

Fulvio Cinti

Le ragioni di un mito

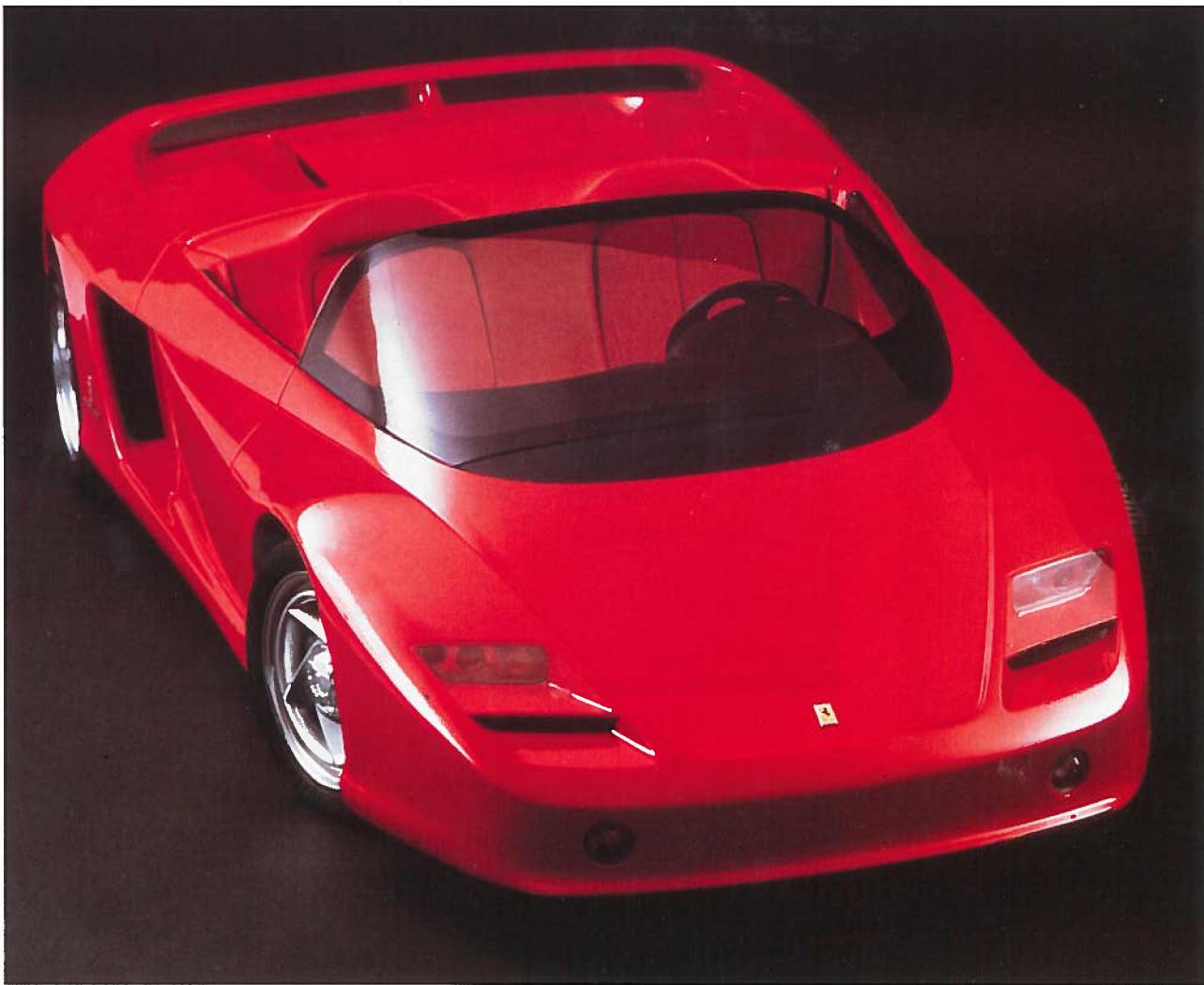
The reasons for a myth

In un suo libro di recente pubblicazione Lorenzo Ramaciotti, responsabile del design Pininfarina, ha individuato trentadue progetti di carrozzeria nati, nell'arco di 58 anni, in altrettanti momenti di assoluta libertà creativa. Li ha definiti "Solitaires", da cui prende titolo anche il volume, "pezzi unici di valore estetico particolare" e che guardandoli, come l'autore sottolinea, "il pensiero corre a diamanti di dimensione e purezza così eccezionali da non avere bisogno di altre pietre per dare ricchezza al gioiello".

Ma Ramaciotti, che si scopre scrittore altrettanto brillante come designer, a questa interpretazione aggiunge una spiegazione più sottile: «Sviluppare uno di questi proget-

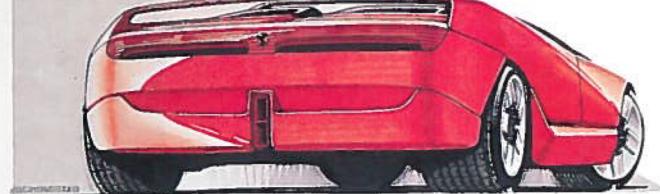
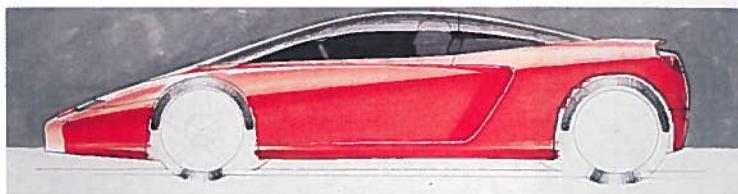
In his recently published book Lorenzo Ramaciotti, head of design at Pininfarina, described 32 projects for car-bodies produced in absolute creative freedom over a span of 58 years. He called them and the book "Solitaires", "unique pieces, each with its own particular aesthetic value", and looking at them, as the author points out, "the mind thinks of diamonds of such an exceptional size and purity that no other stones are needed to embellish the jewel".

Yet Ramaciotti, who has proved to be just as skillful a writer as he is a designer, adds a finer point to this explanation: "Developing one of these projects is like playing solitaire with a pack of cards. There is no



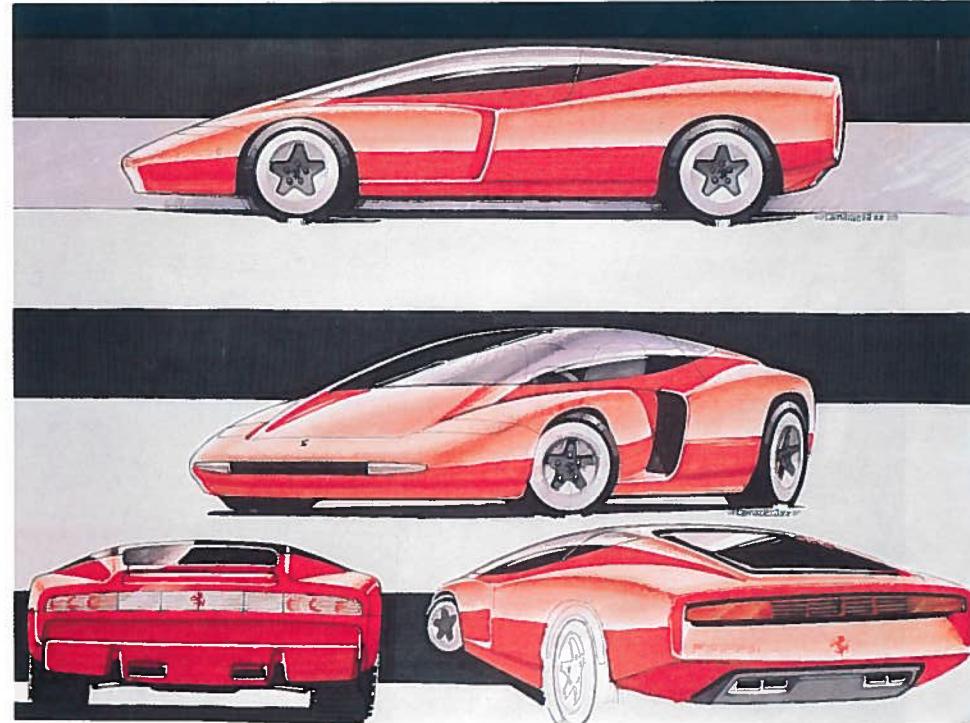
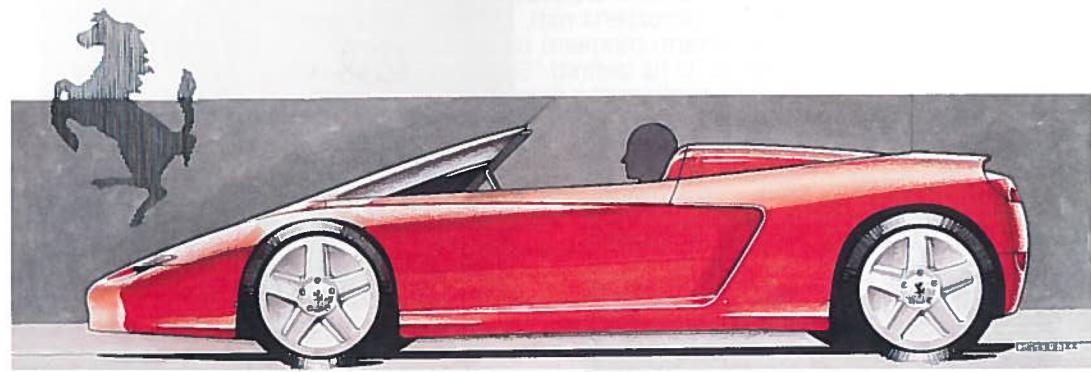
Libertà creativa, passato e presente, un anticipo di futuro, il tutto su di una trama meccanica sofisticata, quella della Ferrari: ecco le ragioni di Mythos, ultima scultura in movimento della Pininfarina.

