



Pininfarina svela la **Sergio**, barchetta biposto esclusiva all'insegna dell'innovazione e della passione

"L'essenziale è conservare il patrimonio del passato proiettandosi nel futuro" (Sergio Pininfarina)

Pininfarina presenta una **concept car** che rinnova lo spirito e i valori delle straordinarie realizzazioni nate sotto la guida di **Sergio Pininfarina** proiettandoli nel **futuro** all'insegna dell'**esclusività**, dell'**innovazione** e della **passione**. Una concept car in linea con l'approccio che ha consentito a Pininfarina di generare un patrimonio di creazioni entrate nella leggenda dell'auto: la capacità di coniugare passione, estro, intelligenza, tecnica ed eleganza nella continuità del codice genetico del marchio. Quel misto di equilibrio estetico ed elegante sobrietà che durano nel tempo e rendono tutti i modelli Pininfarina così longevi e resistenti al passare dei gusti e delle mode.

L'inedita concept car di Pininfarina non poteva che chiamarsi **Sergio**. Ed è un esercizio che Pininfarina ha deciso di fare esprimendosi sul marchio che più di tutti ha segnato la storia della Pininfarina: la **Ferrari**. Il nome di Sergio Pininfarina è indissolubilmente legato a quel connubio nato 60 anni fa: la Sergio, quindi, intende anche celebrare l'importanza dell'apporto di Pininfarina alla storia del design del brand del Cavallino. Un omaggio che ha trovato immediatamente il pieno sostegno morale dell'Avv. Montezemolo e di tutta la Ferrari.

La barchetta biposto del futuro

Con la Sergio si entra nell'universo affascinante e appassionante della barchetta biposto intesa come oggetto esclusivo, estremo. La sportività nel senso più genuino, la gioia della guida, la passione di chi pensa all'automobile come ad un'ineguagliabile fonte di emozioni, il piacere di ammirare le forme essenziali di una fuoriserie disegnata da Pininfarina.

Il tema della vettura sportiva è nell'indole di Pininfarina: la feconda collaborazione con Ferrari, nata nel '52, ha consentito di creare alcune delle auto sportive più apprezzate del dopoguerra. Tornare al fascino della barchetta Ferrari biposto, compatta, decisamente sportiva, è del resto la base perfetta per legare con un filo ideale il passato al futuro della Pininfarina. La meccanica della Sergio è quella della 458 Spider, immutata anche nel passo e nelle carreggiate. L'interpretazione formale, da cui scaturiscono volumi dinamici, fluidi, puri, è invece assolutamente libera, nella miglior tradizione di quella visione design Pininfarina che ha prodotto molte concept car su base Ferrari riconosciute nel tempo come capolavori, come la Mythos del 1989 e la Rossa del 2000. Un approccio che rimanda anche alle fuoriserie di Pininfarina su base Ferrari, come la Testarossa Spider realizzata per l'Avv. Agnelli nel 1987 o la Ferrari F360 Modena Barchetta del 2000 destinata all'Avv. Montezemolo.

Il risultato finale è una visione moderna e organica del tema della due posti scoperta a motore posteriore centrale. Nella Sergio emerge la volontà di riprendere in maniera subliminale volumetrie e trattamenti di superfici che richiamano lo spirito delle migliori realizzazioni di Pininfarina per Ferrari degli anni '60 e '70. Un oggetto radicale, esclusivo ed essenziale che respinge elementi superflui ed è orientato alle performance. Un open air autentico con un esplicito riferimento alle vetture da corsa, tanto da non contemplare un cupolotto per la protezione degli occupanti, per i quali sono invece previsti due caschi.



