potranno quindi chiedere e discutere la personalizzazione della loro vettura a seconda dell'uso che ne vorranno fare, privilegiando soluzioni estreme da circuito o più stradali.

#### La linea

La carrozzeria, realizzata in fibra di carbonio, ha un corpo centrale con un andamento lenticolare e uno spigolo cuneiforme che ne segna il fianco. Nella parte anteriore, una grossa presa d'aria è delimitata, sopra, dal piccolo paraurti e, sotto, da un'appendice ad ala che, a ruote scoperte, consente di avere uno spoiler a tutta larghezza.

Al centro del cofano anteriore, un ampio scivolo nasconde l'apertura per lo sfogo d'aria del radiatore, mentre ai lati i proiettori sono inseriti sotto una striscia longitudinale trasparente che sottolinea la separazione tra cofano e parafanghi.

Quattro elementi angolari agiscono da parafanghi asportabili che conferiscono alla vettura una pianta singolare e, smontati, evidenziano elementi tecnici tipici del mondo delle motociclette, dove anche la meccanica è disegno.

Dietro i sedili, un roll bar collega due cupolotti che terminano con due pinne che fungono da estrattori d'aria. Al centro del cofano motore è possibile posizionare un portavaligia.

Il posteriore è caratterizzato da ampie aperture per lo smaltimento calore e da due scarichi centrali. I fanali ribaltano l'impostazione data a quelli anteriori mettendo in evidenza la larghezza della vettura.

#### Interni by Louis Vuitton

Per dare un segno tangibile dello sviluppo internazionale del Gruppo, lo stile di Enjoy nonché l'ingegneria dell'esterno sono stati sviluppati a Torino mentre l'interno è stato sviluppato dai tecnici francesi della Matra Automobile Engineering sulla base dello stile concepito da Louis Vuitton.

Progettare gli interni di Pininfarina Enjoy significava creare un ambiente destinato ad un utilizzo gioioso e sportivo dell'automobile. Partendo dal concept del 2003, la Direzione dell'innovazione di Louis Vuitton ha ridefinito l'ergonomia, la strumentazione e gli accessori per esaltare il piacere della guida nella sua forma più "primitiva", quella legata alle vetture sportive, scostandosi tuttavia dal radicalismo del classico cabriolet inglese, molto spartano nei materiali e nella sistemazione degli strumenti. Louis Vuitton ha dunque creato un'atmosfera più lussuosa attraverso una riflessione "à la Vuitton" sulle forme, i materiali, i colori, le finizioni e gli equipaggiamenti.

Una fascia tecnica, ricoperta di pelle e raggruppante sia le strumentazioni sia i meccanismi di apertura, percorre tutto il perimetro dell'abitacolo per rafforzare la sensazione di protezione; una seconda banda verticale ridisegna attorno al conducente una vera cabina da vettura da corsa.



Per ridefinire l'insieme della strumentazione della vettura sono state utilizzate forme rotonde e la grafica dell'orologio Tambour Louis Vuitton.

Trattandosi di una vettura scoperta, la scelta dei materiali si è orientata verso un mix di pelle non conciata al cromo e tessuti in neoprene resistenti alle intemperie, che conferiscono un'immagine sportiva e al tempo stesso lussuosa.

Proprio perché Enjoy non ha né tetto né parabrezza si è pensato ad un casco di protezione. Louis Vuitton ha familiarità con questo accessorio per aver lanciato il suo primo modello nel 1988. Il casco per Enjoy, che riprende i colori della vettura, riporta l'emblema Louis Vuitton Classic e presenta due grosse innovazioni:

- una doppia struttura utile a proteggere la visiera, che scivola tra due gusci, e a sistemare generose aerazioni nascoste, che migliorano il confort;
- un inedito sistema di costruzione delle finizioni per le zone di contatto, che accresce la protezione: è stato infatti disegnato un paio di occhiali da sole la cui forma si adatta perfettamente al casco.

La guida sportiva necessita, inoltre, dell'abbigliamento adatto. Louis Vuitton ha sviluppato due tute, versione maschile e femminile, in pelle e neoprene nei colori della vettura, con zone di protezione sulle spalle, sulle anche e sulle ginocchia per assicurare un migliore comfort e una migliore aderenza ai sedili. Il Dipartimento calzature ha invece definito un paio di "car shoes" che consentono un utilizzo urbano riprendendo i colori, i codici grafici e i materiali di Louis Vuitton.

Come in ogni vettura sportiva e molto performante, anche nella Enjoy lo spazio è sfruttato al millimetro: l'assenza del bagagliaio ha portato a posizionare il nuovo trolley Bellaix (modello medio) sul cofano posteriore. Questo bagaglio in materiale composito offre tutte le garanzie in termini di resistenza e di tenuta affinché gli utilizzatori possano riporre i loro effetti in tutta sicurezza.

#### Communication System by Bang&Olufsen

Al fine di completare il progetto Enjoy è stata coinvolta la società danese Bang&Olufsen, una delle maggiori produttrici al mondo di sistemi audio e video con una vasta tradizione nell'alta qualità, nell'uso innovativo della tecnologia e nel design.