Creative freedom, past and present and a hint of the future, all on the Ferrari's sophisticated mechanical lay-out: these are the reasons for the Mythos, Pininfarina's latest moving sculpture.



I figurini della ricerca stilistica compiuta dai designer dal Centro Studi e Ricerche della Pininfarina a Cambiano, sotto la guida di Lorenzo Ramaciotti ed Enrico Fumia.

The styling research sketches carried out by the designers at the Centro Studi e Ricerche at Pininfarina in Cambiano, under the guidance of Lorenzo Ramaciotti and Enrico Fumia.



ti è come fare un solitario alle carte. Non c'è una controparte come negli altri progetti. Manca il rapporto dialettico con il cliente, con il progettista, con il tecnologo. Il creativo è solo con se stesso, stabilisce da solo le regole del gioco e, se vuole, può anche barare. E questo rende il gioco più difficile, ma anche più emozionante».

Ultimo in ordine di tempo nella cronologia dei Solitaires Pininfarina è il progetto Mythos dal quale prende vita il prototipo di forma scultorea, intessuto sulla sofisticata trama meccanica della Ferrari Testarossa, che i giapponesi hanno ammirato al Motor Show di Tokyo, prescelto per il debutto, e che gli uomini dell'automobile di Detroit hanno analizzato e lodato nello show di gennaio.

Le ragioni di Mythos sono state ripetutamente spiegate da Sergio Pininfarina: «Negli ultimi anni ci eravamo dedicati in prevalenza a prototipi di carattere pratico, studi sulla sicurezza, sull'aerodinamica, alle proposte produttive, agli studi tecnico-produttivi e anche alla tecnologia avanzata; tutti argomenti lontani da quello che è il prototipo-studio di forma pura».

L'ultimo esempio, ricorda Pininfarina, fu nel 1984, al Salone di Torino, un modello di studio battezzato XPH eseguito per la Honda. «Questa Mythos ci riporta indietro, ci riporta all'origine della nostra storia. Chi è più vecchio ritorna giovane, chi è giovane ha espresso i suoi desideri, ha realizzato sé stesso in un prototipo che ha come fine quello di essere bello, di piacere, di essere innovativo, di essere uno studio di forme nuove, e niente altro. Perché non è dedicato alla produzione».

Mythos è dunque, aldilà di altri significati, l'espressione di uno di quei rari momenti di assoluta libertà creativa in cui il designer non ha vincoli di rigidi "cahiers des charges", non ha imposizioni di tipologie e segni d'immagini precostituiti, può disegnare senza l'assillo delle metodologie costruttive di fabbriche committenti. È, echiando Ramaciotti, solo con se stesso e libero di stabi-

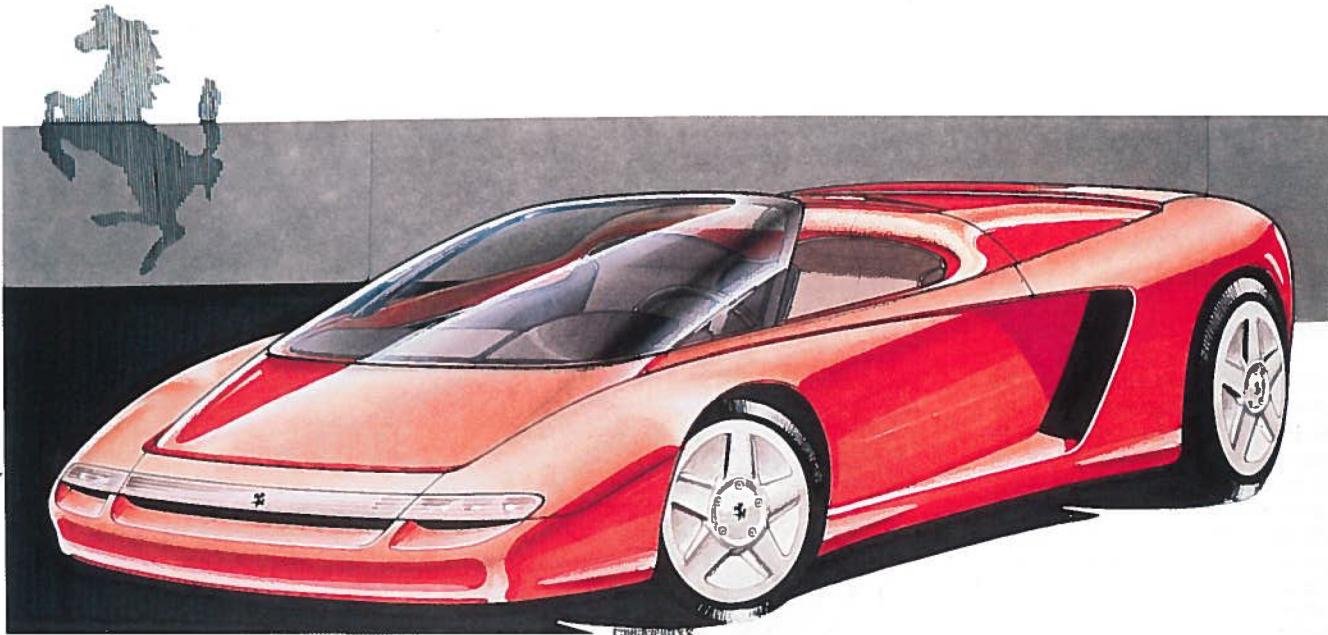
counterpart as there is in other projects. There is no dialectic relationship between the client, the designer and the technician. The creator is on his own, he alone lays down the rules of the game and, if he wishes, he can even cheat. This is what makes the game more difficult, but also more exciting".

The latest of Pininfarina's Solitaire projects is the Mythos, which gave life to the prototype with the sculpted shape woven onto the Ferrari Testarossa's sophisticated mechanical lay-out. The Tokyo Motor Show was chosen as its debut while the car men in Detroit had the opportunity to analyse and praise it during their show in January.

rire anche le regole del gioco. Meno verosimile, relativamente al progetto Mythos, la possibilità di barare. C'era soprattutto un vincolo e non indifferente: la piattaforma meccanica della Ferrari Testarossa, molto familiare agli uomini della Pininfarina, senza più segreti, ma sempre vincolante.

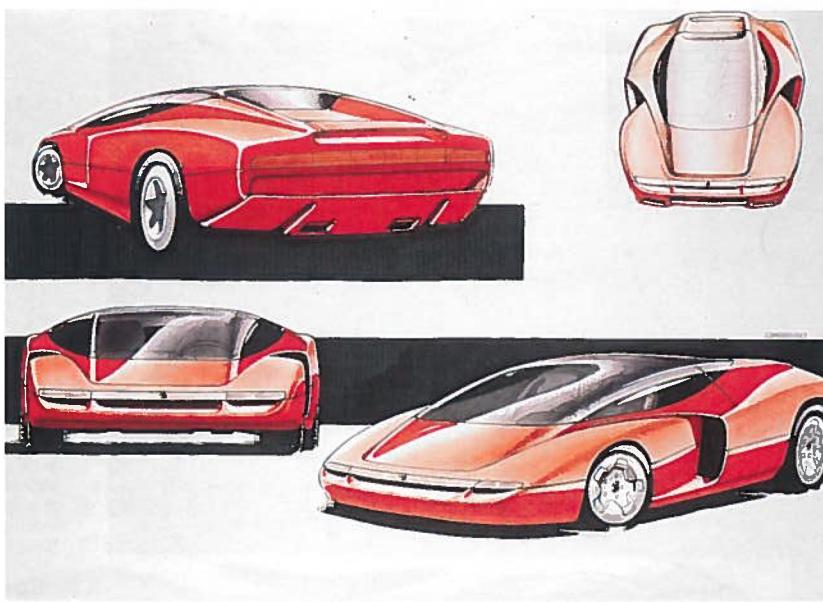
Il concetto

È nella tradizione della Pininfarina di proporsi temi di ricerca formale pura utilizzando meccaniche Ferrari. Mythos si riallaccia idealmente a proposte fortemente innovative quali erano state la 250 PS progettata nel 1968, la 512 S apparsa nel 1966 e con maggiore identità alla Modulo del 1970. Ne-



Nel corso della ricerca sono state ipotizzate varie soluzioni di disegno: predominante l'incontro tra gli elementi centrali di fiancata.

