



## Salone Internazionale dell'Automobile di Lisbona 2002

Torino – Rossa di nome e di fatto la vettura di ricerca realizzata dalla Pininfarina per celebrare i 70 anni di attività, ora esposta al Salone Internazionale dell'Automobile di Lisbona. Presentata al Mondial de l'Automobile di Parigi 2000, la Rossa è stata eletta concept car dell'anno nel corso della cerimonia di premiazione dei "Concept Car of the Year Awards" tenutasi al Palais du Louvre. Rossa si è aggiudicata il primo premio nella categoria principale, "Concept Car of the Year", e il secondo premio nella categoria "Exterior Concept". Questa la motivazione dei premi: "La Rossa evoca ricordi di Ferrari Spider del passato pur introducendo uno stile moderno. Vista da ogni angolo, la Rossa appare bellissima. L'aletta che sale dal brancardo a incorniciare la ruota anteriore è un'interpretazione di una delle caratteristiche salienti della Testa Rossa del 1958. L'aletta è anche funzionale: ospita il ripetitore degli indicatori di direzione. Il frontale della Rossa integra la classica calandra Ferrari con due prese laterali scolpite. Il tocco finale è il parabrezza, che è stato ridotto ad una essenziale striscia di vetro".

Uno spider biposto su meccanica Ferrari è del resto una base perfetta per legare con un filo ideale il passato al futuro della Pininfarina.

Rossa infatti interpreta ed evolve alcuni dei temi forti del lungo connubio Ferrari-Pininfarina: in particolare le spider da competizione degli anni Cinquanta e la concept car Mythos del 1989.

Il risultato finale non è però una retromobile o una somma sterile di citazioni, quanto una visione omogenea e organica di come un tema antico, la due posti scoperta a motore anteriore, potrebbe evolversi nel terzo millennio.

La meccanica è quella della 550 Maranello, immutata anche nel passo e nelle carreggiate. L'interpretazione formale è invece assolutamente libera, nella miglior tradizione di quella ricerca pura Pininfarina che ha prodotto molte concept car su base Ferrari che il tempo ha poi riconosciuto come capolavori: Dino Berlinetta Speciale, P5, 512S, Modulo e Pinin, volendone citare solo cinque.

### Dalla coda...

Un equilibrio tra vuoti e pieni la coda di Rossa, che ripete i temi grafici dominanti del frontale. La bocca della calandra qui diventa il bassorilievo che ospita la targa; le due prese d'aria laterali si trasformano negli alloggiamenti da cui fuoriescono i doppi terminali di scarico.

Contrapposizione netta invece nella fanaleria: anteriormente un colpo di matita sulla cresta del parafango, posteriormente un doppio incavo, che rammenta gli scarichi alti delle attuali rosse di Formula 1.

I due rollbar molto profilati sono collegati da un'aletta trasversale dalla doppia funzione: una di impatto visibile, poiché ingloba le luci a led del terzo stop, l'altra di puro servizio, in quanto ospita due telecamere. La funzione di quella che punta verso il posteriore è intuitiva: sostituire lo specchietto retrovisore centrale sfruttando il display LCD montato nella consolle. La telecamera che invece inquadra l'abitacolo serve a riprendere il pilota, attraverso il videoregistratore di bordo, per costruire i propri camera car e così rivivere le gioie della guida anche quando la stagione o il tempo atmosferico impongono di lasciare in garage uno spider biposto.

### ...alla fiancata...

Poche linee decise ma molti significati nel fianco di Rossa. La cresta del parafango si rastrema verso l'abitacolo generando la base della sottile vetratura laterale. Una sezione piena e fluida, cui si contrappone il vuoto del parafango anteriore, così incassato da essere ormai solo rivestimento esterno del vano motore. Questo sottile equilibrio tra pieno e vuoto viene spezzato dall'aletta che sale dal brancardo a incorniciare la



ruota anteriore: una citazione in chiave contemporanea di una delle caratteristiche salienti della Testarossa del 1958. Sulla sommità di questa aletta, di per sé un motivo grafico, si innesta un elemento funzionale: il ripetitore degli indicatori di direzione.

