

Miami (Florida), 3 Maggio, 2023

GFG STYLE DISEGNA L'INTERA GAMMA DI HYPERCAR DI LAFFITE AUTOMOBILI

Laffite Automobili e GFG Style, incaricata di disegnare e progettare tutta la nuova famiglia di vetture del nuovo costruttore italiano, presenteranno mercoledì 3 maggio, nella settimana del Gran Premio di Formula 1 di Miami, cinque modelli di hypercar full-electric (tre architetture specifiche, più altre due evoluzioni). L'occasione svela il risultato della collaborazione tra il marchio automobilistico guidato da Bruno Laffite e GFG Style di Fabrizio Giugiaro.



In meno di 6 mesi la GFG Style ha creato un nuovo family feeling stilistico, coerentemente e declinato per ognuna delle architetture realizzate.

Sotto la direzione stilistica di Fabrizio Giugiaro, la GFG Style ha progettato e realizzato la ATRAX, un hyper suv estremo (2+1) per uso fuoristradistico e una versione più stradale appunto la ATRAX STRADALE.

La BARCHETTA è unica nel suo genere, con il doppio parabrezza e i cockpit separati che, con la variante chiusa, cambia fisionomia diventando BARCHETTA Coupé, un vero e proprio modello a sé stante. La Laffite LM1 invece è una vettura sportiva derivata dalle corse endurance ma omologata per la strada.

[Download foto](#)

FABRIZIO GIUGIARO DESCRIVE IL PROGETTO

Ho creato l'impostazione della architettura e il design per la "nuova famiglia di hyper car" individuando gli stilemi in grado di caratterizzare il nuovo marchio Laffite Automobili declinandoli su tutti i 5 modelli.

Questa è stata la mia vera sfida, progettare vetture originali dalle caratteristiche completamente diverse e uniche.

Il primo obiettivo: il frontale della vettura, la sua espressione attraverso i suoi gruppi ottici caratterizzando l'immagine del brand.

"Arriva una Laffite!"



I frontali di tutti i 5 modelli hanno la stessa sequenza di design: alettoni inferiori, barra orizzontale che integra i gruppi ottici e le uscite d'aria sui cofani ben modellati; ma sono soprattutto i fanalini DRL accesi a dare il vero segno distintivo.

Il tutto è stato interpretato ispirandosi alle innovazioni di sicurezza adottate nelle corse automobilistiche. Anche se è ben evidente sulla BARCHETTA, è il vero tratto distintivo di tutto il marchio.

Nelle fiancate i montanti B hanno lo stesso andamento grafico, ma proporzioni e funzioni decisamente diverse.

Più personalizzati invece sono i posteriori delle vetture con molti elementi funzionali in comune: come i diffuser e gli alettoni che integrano il fanalino tipico delle Formula1.

Per quando riguarda gli interni il linguaggio stilistico ha le stesse caratteristiche per tutti i modelli, usando gli stessi elementi. Le bocchette e le plafoniere disegnate appositamente ne sono un esempio.

ATRAX e ATRAX STRADALE

Il disegno della Atrax e Atrax Stradale deriva da una mia lunga esperienza progettuale introdotta già 10 anni fa. Come spesso accade nella mia visione per il futuro, oltre al design, cerco di introdurre nuove tipologie di vetture, come in questo caso l'Hyper SUV. Solo oggi molte case automobilistiche lo stanno introducendo sul mercato, ma nel caso di Laffite Automobili siamo andati oltre, sia in termini di design che di utilizzo.



Atrax si propone come un SUV sportivo dalla forma esasperata ed estrema con volumi importanti e un'abitabilità generosa, consentendo un'architettura di 2+1 posti, che è una vera sorpresa!



Siamo partiti dalle enormi ruote all-terrain di quasi un metro di diametro che generano parafanghi importanti modellati con passaruote applicati dalle forme molto ricercate in carbonio a vista.

La fiancata è semplice con la linea di cintura ben proporzionata e la porta che si alza a farfalla con un unico finestrino che scende regolarmente.

La particolarità della porta è la presenza del montante A "staccato" che funge da elemento aerodinamico nel punto più delicato dei flussi, creando così un design unico.