During the research various design solutions were looked into: predominant was the union between the central elements in the side.



The reasons for the Mythos have been explained by Sergio Pininfarina: "Over the past few years, we mainly devoted our energies to producing practical prototypes, to research into safety, into aerodynamics, to production proposals, to studies on techniques and production and also into advanced technology; which is all a far cry from the purely shaped study prototype".

Pininfarina recalls that the last example was seen in 1984, a study model christened XPH made for Honda which was exhibited at the Turin Motor Show. "This Mythos takes us back in time to the beginning of our history. It rejuvenates the old, expresses the wishes of the young, fulfilled by this

gli aspetti concettuali di forma, Mythos si lega, e in un alcuni elementi strettamente, alla Testarossa e alla F 40. E va oltre la tipologia della "dream-car", poiché è un prototipo marcante con valori prestazionali in parte rilevati e in parte da verificare in test stradali più approfonditi.

D'altra parte la meccanica della Testarossa, sulla cui piattaforma si è sviluppato il progetto, era il punto di partenza ideale per una ricerca formale di questo tipo.

L'architettura a motore centrale, le prestazioni eccezionali, il carisma del cavallino rampante erano riferimenti di forte stimolo ad osare. Scavalcano il canone tradizionale delle vetture disegnate per facciate raccor-

prototype whose aim is to be beautiful, to please, to be innovative, to be the study of new shapes and nothing else. It is not intended for production".

So, the Mythos is, apart from anything else, the expression of one of those rare moments of absolute creative freedom in which the designer is not strictly bound by briefs, nor is he forced to follow type or preconceived images and he can draw without the obsession of the manufacturing methods used by the commissioning firm. And, in the words of Ramaciotti, on one's own and free to lay down the rules of the game. Yet cheating was not a part of the Mythos project. There was above all one not insignificant restriction: the Ferrari Testarossa's mechanical platform, which held no secrets for the men at Pininfarina but nonetheless imposed restrictions.

The concept

It is a Pininfarina tradition to carry out shape research projects using Ferrari mechanics. The ideas contained in the Mythos pick up on strongly innovative proposals like those demonstrated by the 250 PS designed in 1968, the 512 S which appeared in 1966 and even more closely to the Modulo designed in 1970. In its shape concepts the Mythos is reminiscent of the Testarossa and the F 40, some elements are very closely linked. It is more than just a dream car since it is a running prototype that has already given results in terms of performance in very thorough road trials.

On the other hand, the Testarossa's mechanical parts, on whose platform the project has been developed, was the ideal starting point for this kind of shape research. The mid-engine lay-out, exceptional performance and the charisma of the rearing horse were references that encouraged the designers to be daring. Doing away with the traditional canon of cars designed by joining façades together, the treatment that the design men at Pininfarina gave to the ratio between the boxes

date, gli uomini del design Pininfarina hanno affrontato il tema del rapporto dei volumi in modo provocatorio, e per certi versi estremo.

Che i primi colpi di matita abbiano configurato il posizionamento posteriore dei radiatori per poi sviluppare attorno a questi le linee di contorno, non è un'ipotesi né una sensazione; c'è esplicita l'ammissione di «aver voluto evolvere e radicalizzare i temi di design legati all'arretramento dei radiatori che impongono una carreggiata posteriore decisamente più larga di quella anteriore». I figurini stessi, scaturiti dalla ricerca formale ne danno conferma.

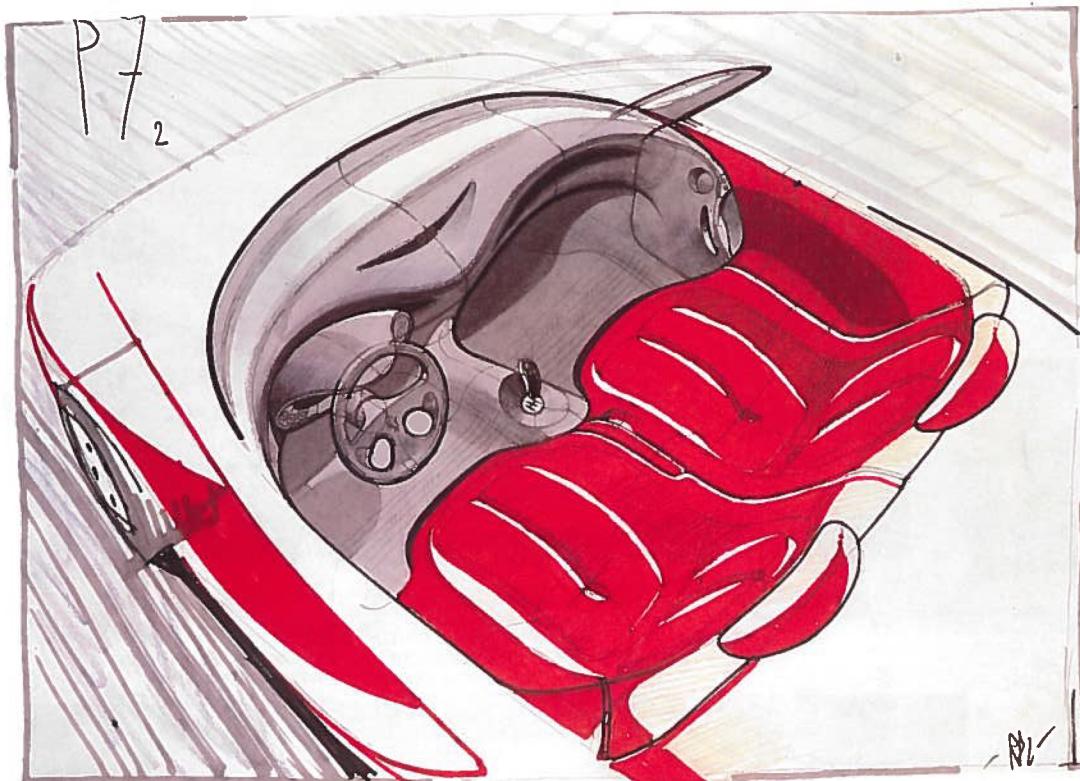
L'immagine della vettura deriva infatti dalla fiancata, due volumi che si incrociano, l'abitacolo che fuoriesce da una coda risolutamente più larga. La Mythos estremizza il tema accennato dalla Testarossa, ove la composizione di due masse attraverso un innesto longitudinale era stata di proposito minimizzata otticamente dalle grigliature che armonizzano l'insieme.

Il rapporto dimensionale tra i due modelli è virtualmente lo stesso. Immutato è il passo (2550 mm) anche se appare più compatto, 180 mm in meno la lunghezza (nella Testarossa è 4305 mm) ottenuti accorciando lo sbalzo posteriore, ridotto a 637 mm. La vista in pianta si radicalizza. Nella Testarossa la forte differenza tra le carreggiate (140 mm) genera una forma a delta; la Mythos amplifica questa differenza portandola a 210 mm e si caratterizza per una larghezza massima generosa, 2110 mm, 135 in più.