Un concept realistico, anzi possibile

L'interpretazione in chiave moderna di una barchetta è una scelta coerente con una delle peculiarità storiche di Pininfarina: la maestria nel carrozzare auto d'eccezione, in grado di suscitare emozione e diventare nuove icone del futuro. E proprio il ruolo storico di Carrozziere ha orientato il design team a indirizzare la ricerca stilistica non su un nuovo, ipotetico prodotto di grande serie, ma sulla creazione di un oggetto eccezionale in grado di esprimere l'impronta del DNA Pininfarina. L'esclusività e la realizzazione sulla base di una vettura di serie pongono, infatti, la Sergio nella tradizione delle grandi fuoriserie di Pininfarina realizzate ad hoc per clienti "speciali", cosa che la rende una vettura reale, possibile, non una pura show car.

Il tema stilistico

La Sergio si distingue per uno stile estremamente semplice e limpido, memorizzabile al primo sguardo. Proporzioni spinte all'estremo, un volume anteriore dinamico che compenetra in un posteriore proiettato in avanti, un'interpretazione scultorea e tridimensionale della classica barchetta. La composizione di due masse di carrozzeria attraverso un innesto longitudinale nero diventa quindi la linea guida del design. Due volumi che si involuppano dall'esterno all'interno della vettura, creando una linea di divisione/unione tra il posteriore e l'anteriore. Attraverso il passaggio estremamente fluido da un corpo all'altro si è ottenuta così una forma omogenea nella sua accentuata muscolarità.

La Sergio esprime anche una iconicità legata alle Ferrari degli anni '60 proponendo parafranghi protuberanti e sensuali ispirati a quelli delle auto sportive e da competizione di quell'epoca, risultato raggiunto compattando al massimo tutti i volumi accessori. La leggerezza estrema della Sergio, che sembra flottare con il muso sollevato, è diretta conseguenza della ricerca aerodinamica. Nella più pura tradizione Pininfarina, il design non è fine a se stesso ma integra funzionalità e senso estetico. Lo sviluppo anteriore semiflottante con lo spoiler sotto il frontale esprime forza estetica ed è al tempo stesso funzionale per la stabilizzazione del carico aerodinamico e dello scambio termico. Così pure il deflettore aerodinamico davanti all'abitacolo crea un parabrezza virtuale tramite la deviazione del flusso d'aria, proteggendo i passeggeri dalle turbolenze. Il rollbar, disegnato come una superficie alare, è accordato perfettamente all'evoluzione del flusso proveniente dalla parte anteriore, aggiungendo un ulteriore effetto di deportanza. Infine, il nolder posteriore e l'estrattore chiudono il disegno dell'auto in maniera efficace e funzionale. Sempre in tema di aerodinamica, anche lo specchietto retrovisore assume una forma fluida che, accordata con il flusso in uscita dal deflettore anteriore, aiuta a deviare l'aria dalle teste dei passeggeri.

Per esaltare la purezza formale dei canoni di stile Pininfarina, tutte le parti tecniche della Sergio (maniglie, alettoni, fori prese aria) sono concentrate nelle parti scure della carrozzeria, lasciando così libere le parti verniciate in rosso.

Il fianco

L'armonia formale della vista laterale caratterizza fortemente la Sergio, rinnovando il comune denominatore estetico di molte Ferrari by Pininfarina. Nella tradizione delle barchette sportive, la Sergio non ha porte convenzionali ma semiporte con apertura a rotazione verticale per facilitare l'accesso e salvaguardare, al tempo stesso, la rigidità massima della struttura sulla fiancata, come nelle auto da competizione. La vista di tre quarti anteriore evidenzia il tema dei raccordi tra piani e andamenti diversi offrendo una sensazione di elaborata continuità.



Il frontale

Sul frontale, la Sergio riprende e sviluppa in chiave futuristica il tema classico di Pininfarina dell'integrazione dei fari in un unico elemento trasversale trasparente, come nella Dino Berlinetta Speciale del 1965. Adattato alle dimensioni e alle tecnologie proprie della nostra epoca, questo elemento si trasforma in segno identificativo, con un risultato di estrema pulizia formale. In particolare, i proiettori cilindrici in alluminio utilizzano la tecnologia dei Led e sono incastonati in un blocco cristallino di plexiglas che ne diffonde la luce.

