

Ferrari “Enzo”

Al 73° Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra Pininfarina presenta sul suo stand la Ferrari “Enzo”, supercar in serie limitata erede ideale nel filone della F40 (1987) e della F50 (1995), massima espressione del transfer tecnologico tra la F1 e le Ferrari Granturismo stradali che, da sempre, eccellono per il valore aggiunto dell'esperienza delle competizioni al massimo livello.

Una vettura così avanzata doveva essere rappresentata visivamente attraverso un design Pininfarina che sottolineasse una rottura netta con il passato e costituisse un trend-setter per il futuro. Questa l'idea di partenza per la realizzazione della Ferrari “Enzo”, la cui produzione a Maranello, inizialmente prevista in 349 esemplari nel corso del 2003, è stata incrementata di 50 unità, già sold out, a seguito dello straordinario interesse che la vettura ha suscitato nei clienti Ferrari. Del resto la “Enzo” ha un disegno aggressivo, rigoroso e senza compromessi, che consolida Ferrari nella posizione di leader delle vetture ad altissime prestazioni: un'auto dura e pura, con un carattere molto forte, come forte è il legame con la Formula 1, già presente per i materiali, le tecnologie impiegate, lo sviluppo e l'aerodinamica.

Le grandi granturismo Ferrari a tiratura limitata

Non è la prima volta che la Ferrari lancia granturismo a motore centrale dal carattere decisamente “forte”. Capostipite di questa generazione fu la GTO (1984), il cui nome citava il celebre modello del '62, dove GTO stava per Gran Turismo Omologata. Prodotta in circa 200 esemplari, aveva un telaio a traliccio con carrozzeria in materiali plastici, sospensioni a quadrilateri, motore longitudinale V8 biturbo, il cambio dietro l'asse posteriore.

Nel 1987 fu la volta della F40, realizzata in onore dei 40 anni della Ferrari in oltre 1.300 unità, che spostava l'interesse sulla scocca con traliccio parzialmente in kevlar, carrozzeria in compositi, freni con largo impiego di alluminio e cerchi monodado. Il motore era derivato dal V8 della GTO.

Nessuna parentela con la generazione precedente, se non nella filosofia estrema, per la F50 del '95, che venne prodotta in 349 esemplari. Rispetto alla F40 aumentarono i cilindri (12, a V), la cilindrata e la potenza.

Il packaging, l'ergonomia, l'aerodinamica, stile e tecnologia della Ferrari “Enzo”

Le supercar con motori a 12 cilindri, come la F50 e la Ferrari “Enzo”, hanno necessariamente una distribuzione di volumi particolare: il guidatore seduto molto avanti e il motore posteriore longitudinale portano ad un abitacolo spostato verso l'anteriore, con un lunghissimo parafango posteriore. Una parte del lavoro Pininfarina è consistita nel rendere il rapporto fra questi volumi attraente in termini di proporzioni.

Se è vero che l'antecedente storico diretto della Ferrari “Enzo” è la F50, le due supercar presentano differenze radicali. Dal punto di vista telaistico, significativi sono la scocca in carbonio, le sospensioni a ruote indipendenti push-rod (bracci e puntoni, come in F1), l'adozione dell'ABS, il potentissimo impianto frenante della Brembo. Il motore ha 5998 c.c. di cilindrata contro i 4.700 c.c. della F50, 660cv contro i 520cv della F50, raggiunge la velocità massima di oltre 360 Km/h rispetto ai 325 Km/h della F50, ponendosi al vertice prestazionale assoluto delle supercar a livello mondiale.

Per quanto riguarda la scelta della configurazione, la Ferrari “Enzo” è una berlinetta, a differenza della F50, per la quale era prevista anche la configurazione barchetta. Anche le dimensioni sono diverse: la Ferrari “Enzo” è più bassa (1.147 mm) e più larga (2.035 mm).

Altra differenza è nella posizione laterale dei radiatori anteriori che, radicalizzando l'impostazione della 360 Modena, ha consentito da un lato di evolvere l'anteriore verso qualcosa di più estremo, con la realizzazione



di due prese d'aria laterali ed una parte centrale rialzata per alimentare il fondo aerodinamico, e dall'altro di ottimizzare il coefficiente di penetrazione integrando il muso appuntito da F1 per ragioni funzionali. Non si tratta, quindi, di una decorazione applicata al corpo macchina, come può accadere su vetture a motore anteriore: nella Ferrari "Enzo" il "naso" fa parte dei contenuti in quanto divide il flusso d'aria tra la parte superiore e la parte inferiore del corpo macchina, e quella che va ai radiatori.