Il gioco dei volumi

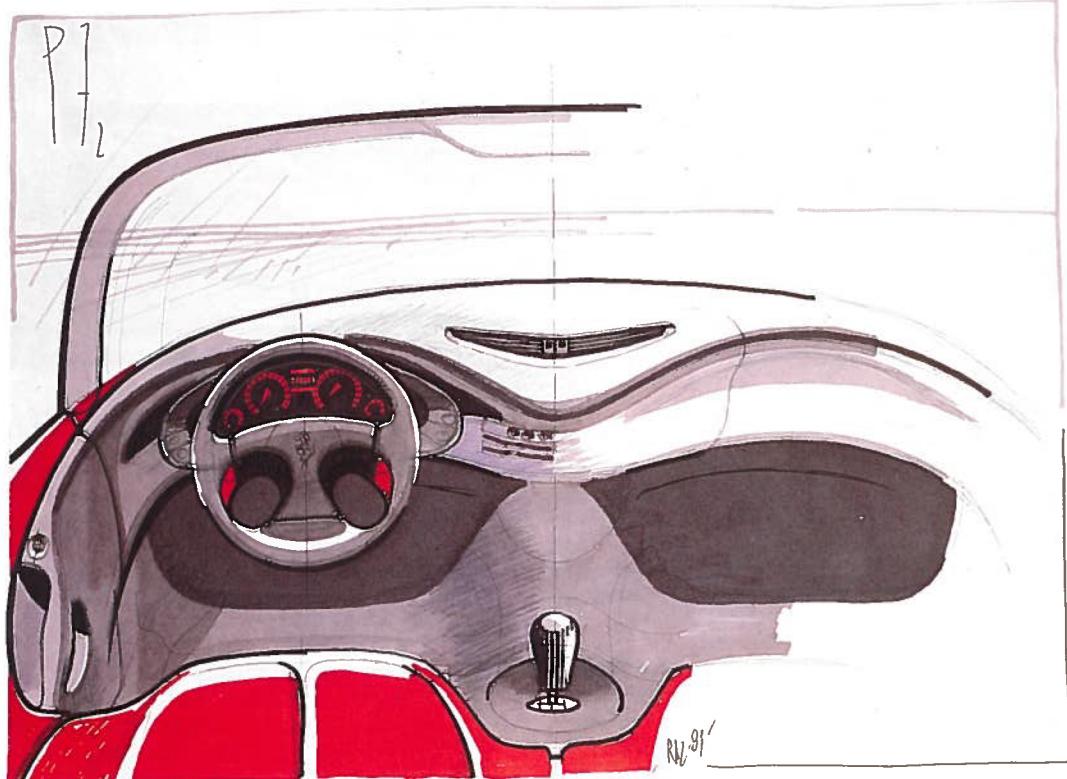
La linea guida del design della Mythos è tracciata sul contrasto tra le masse di anteriore e posteriore con un flusso di disegno che va nella direzione di spinta, cioè dal corpo principale della vettura, che contiene motore e i radiatori, generando dal suo interno un prolungamento l'affusolato insieme abitacolo-parte anteriore. Per ottenerlo i designer hanno lavorato lungamente soprattutto per controllare e dominare il contrasto ottico e le proporzioni di volumi così diversi. Dicono: «Abbiamo voluto ottenere un passaggio da un corpo all'altro estremamente fluido e non forzato in modo che il modello, pur composto di due elementi fortemente distinti, risultasse comunque una forma omogenea nella sua accentuata muscolarità».

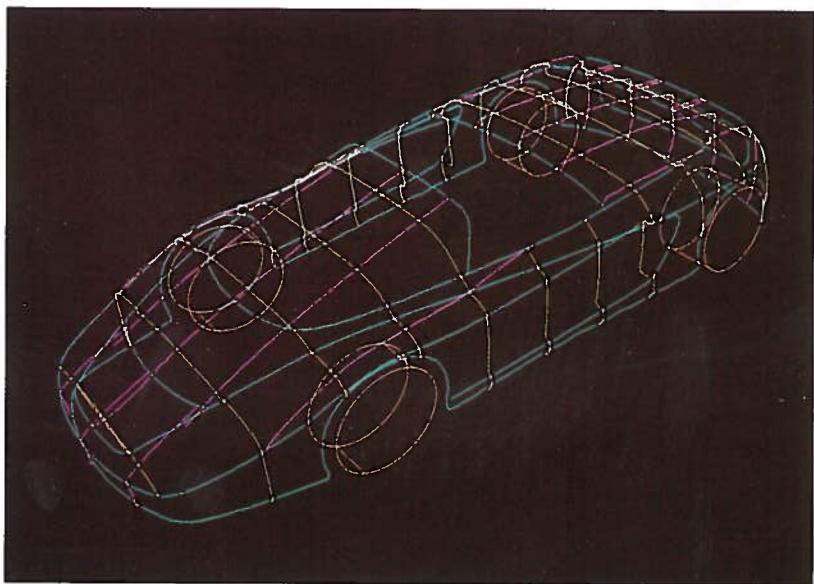
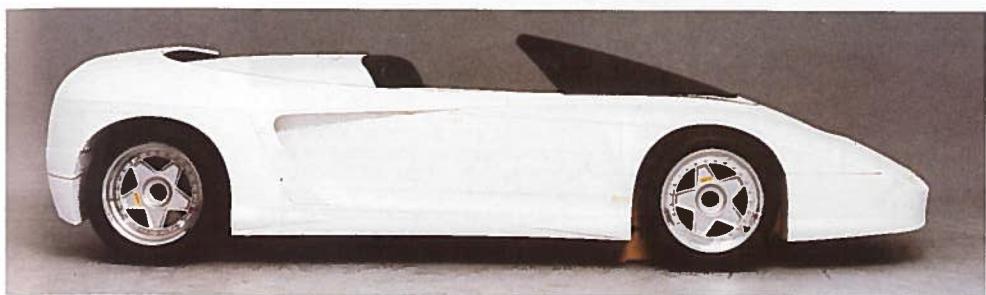
La Mythos è configurata a speedster, e questa forma è stata prescelta nella fase di ricerca a quelle di coupé e targa perché con maggiore aderenza faceva riferimento alle vetture da corsa; perciò non sono stati previsti un cupolotto per la protezione dei passeggeri e il montaggio dei cristalli laterali. Nelle intenzioni di coloro che l'hanno voluta e progettata lo spirito della Mythos è di un ritorno al fascino della "barchetta" biposto degli anni '50 ed è uno degli elementi



Due figurini dell'interno, dai quali si è passati alla fase tridimensionale. Il concetto del cockpit è sviluppato secondo presupposti di funzionalità ed essenzialità.

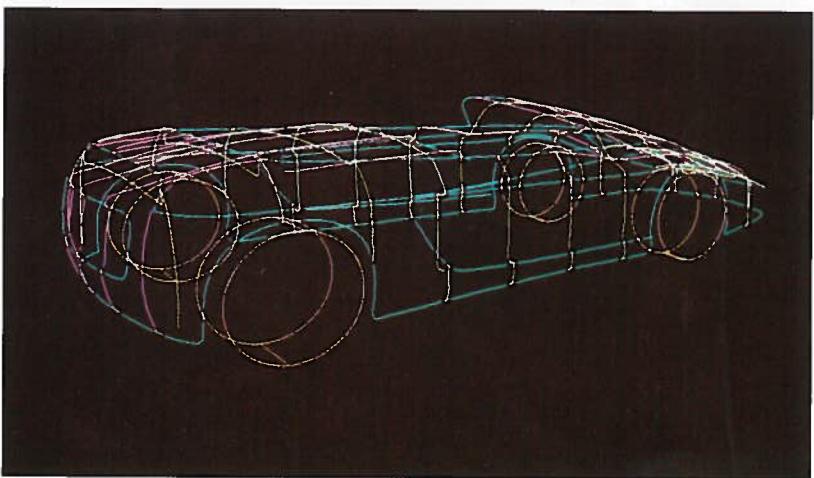
Two sketches of the interior, which preceded the three-dimensional stage. The cockpit concept was developed according to requirements of functionality and essentiality.





Il primo modello in polistirolo al controllo DEA. A destra, le verifiche strutturali effettuate al CAD.

The first polystyrene model during DEA control. Right, structural checks carried out by CAD.



was provocative and even extreme.

That the first pencil strokes drew the rear position of the radiators to then develop the outline of the car around them is neither a guess nor just an impression; it is an actual fact that the intention was "to evolve the radical design themes linked to moving the radiators back, which means that the rear track has to be that much wider than the front one". The very sketches that were born of the shape research confirm this.

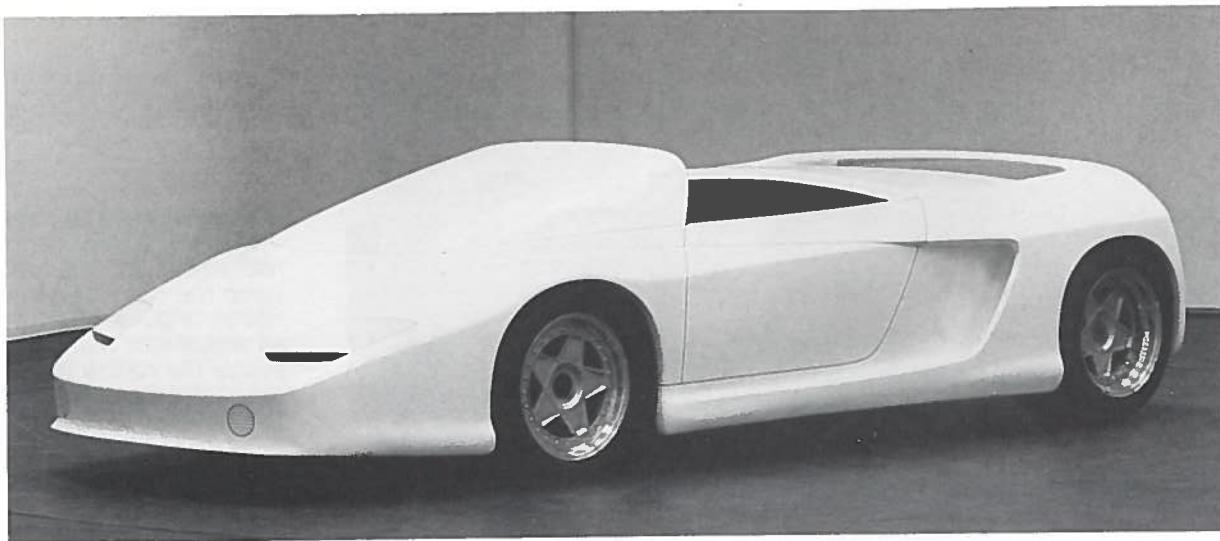
The car's image in fact derives from the side, two boxes that blend into each other, the passenger compartment that sticks out of an intentionally wider tail. The Mythos takes the theme hinted at in the Testarossa to the extremes, where the composition of two masses through a longitudinal graft had intentionally been kept to a minimum by the grilles that create an impression of overall harmony.