[Download foto](#)

Il montante B è anch'esso "staccato" dalla carrozzeria, funge da alettone aerodinamico e si completa con due uscite d'aria.

Il brancardo in carbonio a vista ha tre elementi di acciaio molto grafici per proteggere da eventuali impatti con il terreno.

L'anteriore è concepito all'insegna della funzionalità, alette sopra i parafranghi ed un alettone centrale che cela lateralmente i fanalini. In basso sotto la presa del radiatore è stato integrato il winch, tipico delle vetture fuoristrada, anche questo disegnato appositamente per la vettura.

Posteriormente sono evidenti le due differenziazioni tra Atrax ed Atrax Stradale. La prima ha la ruota di scorta esterna tenuta da una struttura a "ragno" che funge anche da sistema idraulico per poter sollevare la grande ruota di scorta.



Il posteriore dell'Atrax Stradale ha invece alettoni lineari e ospita un grande bagagliaio.



Entrambi hanno in comune un alettone finale integrato ai parafranghi, mentre le luci posteriori rotonde di derivazione sportiva sono separate da una striscia luminosa rossa.

Importante è il diffuser aerodinamico che si regola in altezza scendendo alle alte velocità.

INTERNO

La Atrax è caratterizzata prima di tutto dallo sfruttamento totale dello spazio (2+1) con un'abitabilità interna che non ha eguali. Il design ha dovuto tener conto che i sedili sono fissi ma regolabili in altezza. La pedaliera e il piantone sono regolabili di ben 180mm, dando così una perfetta posizione di guida. Le cinture sono a 4 punti fissi e conseguentemente la plancia ha tutti i comandi raggiungibili senza spostare il corpo.



La plancia sportiva, orizzontale, con forma ad ala, ha la parte superiore scura in pelle stampata a carbonio e la parte sottostante in pelle sportiva dal colore giallo, separate da una striscia cromata che integra le 4 bocchette con regolazioni individuali.



Sopra la plancia una palpebra sotto parabrezza integra 3 display che danno la visione posteriore e laterale della macchina. Gli specchietti retrovisori anche in questo caso sono stati sostituiti dalle telecamere.

Il loro posizionamento è stato ideato per avere la visione posteriore subito dopo quella anteriore senza dover muovere la testa.

I pannelli porta, essenziali e dal design minimale, integrano un comodo portaoggetti e sono privi di tasti per la movimentazione in quanto irraggiungibili a porta aperta. È stata così concepita una plancia centrale fissata in alto per raggiungere sempre comodamente tutti i comandi.

Un trolley disegnato appositamente, asportabile, integrato sul tunnel centrale, separa il passeggero dal driver e funge da comodo porta oggetti e doppio cap holder.

Tutti i comandi vettura sono sul volante, dal design avveniristico, che integra un display centrale multifunzione.

Anche i sedili, in pelle gialla con inserti in pelle stampata carbonio, sono super sportivi ma confortevoli e caratterizzati da una grafica a "ragno".

[**Download foto**](#)

LM1

La mission della LM1 è quella di concepire una forma su un mezzo essenzialmente destinato alle corse ma che è omologabile per uso stradale, introducendo un comfort inaspettato a tutti gli effetti.



Le linee sono disegnate dal vento, ma pensate in tutti i suoi aspetti stilistici per renderla ancora più attraente e senza compromessi.

Il frontale basso è ben caratterizzato dai fanali della famiglia Laffite.

La parte centrale del cofano è nero e ospita una grande uscita d'aria centrale, mentre sui parafanghi verniciati sono ricavate delle alette attive.

La cupola/cockpit è strettissima, a forma di goccia, e con una larghezza massima di 90 cm come prevede la regolamentazione delle vetture da corsa di questa tipologia.

L'andamento del parabrezza avvolgente prosegue nelle porte creando i finestrini laterali che scendono fino al montante B, che ha una grafica simile a quella presente su Atrax ma che genera qui due piccoli finestrini.

