

Ferrari GG50

Giorgio Giugiaro si autocelebra mettendosi alla prova con la Ferrari GG50.

“Per celebrare i 50 anni di attività nel car design, ho voluto farmi una Ferrari, da poter usare con la mia famiglia”.

Giorgio Giugiaro si è autocommissionato un progetto che supera quindi qualunque condizionamento esterno, poiché – per la prima volta in carriera – si trova ad essere contemporaneamente fornitore e cliente della nuova vettura.

Il risultato, la Ferrari che porta le sue iniziali, GG, seguite da un 50 per sottolineare che il suo debutto nel mondo del design avvenne nel settembre 1955, non è una macchina di domani, ma di oggi, con una forte impronta personale che ricerca la migliore ergonomia e lo sfruttamento dello spazio.

Realizzata sulla base della 612 Scaglietti, di cui conserva immutata l'intera meccanica, la Ferrari GG50 è lievemente più corta del modello originale, con una coda da fastback che nasconde un vero portellone. Gli schienali dei sedili posteriori sono abbattibili e, grazie al serbatoio riprogettato, generano un piano di carico piatto della profondità di un metro e 40 centimetri, tutto ciò verificato con il supporto della Direzione Tecnica Ferrari.

La filosofia del progetto.

L'idea di realizzare una Ferrari per celebrare i 50 anni di attività nel car design nasce al salone di Parigi nel settembre scorso, dove Giorgetto Giugiaro ne parla per la prima volta e personalmente con il presidente e amministratore delegato della Ferrari, Luca di Montezemolo che sceglie il modello che sarà la base di questo esercizio: la coupé 12 cilindri quattro posti, 612 Scaglietti.

Montezemolo fornisce anche due indicazioni a Giugiaro: il progetto, seppur da realizzare nella più completa libertà creativa, dovrà essere riconoscibile come una Ferrari e dare una sensazione di compattezza pur mantenendo un'elevata fruibilità.

Giugiaro, si mette all'opera nel febbraio del 2005, realizzando – come da ormai 50 anni – il figurino in scala 1:10 con le quattro viste ortogonali, fianco, muso, coda e pianta, in modo interamente manuale: disegnando con una matita con mina 2H su carta da lucido utilizzando un normale tecnigrafo.

Questo figurino bidimensionale rappresenta la metodologia della "scuola Giugiaro" oggi seguita e perpetrata da Fabrizio Giugiaro, Direttore dell'Area Stile del Gruppo, e secondo la quale il figurino viene matematizzato per procedere a una verifica tridimensionale della validità del progetto attraverso le visualizzazioni in movimento in grandezza naturale consentite dall'avanzato Centro di Realtà Virtuale dell'Italdesign-Giugiaro.

Dopo il responso positivo della verifica in realtà virtuale, viene avviata la fresatura del modello pieno in gesso in scala reale, completata in aprile.



La costruzione del prototipo viaggiante viene avviata nei primi giorni di giugno, in parallelo alla realizzazione di un manichino d'abitabilità in grandezza naturale per verificare l'ergonomia e l'accessibilità degli interni.

Gli interventi sul layout.

La Ferrari GG50 è lunga 4 metri e 81 centimetri rispetto ai 4,90 della Scaglietti, pur mantenendo inalterato il passo di 2 metri e 95.

Giorgetto Giugiaro è intervenuto solo minimamente sull'anteriore, con lo sbalzo accorciato di 2 centimetri, mentre ha radicalmente rivisto il layout della zona posteriore così da ridurre la lunghezza totale di 9 centimetri.

Nella Scaglietti il serbatoio è posto verticalmente, alle spalle del sedile posteriore.

Per la GG50, Giugiaro ha chiesto ai tecnici dell'Italdesign di progettare un nuovo serbatoio da 95 litri che rimanesse interamente al di sotto della linea del piano di carico.

Il nuovo layout del serbatoio consente, abbattendo gli schienali dei sedili posteriori, di ottenere un piano di carico piatto della profondità di un metro e 40 centimetri. Rispetto alla capacità di carico della Scaglietti, pari a 240 litri, la GG50 dispone di 270 litri, che diventano 500 litri abbattendo gli schienali.

Per rendere più fruibile questo vano di carico ampliato dalla nuova disposizione del serbatoio, Giugiaro ha scelto di utilizzare un vero e proprio portellone posteriore, incernierato alla fine del tetto.

Dal punto di vista strutturale, i tecnici dell'Italdesign hanno dovuto riprogettare la traversa posteriore che, nella Scaglietti, collega i duomi delle sospensioni al di sopra del serbatoio. Allo stesso modo, per reggere il portellone, alla fine del tetto è stata aggiunta una traversa, collegata a due montanti rinforzati.



L'intervento dimensionale più evidente è stato l'accorciamento della coda, dove lo sbalzo posteriore è stato ridotto di 7 centimetri.

Il design esterno.

Pur essendo 9 centimetri più corta della Scaglietti, la Ferrari GG50 sembra otticamente ancor più compatta della vettura di serie grazie al deciso arrotondamento degli spigoli di muso e coda.

“In pianta, qualunque vettura assomiglia a un rettangolo”, spiega Giugiaro. “Questo porta a una percezione ottica delle dimensioni uguale a quella della lunghezza massima”.

Nella GG50 Giugiaro ha invece arrotondato al massimo il raccordo tra la calandra e i passaruota anteriori, applicando lo stesso trattamento al posteriore.