The dimensional ratio between the two models is virtually the same. The wheelbase is unchanged (2550 mm) even though it looks more compact, 180 mm less in length (in the Testarossa it is 4305 mm) obtained by shortening the rear overhang, reduced to 637 mm. Seen from above it is just as radical. In the Testarossa the large difference between the tracks (140 mm) creates a kind of delta shape; the Mythos amplifies this difference taking it to 210 mm, which results in a maximum width of 2110 mm, in other words 135 greater.

Box play

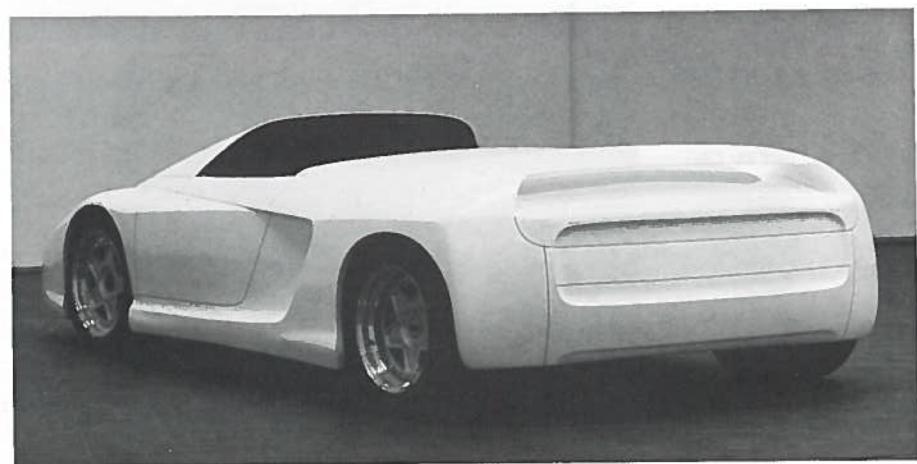
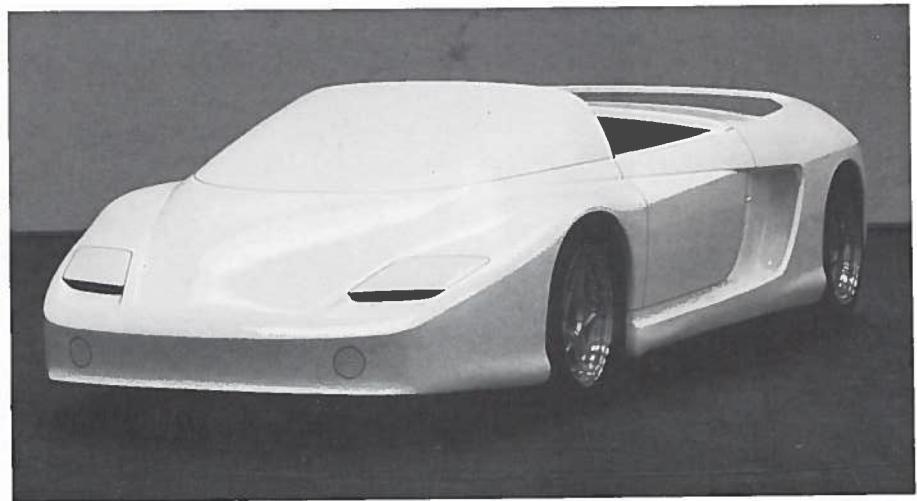
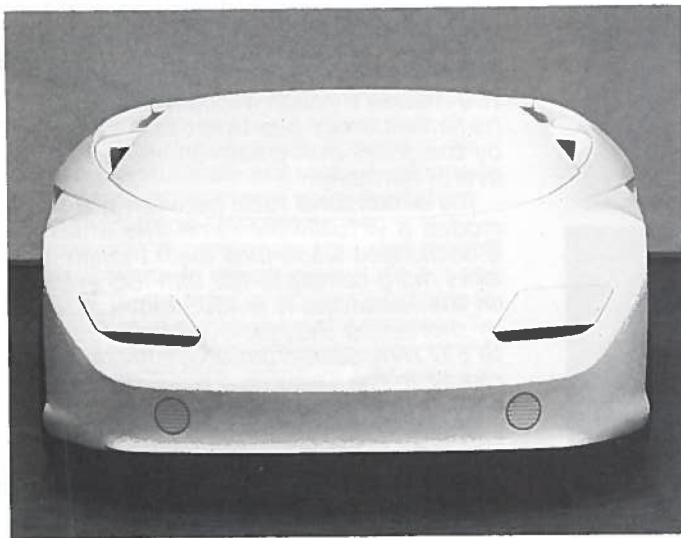
The guideline for the design of the Mythos is traced on the contrast between the front and rear masses with a design flow that goes in the direction of thrust, that is, from the main body of the car, which contains the engine and radiators, giving rise from the inside to a tapered elongation of the passenger compartment and front end. To create this effect the designers worked at length on checking and dominating the visual contrast and the proportions of the boxes, which were so different. They say: "We wanted to obtain a passage from one body to another in a very smooth unforced way so that the model, though composed of two strongly distinct elements, would in any case turn out to be a uniform shape in its emphasised muscularity".

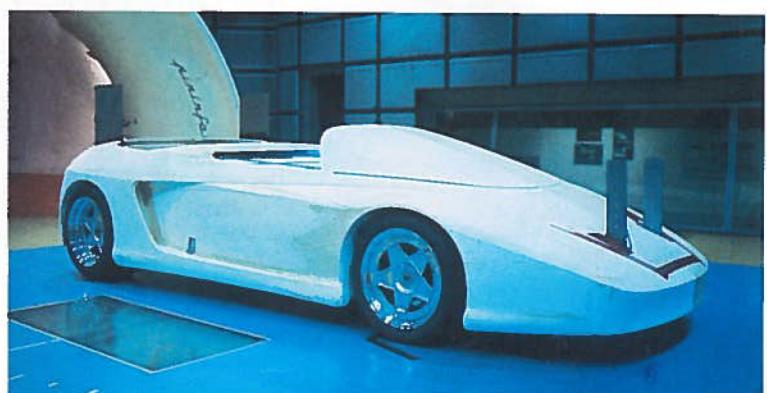
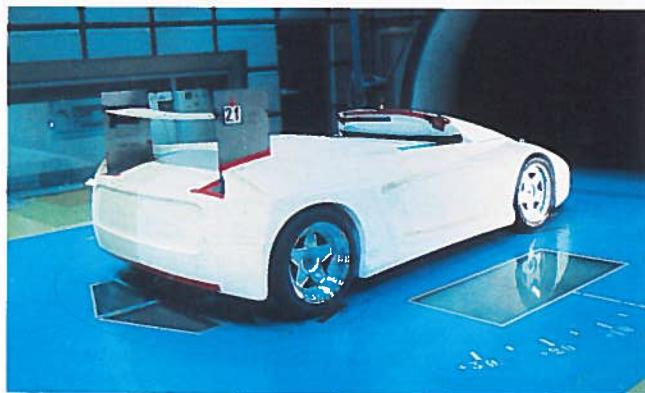
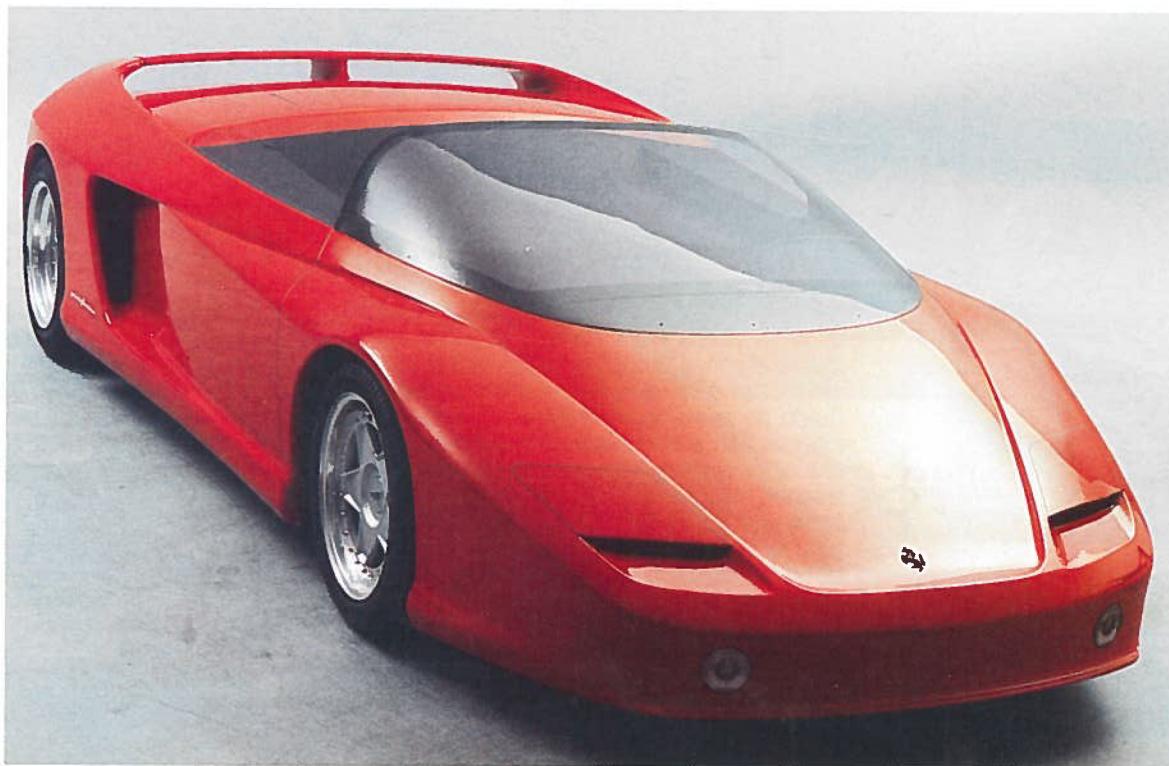
The Mythos is shaped like a speedster, and this shape was chosen during the research phase instead of a coupé or targa because it was more pertinent to racing cars; so a small dome was not included to protect passengers and neither was the assembly of the side windows. In the intentions of those who wanted it and who designed it, the spirit of the Mythos is a return to the charm of the two-seater "barcetta" of the 1950s and it is one of the