Bang&Olufsen ha progettato il sistema d'intercomunicazione tra il conducente e il passeggero alloggiato nel casco in dotazione alla Enjoy. Questo sistema è accoppiato al lettore di musica digitale Bang&Olufsen BeoSound 2, ospitato in un vano creato appositamente nelle porte, offrendo al conducente e al passeggero la possibilità di un'eccellente riproduzione della musica.

Bang&Olufsen fornisce, inoltre, tutti le parti in alluminio degli interni di Enjoy, realizzati con la stessa, elevata qualità dei loro prodotti audio/video. Bang&Olufsen ha eccezionali competenze nella lavorazione dell'alluminio e sta attualmente fornendo elementi in alluminio ad altri costruttori automobilistici. Tuttavia, l'alluminio utilizzato nella Enjoy è di una qualità superiore.

#### Produttore di idee per 75 anni

È in corso un processo mondiale di riscoperta del contenuto emotivo ed estetico delle automobili, come negazione di un appiattimento e di una banalizzazione crescente nelle forme e nell'architettura. Pininfarina Enjoy riflette questa vera passione per le belle automobili, le belle carrozzerie, le belle meccaniche, la trasgressione innovativa.

Enjoy è la prima vettura con marchio Pininfarina, ma non è la prima "fuoriserie" concepita dall'Azienda. Quando Battista "Pinin" Farina fondò la Carrozzeria Pinin Farina, nel 1930, la Società era dedicata alla



concezione e costruzione artigianale di carrozzerie speciali per singoli clienti o di serie limitate, come abiti di taglio standard usciti da una casa di moda. Questo determinò la precoce fama di Pinin Farina nell'ambito di un gruppo di artigiani di grande talento. Con l'avvento della produzione di grande serie la Pininfarina si è poi evoluta dandosi la struttura e i mezzi tecnologici adeguati ai tempi. Ciononostante, la produzione di carrozzerie speciali per stile e finizione non è mai terminata. La forza della Pininfarina viene dalla fertile vena creativa dello stilista e dall'eccezionale abilità degli artigiani capaci di trasformare gli schizzi e le intuizioni in oggetti tridimensionali eleganti e proporzionati eseguiti con inventiva e precisione in ogni dettaglio estetico e funzionale. Pezzi unici per clienti che possono permettersi il meglio a disposizione, senza limiti, e ordinare in Italia una carrozzeria su misura. Viene così valorizzato l'aspetto di "produttore di idee" che acquista una configurazione a sé stante, fino a diventare un'attività indipendente del Gruppo Pininfarina.

Ecco alcuni esempi di pezzi unici o comunque rarissimi che coprono un arco di tempo di più di 70 anni:

- Cadillac V16 (1931), consegnata ad un lontano cliente da favola, il Maharajah di Orcha; questa vettura rappresenta un autentico "solitario" dell'epoca per la sofisticata meccanica (il primo 16 cilindri prodotto in serie), l'importanza delle dimensioni e la personalità delle soluzioni estetiche;
- Alfa Romeo 6C 2300 Pescara (1936), coupé o berlina aerodinamica a due posti in alluminio con intuizioni di tecnica aerodinamica molto avanzata;
- Lancia Astura cabriolet "tipo Bocca" (1937), costruita in un ridotto numero di esemplari fra loro diversi solo per l'esecuzione dei dettagli su richiesta del concessionario Lancia di Biella;
- Ferrari 342 America cabriolet (1953), esemplare appositamente allestito per il Re Leopoldo del Belgio, su telaio 342 America lungo;
- Bentley Continental coupé speciale (1954), una realizzazione che accomuna un frontale classico Bentley a un padiglione sportivo di gusto italiano;
- Ferrari 375 MM aerodinamico (1954), primo proprietario il regista Roberto Rossellini, che lo donò ad Ingrid Bergman; questo modello propose per la prima volta una calandra molto ribassata e le caratteristiche pinne dorsali;
- Maserati A6 GCS berlina sport (1954), una delle poche Maserati su telai tipo A6 costruite da Pininfarina a partire dal 1947; una vettura estremamente compatta, fortemente marcata dalle ruote di dimensioni imponenti e dai grandi tubi di scarico a vista;
- Cadillac Brougham Jacqueline (1961), un tentativo di adeguare a dimensioni americane lo stile sereno e raffinato della scuola italiana; il suo nome fu dedicato a Jacqueline Bouvier Kennedy, che divenne First Lady degli Stati Uniti proprio nel 1961;
- Ferrari Testarossa spider (1985), pezzo unico costruito per Gianni Agnelli sulla base della Testarossa con telaio rinforzato e modifiche stilistiche dovute al suo spirito di vettura scoperta;
- Jaguar J (1995), due esemplari costruiti su base meccanica della Jaguar XJ 220;
- Ferrari 360 barchetta Montezemolo (2000), modello unico senza tetto, senza parabrezza e senza finestrini, fu il regalo di nozze di Gianni Agnelli a Luca di Montezemolo.

Ora Pininfarina può orgogliosamente aggiungere Enjoy a questo elenco di "fuoriserie" come un tributo reale alla sua tradizione di realizzatore di auto da sogno, con il valore aggiunto di essere la prima vettura con marchio Pininfarina.