“Soprattutto nelle viste di tre quarti, questo accorgimento permette di percepire meno la lunghezza reale della vettura, poiché l’occhio non trova più una cresta del parafrangente che definisce nettamente la fine della fiancata, ma una linea continua che corre verso il centro delle due estremità”.

Dal punto di vista architettonico, la GG50 perde il terzo volume della Scaglietti per una coda più raccolta, chiaramente fastback.

L’impressione generale è di forte dinamicità, una coupé raccolta, pronta a mordere l’asfalto, che ben nasconde i posti posteriori, tanto da poter essere percepita come una due posti secchi.

Il fianco è pulito, la presa d’aria per lo sfogo dei freni anteriori corre quasi parallela alla linea di terra e genera un bassorilievo che scema verso il posteriore.



La linea di cintura, come nelle Ferrari più belle, si inarca in corrispondenza della ruota posteriore per sottolineare il muscolo del passaruota generoso.

La forte rastrematura del posteriore ben si percepisce nella vista di fianco, poiché dallo specchio di coda emergono già i doppi fari posteriori, ovviamente tondi.

Semplicità assoluta anche nel frontale. Il muso si prolunga al centro, con la tipica calandra Ferrari molto bassa, al cui fianco si aprono due ampie prese d'aria verticali, che ospitano anche i fendinebbia.

I fari anteriori sono verticali, un colpo di matita che genera uno spicchio nero che contiene abbaglianti e anabbaglianti, entrambi con tecnologia Xenon, e gli indicatori di direzione.

Il lungo cofano è solcato da una V appena accennata, che ne rende il volume più plastico, senza però rappresentare un disturbo al naturale scorrere delle linee.

La coda è altrettanto semplice, con la parte inferiore, che ospita i doppi terminali di scarico cromati, verniciata in nero per ridurre la sensazione di altezza dell'insieme.

I doppi fari tondi sono asimmetrici, con i laterali più grandi degli interni, tutti dotati di tecnologia LED. In mezzo, il classico Cavallino Rampante cromato.

La cresta del baule sale al centro per l'accento di un piccolo spoiler così da aumentare il carico aerodinamico alle alte velocità.



La presenza del portellone è quasi impercettibile. La GG50 sembra avere un classico sportello baule incernierato al di sotto del lunotto, invece l'intero lunotto si solleva con lo sportello, quindi di vero portellone si tratta.

Due gli elementi che dominano la vista in pianta: la decisa rastrematura delle quattro estremità e il tetto in vetro fotocromatico, che crea una superficie trasparente continua con il parabrezza.

Il design interno.

Mentre l'esterno della GG50 è nato al tecnigrafo, l'interno è stato man mano abbozzato lavorando sul manichino d'abitabilità.

Immutato come detto il passo, anche l'abitabilità è quella della Scaglietti, ma proprio lavorando sul manichino in grandezza naturale, Giugiaro, studiando il progetto con suo figlio Fabrizio, ha deciso di rendere discendente il cristallo laterale posteriore.

“Entrare e uscire da un coupé 2+2 non è mai agevole, poiché l'accessibilità è direttamente proporzionale alla lunghezza della porta, che però non si può allungare all'infinito. Nella GG50 l'ossatura della porta è infatti quella della Scaglietti, ma rendendo discendente il cristallo posteriore, i movimenti della testa sono più fluidi, agevolando la salita e la discesa in vettura molto più di quanto si possa pensare. E non c'è come provare per rendersene conto”, spiega Giugiaro.

L'altra considerazione originale è che la mano destra del guidatore, tradizionalmente dedicata al cambio, ha perso la maggior parte dei suoi movimenti con l'utilizzo del cambio F1, dotato di comandi al volante.

Nella parte destra della plancia sono stati quindi riposizionati alcuni comandi tradizionalmente a sinistra, come quelli delle luci, oltre al freno a mano, qui elettrico.

L'intera strumentazione è identica a quella della vettura di serie, nuova la plancia, che ospita al centro un navigatore satellitare AVIC – X1R della Pioneer.



All'interno della console centrale, sia tra i sedili anteriori, sia tra quelli posteriori, sono stati ricavati due ampi vani portaoggetti, protetti da un apposito sportello.

I pannelli porta, caratterizzati da un'ampia tasca portaggetti, sono attraversati da una finitura in legno di faggio naturale decisamente inusuale per un Ferrari dei giorni nostri.

I sedili, rivestiti in pelle beige, utilizzano le ossature della vettura di produzione.

In quelli anteriori, per aumentare la ventilazione, sono stati svuotati i prolungamenti laterali che generano la tipica forma "a vaschetta" dei sedili sportivi.

Gli schienali posteriori sono abbattibili nella parte superiore dello schienale, in modo da creare un vano di carico piatto alla stessa altezza del nuovo serbatoio.



Scheda tecnica Ferrari GG 50

Lunghezza	4810 mm
Larghezza	1950 mm
Altezza	1347 mm
Passo	2950 mm
Carreggiata anteriore	1677 mm
Carreggiata posteriore	1643 mm
Sbalzo anteriore	838 mm
Sbalzo posteriore	1022 mm
Volume bagagliaio	270 litri
Volume bagagliaio sedili posteriori abbattuti	500 litri
Motore	V12 - 5748 CC
Potenza motore	540 HP a 7250 rpm
Trazione	Posteriore
Cambio	Sequenziale Automatico a 6 rapporti
Pneumatici anteriore	Bridgestone 245 35 ZR20
Pneumatici posteriore	Bridgestone 305 35 ZR20
Freni	Brembo
Cerchi	ATP Tecnoforming 20 "
Colore	Rosso