La maquette in resina che ha congelato lo stile esterno della nascente Mythos. Evidente, in queste immagini che ritraggono il modello nelle varie viste, la cura posta nell'esecuzione affinché volumi e raccordi fossero armonici in ogni parte e dettaglio.

The resin mock-up that froze the exterior style of the soon to be born Mythos. These pictures of the model from various angles clearly show how carefully it was made so that the boxes and unions were harmonious in every part and detail.





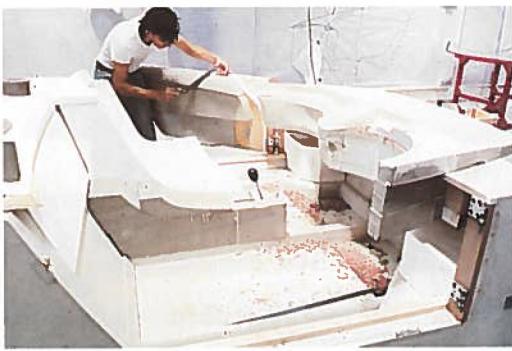
Il modello in polistirolo durante le varie fasi di affinamento aerodinamico avvenuto nella galleria del vento della Pininfarina. In alto il modello definitivo in resina, che ha fatto da riferimento per il passaggio alla costruzione del prototipo.

The polystyrene model during the various phases of aerodynamic refining done in Pininfarina's wind tunnel. Top, the final resin model which was a reference point for the building of the prototype.



Alcune fasi della realizzazione del modello in resina e del master-model dell'interno.

Some phases during the building of the resin prototype and the master model of the interior.



formativi della mitologia Ferrari. Una macchina, cioè, molto compatta, decisamente sportiva, ma anche estremamente spartana.

In alcune analisi di questo nuovo "Solitaire" della Pininfarina non è mancato l'accento al "modellato scultoreo" nel quale le masse distinte e contrapposte del muso e della coda si fondono in modo continuo e fluido. In realtà la complessità di linee che si intersecano e si riuniscono è assorbita da una armonia formale che immediatamente trasmette la percezione della scultura. Sensazione che si accentua quando la vettura è su strada, in movimento, perché dimostrazione di equilibrio fra emozione estetica e razionalità tecnica.

La forte presenza formale non ha sacrificato nella fase della progettazione i contenuti tecnici e funzionali. Anzi, alcuni dettagli innestati nel modellato con specifiche funzioni hanno contribuito ad accettuare i caratteri estetici della Mythos, ad accrescere la forza espressiva della scultura. Il disegno della parte posteriore acquista vigore ed anche armonia proprio per l'ala-spoiler che sovrasta la fascia della fanaleria e che ai lati si raccorda in continuo con le fiancate e al centro poggia su un sostegno telescopico. In funzione della velocità l'ala spoiler s'innalza di 300 millimetri per accentuare l'effetto deportante.

L'aspetto aggressivo si realizza perciò nella parte posteriore con maggiore evidenza che in quella anteriore, dove i vincoli di trattamento formale subordinato alle regole dell'aerodinamica (il prototipo è uscito dai test in galleria del vento con un buon coefficiente di penetrazione, $C_x 0,37$) non hanno concesso alla matita di tratteggiare i caratteri con maggiore incisività.

Altra particolarità della Mythos è l'assenza di grafismo superficiale; così, elementi funzionali come paraurti, fanaleria e spoiler sono stati di proposito integrati nella forma globale e privati di un ruolo decorativo.

La carrozzeria è costruita in materiale composito (fibra di carbonio), scomponibile, secondo la tecnica costruttiva delle vetture da competizione.

Lo spirito delle vetture da corsa del passato lo si ritrova nell'abitacolo composto da due piccoli sedili avvolgenti, una strumentazione semplificata e dei rivestimenti porta essenziali. L'impostazione formale è dominata dalle simmetrie, lo sguscio dei volumi si fonde con le superfici esterne con una continuità anche cromatica.

La meccanica della Mythos è la stessa della Ferrari Testarossa di cui elemento altrettanto scultoreo è il motore a dodici cilindri boxer di 4942 cc a quattro valvole per cilindro e doppi alberi a camme in testa. Eroga 390 CV (Din) a 6300 giri ed è montato in posizione centrale.

Il nome è facilmente comprensibile; è l'incontro di due leggende, cioè l'esemplificazione del mito.

elements that make up the Ferrari mythology. In other words, a very compact car that is decidedly sporty, but also extremely spartan.

Certain analyses of this new Solitaire by Pininfarina have not forgotten to mention the "sculpted modelling" in which the distinct overlapping masses of the front end and the tail blend together smoothly and fluidly. In actual fact, the complexity of lines that cross each other and join together is absorbed by a harmonious shape that at once transmits the perception of a sculpture. A sensation that becomes stronger when the car is travelling on the road because it shows the balance between an aesthetic emotion and technical rationality.

The strong shape did not sacrifice the technical and functional contents during the design stage. Instead, some details grafted on in the modelling stage with specific functions, have contributed to emphasising the aesthetic features of the Mythos, to increasing the expressive strength of the sculpture. The design of the rear end acquires vigour and even harmony thanks to the fin-spoiler situated above the light cluster fascia and which at the sides meets smoothly with the side panels and in the centre fixes onto a telescopic support. At the right speed the spoiler fin is raised by 300 mm to stress the negative lift.

For these reasons the rear end is much more aggressive than the front where the restrictions of the shape treatment conditioned by the rules of aerodynamics (the prototype came out of wind tunnel testing with a good drag coefficient of 0.37) mean that its features are less incisive.