Particolare attenzione è stata prestata all'ergonomia allo scopo di facilitare l'ingresso in vettura. Da qui le porte che si aprono a farfalla sollevandosi in avanti con un cinematismo che ricorda quello della 512M: anche questa una scelta funzionale, con la porta che si apre fino al suolo, senza la classica parte fissa del longherone che, su questo genere di vettura, sarebbe molto largo con tutte le conseguenti difficoltà di ingresso in una vettura molto bassa. Aprendola verso l'alto, invece, il longherone diventa di fatto più sottile, scompare tutta la parte di carrozzeria sottostante, si spostano la ridella e il tetto e ci si può calare all'interno dell'abitacolo comodamente dall'alto.

Sulla F40 e la F50 l'alettone faceva parte integrante del disegno: tutta la fiancata e l'equilibrio dei volumi tenevano conto di questa massa ottica del posteriore. L'assenza voluta dell'alettone nella Ferrari "Enzo" ha richiesto un'impostazione di volumi specifica che modifica significativamente l'aspetto della vettura. Dal punto di vista dell'aerodinamica attiva, gli aspetti più rilevanti sono nell'impostazione del sottoscocca e nelle piccole appendici aerodinamiche: sia lo spoiler posteriore che gli spoiler sottoscocca assumono, infatti, posizioni diverse in funzione della velocità e sono in grado di mantenere in qualunque condizione la massima deportanza e la minima resistenza aerodinamica, con gli stessi valori, se non migliori, che si sarebbero ottenuti con un alettone tradizionale.

Sempre per quanto riguarda l'aerodinamica, è da sottolineare che quello che lega la Ferrari "Enzo" alla F1 è l'impiego di alcuni strumenti quali la galleria del vento con tappeto mobile per simulare, durante tutto lo sviluppo della vettura, le condizioni d'uso anche nella parte adiacente al terreno. Inoltre il metodo: coniugare le scelte estetiche e tecniche con le esigenze aerodinamiche e procedere ad uno sviluppo integrato che va dai primi disegni di stile alla delibera su strada.

Infine, la cura dei dettagli. La F1 oggi è arrivata a un tale punto di sofisticazione che l'aggiunta di una piccola appendice può rappresentare una grande differenza. Nel caso della Ferrari "Enzo" è proprio la cura estremamente attenta dei dettagli a rispecchiare la filosofia di lavoro della F1: ad esempio la ricerca della deportanza anche nella zona davanti alle ruote anteriori e l'utilizzo del fondo come elemento attivo nell'aerodinamica.

Stilisticamente, il legame con la storia, intesa come tradizione e identità di marchio, è presente nei dettagli in modo molto discreto. Per esempio, l'uscita posteriore del parafrangente anteriore richiama quella della F40, mentre l'entrata d'aria posteriore ricorda da lontano quella della Testarossa dell'84 con la presenza di grossi tagli per il convogliamento delle masse d'aria. Infine, la forma del montante triangolare posteriore riporta alla memoria la 250 GT Berlinetta detta SWB del '59.

Radicalmente innovativo è il trattamento delle superfici. La F50 era una vettura molto morbida, fluida e con pochi spigoli, mentre la Ferrari "Enzo" ha degli spigoli assai marcati, non soltanto per la ricerca di una certa "nervosità" di disegno, ma anche in riferimento al musetto di una F1 o di altre vetture da corsa come i prototipi di Le Mans, dove ritroviamo delle superfici geometricamente molto definite, squadrate: le stesse forme che troviamo sulla Ferrari "Enzo".

I fanali posteriori – sempre tondi – invece di essere integrati nella superficie, sono stati appoggiati sopra i parafrangenti ottenendo un effetto ottico di tridimensionalità: una interpretazione estremizzata di quella già affrontata con il concept Pininfarina Rossa.



pininfarina

COMUNICATO STAMPA

In sintesi estrema, come estrema è la Ferrari "Enzo", il design più che raccontato e spiegato, va visto e "sentito". La Ferrari "Enzo", con la sua carica di forza e di innovazione, provoca in chi la guarda un'emozione unica che solo una grande Ferrari può trasmettere.