Lateralmente la cupola è tiratissima e scende posteriormente fino al diffuser e ha la particolarità unica di avere ben due montanti che la sovrastano con doppia funzione: la prima di sostegno al grande spoiler attivo e la seconda di convogliare meglio il flusso aerodinamico, una vera innovazione che scommetto vedremo presto nelle future auto da corsa.



La fiancata ha una spalla larghissima, unica, e verso il posteriore si integra con le parti laterali del grande spoiler attivo (tipo DRS), integrando i fanalini posteriori.

Il posteriore è estremamente tecnico, un design all'insegna della funzionalità e dell'aerodinamica.

Le uscite d'aria laterali celano dietro la griglia gli attacchi per la ricarica e per il sistema di sollevamento integrato.

[Download foto](#)

INTERNO

L'interno ha come primo impatto i due sedili sfalsati: questo elemento caratterizza tutto l'ambiente.

La plancia è ad ala con lo stesso schema della famiglia Laffite, dove la parte superiore è nera di pelle stampata carbonio, la parte inferiore di alcantara blu, e le due sono separate da una striscia luminosa che integra una bocchetta centrale con display.

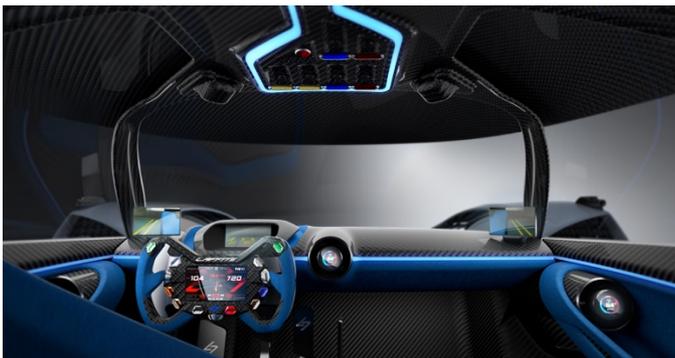
I pannelli porta sono asimmetrici a causa dei posti sfalsati, hanno le bocchette aria individuali con display, mentre solo il passeggero ha un maniglione.

Anche qui tutte le funzioni delle aperture porte e vetri sono nella console centrale poste in alto.

Il volante ospita, oltre a un display touch multifunzione centrale, tutti i comandi come una vera vettura da corsa ma dal design ricercato fin nei minimi dettagli.

Anche sulla LM1 la visione esterna è data da monitor integrati sulla plancia.

I sedili sono fissi con la sola regolazione in altezza, in quanto anche qui pedaliera e piantone si muovono "verso" il driver. Il loro stile è caratterizzato da cuscini in alcantara blu su scocca in carbonio che possono essere facilmente personalizzabili.



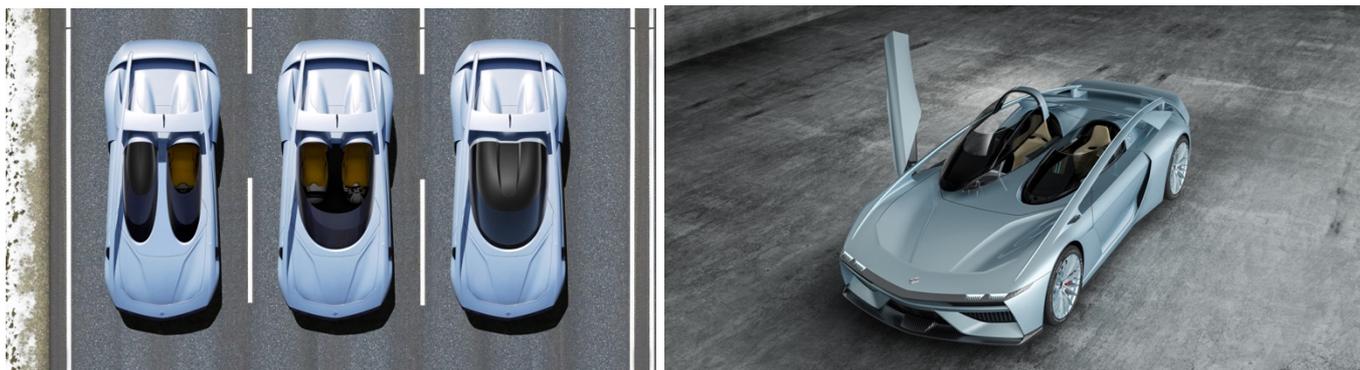
BARCHETTA e BARCHETTA COUPÉ

Il progetto Barchetta e Barchetta Coupé è il più complesso da ogni punto di vista e molto innovativo.