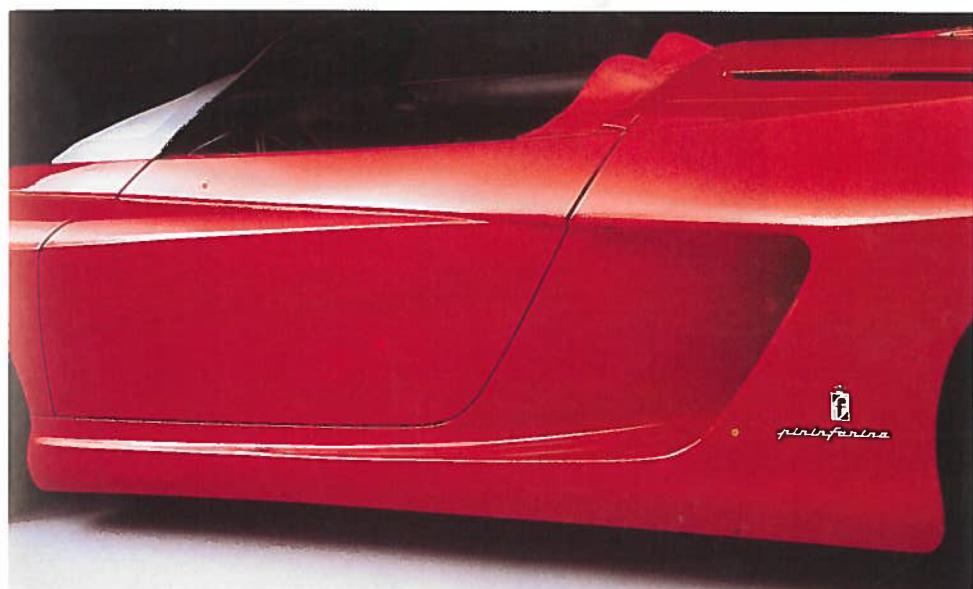
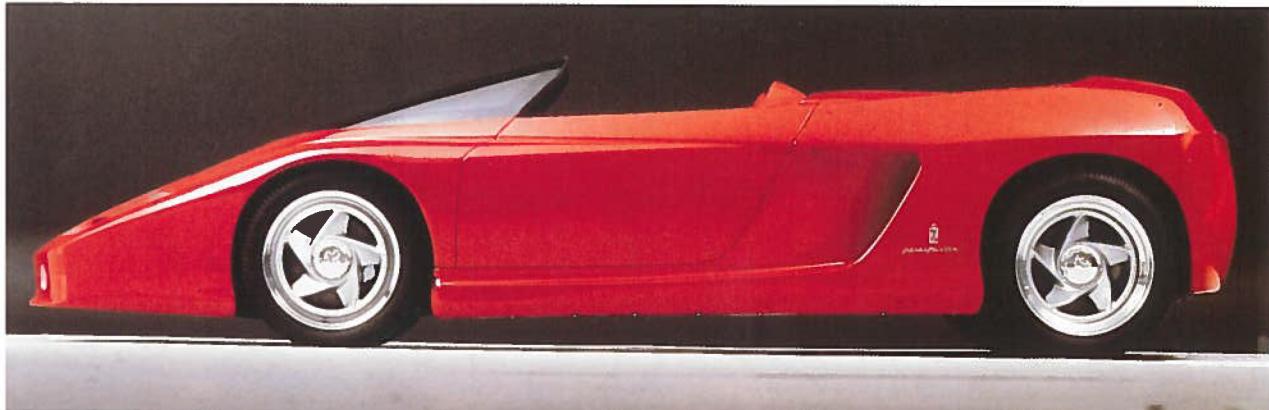
Another feature of the Mythos is the absence of graphics on its surface areas; thus, functional elements like the bumpers, light clusters and spoiler were intentionally integrated into the whole shape rather than becoming ornamental features. The body is made of composite materials (carbon fibre) following the construction techniques used on competition cars.

The passenger compartment with its two small enveloping seats, simplified instrumentation and spartan door covering is reminiscent of the racing cars of the past. The shape lay-out is dominated by symmetries, the shell of the boxes blends with the exterior surfaces with a continuity that is also chromatic.

The mechanics on the Mythos are the same as on the Ferrari Testarossa like the sculpted twelve boxer cylinder 4942 cc engine with four valves per cylinder and twin overhead cam shafts, producing 390 bhp (Din) at 6300 rpm.

The name is easy to understand: it is the meeting of two legends, in other words an example of the myth.



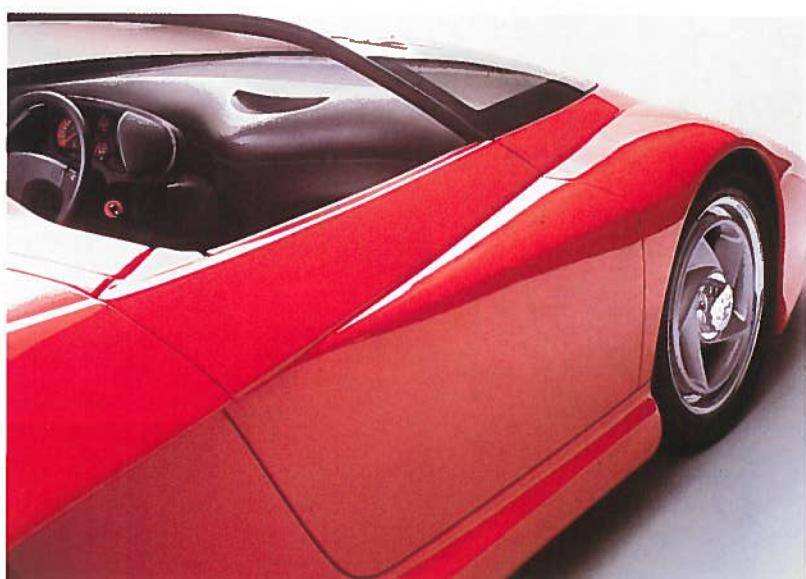
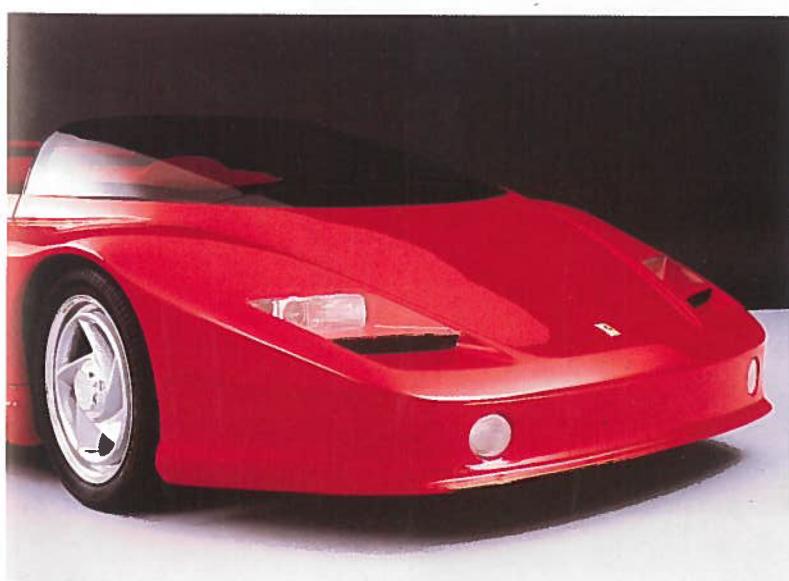


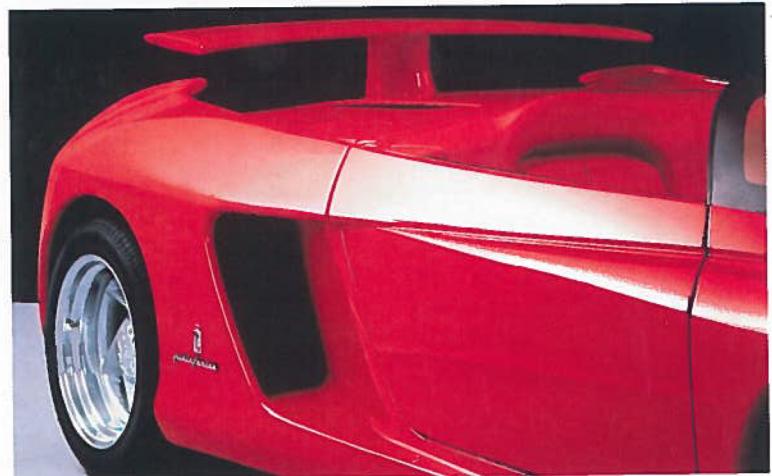
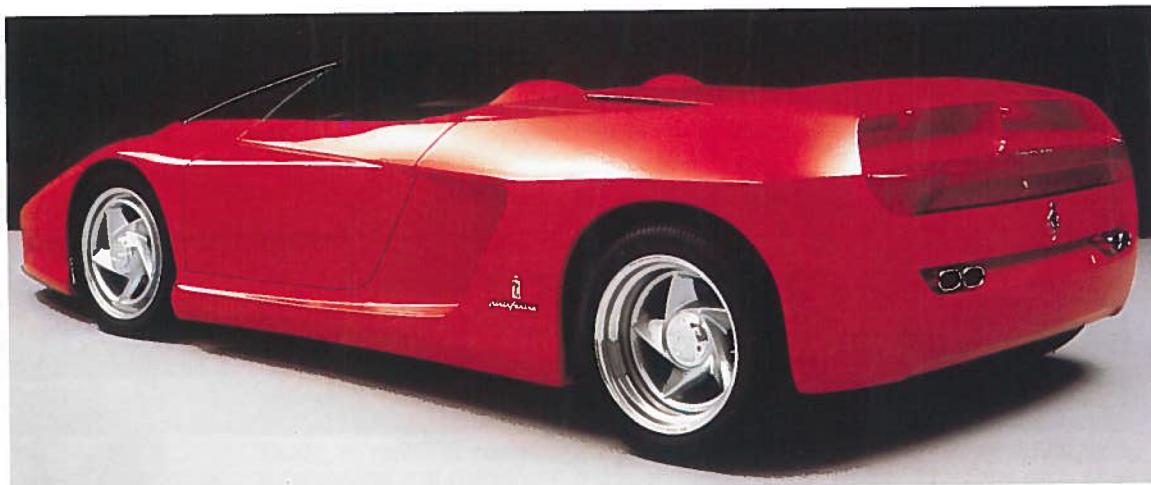
La vista del fianco dominato dalla composizione dei piani che deriva dall'arretramento dei radiatori. Estremamente complessa e ricca di un'armonia formale, la fiancata caratterizza fortemente il prototipo Mythos.