Nel fianco di Rossa si ritrova però anche il tema delle superfici che si compenetrano della Mythos, seppur qui sia tutto il corpo vettura che pare incunearsi sotto un cofano motore molto più largo.

Il modellato del fianco è un sottile intersecarsi di superfici morbide delimitate da spigoli netti, quasi un bio-design rinforzato da costole in vista.

La sottile vetratura è un elemento che non disturba ma completa l'insieme, dove l'unica rottura è rappresentata dai due roll-bar, che si impennano decisi sormontando un posteriore che poi degrada dolcemente verso lo specchio di coda.

### **...al frontale...**

Il frontale di Rossa integra la classica calandra Ferrari a trapezio arrotondato, impreziosita dal cavallino centrale e dalla griglia a maglia rettangolare con due importanti prese laterali che portano l'aria ai freni e al vano motore.

Pur con funzioni e forme completamente diverse, si ritrova quindi la stessa impaginazione a tre elementi delle Ferrari dell'ultima generazione.

Su questa vettura hanno però un forte carattere i piani su cui sono ricavate queste aperture: la parte centrale del muso si prolunga in avanti, con la calandra che diventa una bocca quasi feroce, mentre le prese d'aria sono più arretrate, inscritte ancora nel perimetro naturale della vettura.

Un cofano molto lungo rischierebbe però di far perdere tensione all'insieme e così Rossa rompe gli schemi e lascia a vista la parte superiore del motore. Quarant'anni fa a spuntare dalla lamiera erano i tromboncini dei carburatori, oggi sono invece i polmoni di aspirazione, forme più continue che riescono ad armonizzarsi meglio con le linee del modellato.

Il motore in rilievo non è però puro decoro: permette infatti di mantenere la linea del cofano molto più bassa e tornare a ottenere quell'equilibrio magico delle sportive: parafranghi decisamente più alti che finiscono a incorniciare il cofano.

Questo è del resto un tema classico delle Ferrari di Pininfarina a motore posteriore, qui riproposto però anche su una vettura a motore anteriore.

Il parabrezza, sottile ed essenziale, serve solo a deviare l'aria in velocità e non si preoccupa di proteggere dalla pioggia perché Rossa, come tutti gli spider più puri, è un open air autentico, non prevedendo nemmeno un tettuccio di fortuna.

### **...agli interni**

L'interno di Rossa non vuole interrompere la dinamicità dell'esterno, cercando di essere solo un cockpit ricavato nel correre delle linee che caratterizzano il corpo vettura. Non c'è infatti discontinuità apparente tra dentro e fuori: piegato dal parabrezza, il cofano motore scende a diventare plancia, ma non perde forza, continuando il colore vettura per tutto il tunnel centrale, accogliendo poi gli schienali nella sua risalita che armoniosamente lo trasforma in cofano posteriore.

Non esiste una vera plancia, quanto due zone attrezzate grigie che fuoriescono dal parafranghi. Per il guidatore contengono il volante a tre razze sormontato da tre strumenti circolari in alluminio anodizzato. Per il passeggero, l'alloggiamento dell'airbag e il vano portaoggetti.

Anche il pannello porta per buona parte è in colore vettura, solo nella zona dei passeggeri si arricchisce di imbottiture rifinite nella stessa pelle grigia dei sedili a vaschetta, a loro volta dotati di cinture a 4 punti. Il castelletto del cambio non è annegato nella consolle centrale, ma la sormonta, creando anche un contrasto cromatico con il rosso dominante anche all'interno di Rossa.



*pininfarina*

COMUNICATO STAMPA

Scheda tecnica "rossa"

Lunghezza 4290mm

Larghezza 1940mm

Altezza (roll-bar) 1130mm

Passo 2500mm

Sbalzo ant. con paraurto 1050mm

Sbalzo post. con paraurto 740mm

Carreggiata ant. 1630mm

Carreggiata post. 1660mm

Pneumatici anteriori Michelin PAX 245-650R480A

Pneumatici posteriori Michelin PAX 275-690R520A

Motore e parti meccaniche Ferrari 550 Maranello

Motore anteriore, 12 cil. a "V" di 65°, 48 valvole

Cilindrata 5474 cc

Potenza 485 cv

Trazione posteriore

Velocità massima over 300 km/h