Il posteriore

Nel posteriore le luci reinterpretano i temi circolari propri della storia Pininfarina-Ferrari trasformandoli in elementi funzionali aperti le cui forme garantiscono al tempo stesso la funzione illuminante e lo scarico dell'aria calda in uscita dai radiatori dell'olio.

Il cofano motore posteriore riprende la grafica a fori circolari iconica di altre realizzazioni storiche di Pininfarina. Lo stesso trattamento è applicato allo specchio di poppa per facilitare il raffreddamento del vano motore e rappresenta al meglio la perfezione e l'atemporalità assoluta insita nel DNA Pininfarina.

Gli interni

Trattandosi di una vettura realistica, che si presta facilmente ad una realizzazione in serie limitata, la Sergio è calata sulla meccanica di una Ferrari 458 spider completamente ricarozzata, nel rispetto della tecnologia d'origine e delle sue performance. Per questo motivo gli interni adottano tutte le parti funzionali preesistenti di serie (plancia, struttura sedili, tunnel centrale e volante). L'abitacolo, improntato all'essenzialità e alla funzionalità estrema, si sviluppa come naturale estensione delle superfici esterne: la parte nera dell'esterno scivola nell'auto e crea la vasca in cui sono integrati i componenti tecnici di serie. Anche il cofano motore scende verso l'interno fino ad avvolgere la parte posteriore dei sedili. I pannelli porta integrano le funzioni di maniglia, tiraporta e bracciolo e sono disegnati come elementi flottanti separati dalla vasca.

Un elemento di innovazione è costituito dai poggiatesta flottanti ed aerodinamici collegati al rollbar anziché al corpo dei sedili, diventando quasi elementi dell'esterno più che dell'interno. Oltre a garantire la massima purezza delle linee, questa soluzione funge anche da carenatura delle teste nella parte posteriore.

Davanti al pannello porta, in un piccolo incavo del canale, sono alloggiati i due caschi. Realizzati su disegno specifico della Pininfarina Extra in collaborazione con Newmax, i caschi della Sergio sono personalizzati con il colore dell'esterno vettura.

Materiali e colori

La selleria interna è principalmente rivestita in cuoio grigio chiaro anticato associato nei sedili ad un tessuto dalla trama tecnica con richiami di colore bronzato. Queste finizioni si accordano al colore titanio d'origine delle parti tecniche di serie. Sui sedili, poi, i tessuti sono completati dall'inserimento di borchie metalliche che richiamano il tema stilistico dei dettagli dell'esterno.

Per il colore carminio degli esterni, la ricerca è partita dalla campionatura del rosso d'origine della Dino Berlinetta Speciale, molto intenso e profondo, arrivando a svilupparne una versione moderna con l'inclusione di particelle metallizzate e un effetto profondità multistrato.



I cerchi costituiscono un elemento di contrasto rispetto al resto della vettura. Alle superfici morbide della carrozzeria contrastano, infatti, forme più tecniche improntate alla ricerca di leggerezza e performance. La loro finizione in colore dorato è un evidente rimando alle berlinette da corsa anni Settanta, anche se il trattamento è in chiave moderna con le superfici delle razze in alluminio spazzolato a mano.

Studi aerodinamici per una sportiva leggera e confortevole

Le modifiche di carrozzeria con le quali il Centro Stile Pininfarina ha trasformato in una barchetta la vettura di origine - una Ferrari 458 Spider - sono state supportate da calcoli e prove nella Galleria del Vento di Grugliasco per ottimizzare le prestazioni aerodinamiche. In particolare, è stata realizzata una carrozzeria totalmente nuova, interamente in carbonio, con un risparmio di peso di circa il 10% in rapporto alla carrozzeria originale in alluminio, a tutto beneficio dell'accelerazione e della ripresa. Rispetto alla vettura d'origine, poi, sono stati inseriti cerchi ruota in lega leggera monodado da 21', con disegno specifico, e un mozzo derivato dalla versione 458 Challenge; nuovi fanali posteriori a led; nuovi gruppi ottici anteriori specifici inseriti nel paraurti; porte specifiche, di piccole dimensioni, senza vetri e con apertura inclinata verso l'alto di 45 gradi; nuovo top plancia; sedili modificati, con nuovi poggiatesta fissi, scollegati dal sedile. Sono stati invece eliminati il tetto, il parabrezza e la panchetta posteriore.