The side view dominated by the composition of the planes that arise from moving the radiators to the rear. Extremely complex and harmoniously shaped, the side is a strong feature of the Mythos prototype.

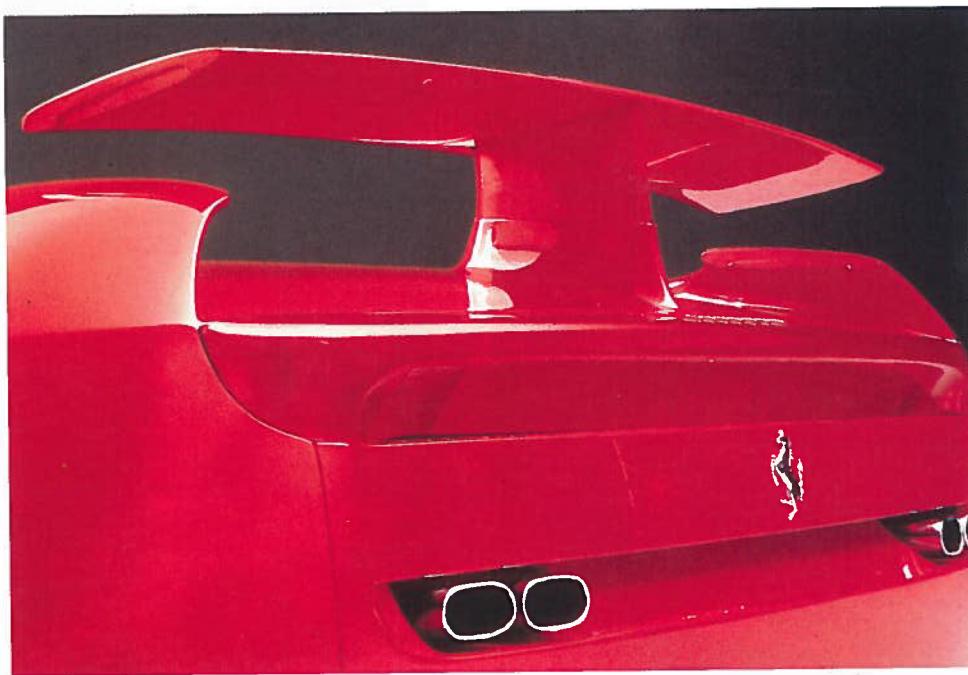
L'aspetto frontale: da qui emerge il tema dei raccordi tra piani e andamenti diversi. L'aggressività ha qui, tuttavia, un'espressione più contenuta rispetto alla muscularità della parte posteriore.

The appearance of the front end: from this emerges the theme of the unions between planes and different shapes. It is not as aggressive as the rear which is very muscular.

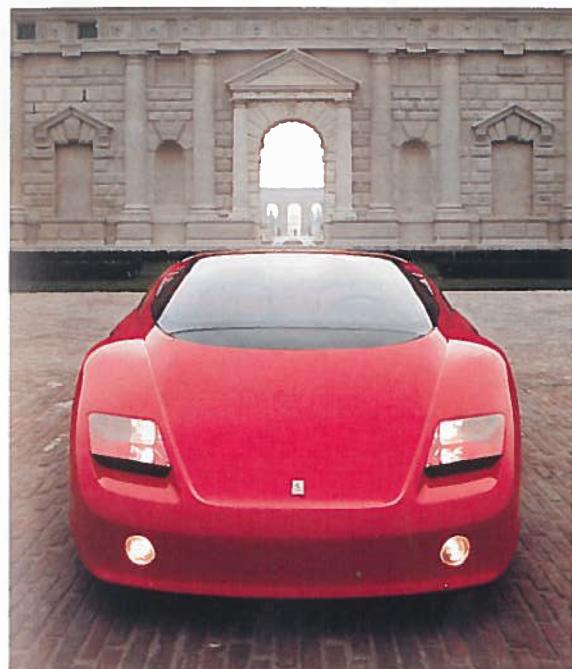




Dalla vista di tre quarti posteriore spiccano le discontinuità e si percepisce il concetto di abitacolo generato all'interno di una coda più possente. La fascia della fanaleria corre da fianco a fianco ed è sovrastata dall'ala-spoiler che ai lati si raccorda con le fiancate, mentre al centro poggia su un sostegno telescopico che, in funzione della velocità, la alza di 300 millimetri per accentuarne l'effetto deportante.



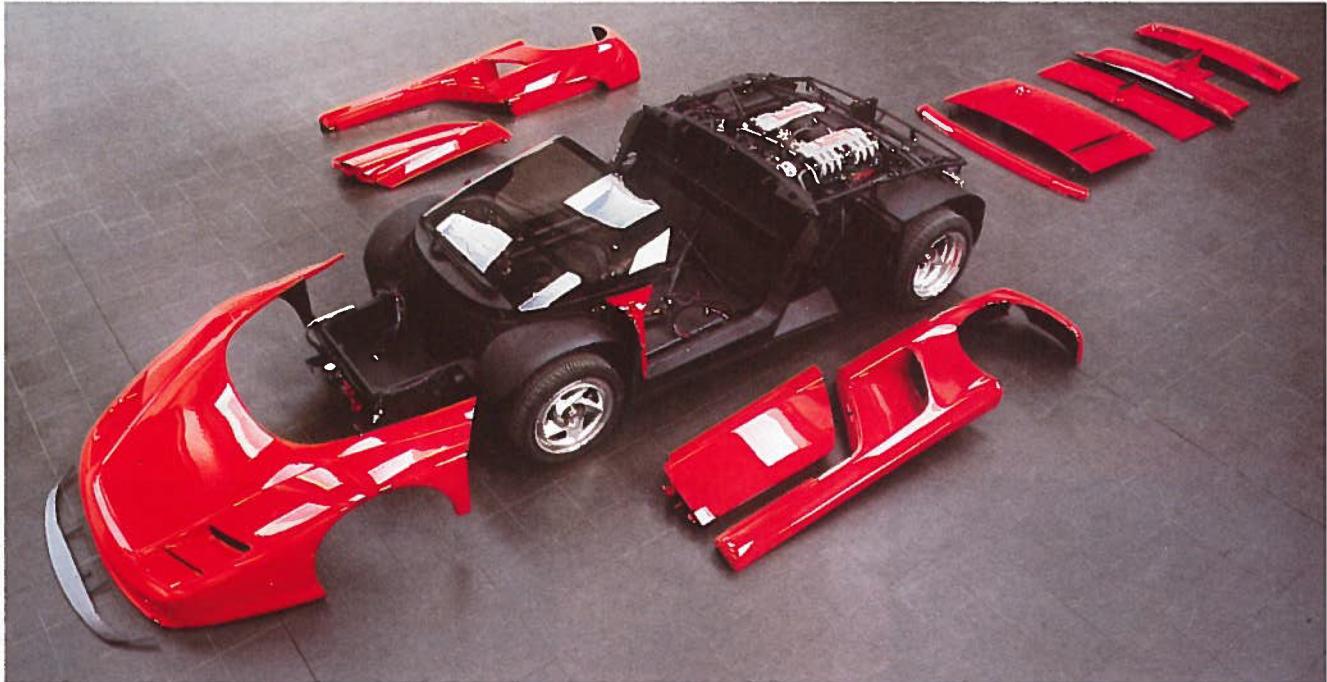
A three-quarters view from the rear shows the discontinuity and reveals the concept of the passenger compartment generated inside a more imposing tail. The light cluster fascia runs from one side to the other and above it lies the fin-spoiler which at the extremities unites with the sides, while in the centre it rests on a telescopic support which, according to the speed, raises it by 300 mm in order to emphasise the lift.



Il legame con le più recenti Ferrari di Formula 1 non è casuale. In pianta queste evidenziano una sezione a doppia S, richiamano la sinuosità formale del violino. Sotto il design interno della Mythos: si ricollega allo spirito delle vetture da corsa sport-prototipo degli anni '60. Lo sguscio dell'abitacolo è rivestito in pelle.

The link with the most recent Formula 1 Ferraris is not a chance thing. From above, they have a double-S cross section, recalling the sinuous shape of a violin. Below, the interior design of the Mythos: it is reminiscent of the sports prototype racing cars of the 60s. The passenger compartment shell is upholstered in leather.





La scocca della Mythos scomposta.
Cofani, porte e pannelleria sono in
fibra di carbonio. A sinistra e sotto:
Mythos sulla strada offre la sensazione
di scultura in movimento.

*The body shell of the Mythos removed.
Bonnet and boot lids, doors and
panelling are made of carbon fibre. Left
and below, the Mythos prototype on the
road looks like a moving sculpture.*