Gli studi di aerodinamica hanno consentito di conseguire ulteriori interessanti risultati, a cominciare dalla realizzazione di un parabrezza virtuale. L'eliminazione del parabrezza comporterebbe, infatti, l'arrivo di un flusso di aria a pressione crescente con la velocità sulla testa del conducente e del passeggero. I tecnici e gli stilisti della Pininfarina hanno progettato, realizzato e testato un profilo alare, inserito in una sagoma del cofano anteriore, che produce una duplice deviazione del flusso di aria in ingresso nell'abitacolo. La prima deviazione è realizzata dall'ala stessa, la seconda dall'aria che accelera nel canale creato tra il profilo alare e la corrispondente forma della sagomatura nel cofano. Il risultato è che, grazie al parabrezza virtuale, l'aria passa al di sopra delle teste del conducente e del passeggero, aumentando notevolmente il comfort. Questo effetto aerodinamico contribuisce peraltro ad accrescere la deportanza sull'asse anteriore della vettura. Il parabrezza virtuale risulta efficace già a partire da 50km/h.

La perdita di carico aerodinamico sull'asse anteriore, dovuta all'eliminazione del parabrezza, è stata recuperata da un'ala inserita nel paraurti anteriore. L'ala è calcolata in forma e dimensioni tali da dare il carico necessario alle varie velocità e, nel contempo, consentire un corretto afflusso di aria ai radiatori dell'impianto di raffreddamento, posti all'anteriore, in posizione centrale.

Per migliorare la protezione degli occupanti è stato realizzato un roll-bar a cui è stato applicato uno spoiler fisso che aumenta il carico aerodinamico sul retrotreno. La cura dei dettagli si spinge fino allo specchietto retrovisore centrale, la cui forma è stata ottimizzata per raccordarsi aerodinamicamente con il flusso d'aria del parabrezza virtuale. L'aria di aspirazione del motore è convogliata dalle prese d'aria presenti nelle due fiancate. Le prese d'aria alla base del roll-bar convogliano l'aria di raffreddamento ai radiatori dell'olio.

Complessivamente la Sergio offre delle prestazioni da vera sportiva, con una scocca dalla rigidità torsionale superiore a quella dello spider di origine, grazie alla riduzione delle dimensioni delle porte, e con una riduzione della massa totale di circa 150kg rispetto alla spider. Questo consente un'ottima maneggevolezza ed un ulteriore miglioramento dell'accelerazione, il cui valore sullo 0-100km/h, già al vertice della categoria, è stimato scendere al di sotto dei 3,4 secondi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Lunghezza massima: 4550 mm
- Larghezza massima: 1940 mm
- Altezza massima: 1140 mm
- Volume bagagliaio: 110 litri
- Power train (origine Ferrari 458 Spider): V8 4499cc.; cambio sequenziale 7M+RM
- Package: 2 porte, 2 posti
- Telaio: origine 458 Spider
- Cx X S: inferiore alla vettura origine di circa il 5%
- Massa: circa 1280 kg
- Velocità massima: circa 320 Km/h
- Accelerazione da 0 a 100: inferiore a 3,4 secondi

Contatti:**Pininfarina:**

Francesco Fiordelisi, Responsabile Comunicazione Corporate e Prodotto, tel. 011.9438105/335.7262530 e-mail f.fiordelisi@pininfarina.it