La Barchetta si presenta con due forti particolarità: due posti separati, ben due parabrezza individuali e l'halo, di derivazione Formula 1, decisamente insolito per una vettura aperta e omologata che dà il massimo della sicurezza.

La scelta di una doppia cupola prende spunto da una idea di mio padre Giorgetto del 1959, poi riproposta nel prototipo Aztec del 1988.



L'ultima sua sperimentazione formale di uno schema simile è stata proposta con la concept car Dora del 2020, che è in realtà l'inizio di questo progetto: diamo grande valore alla nostra ricerca avanzata in termini di concept car, che per noi non sono mai fini a sé stesse. Il doppio cockpit sovrastato dalle grandi strutture tipo Halo determina la vera innovazione di design.

Per accedere all'interno, i due cockpit si sollevano in maniera indipendente ma contemporaneamente alle porte, creando un movimento spettacolare.

Il frontale conferma gli stilemi Laffite con la particolarità della doppia fanaleria ben delineata e separata da un grande alettone integrato.

L'elemento stilistico del progetto è certamente determinato dalla struttura ad arco che rende la linea di fiancata continua nella parte superiore e si appoggia ai grandi montanti B di forma alare.

Semplice il trattamento del fianco nella porta che si esaspera nel grande parafango posteriore.

Il posteriore è caratterizzato da un fanalino superiore continuo che è anche esso "spoiler", sotto il quale vi è una parte in carbonio a vista che integra i tre elementi per parte a dare ulteriori funzioni di fanalini.

La coda si chiude in alto con uno spoiler attaccato ai due finali dell'halo.

[Download foto](#)

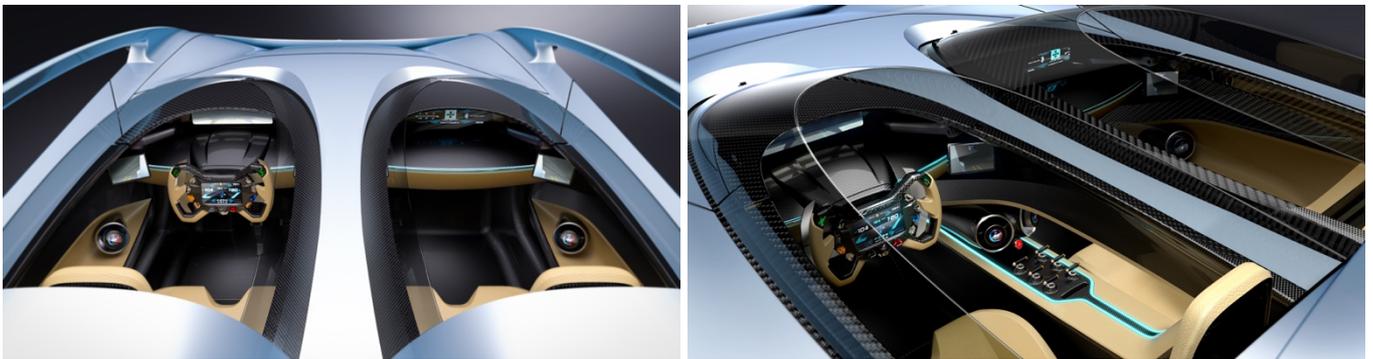
INTERNO

Originalità stilistica dell'interno è riconducibile al design dei due cockpit separati che possono essere anche chiudibili. Il design è raffinato nei dettagli, sia nella console centrale, dove oltre alle funzioni delle porte ci sono anche due bocchette d'aria con display integrato, sia nel pannello anche esso con bocchetta d'aria integrata. Il taglio stilistico tra pannello porta e console è simmetrico.

Le singole plancette di driver e passeggero seguono lo stile di famiglia come le altre vetture, con la parte superiore in pelle stampata a carbonio e la parte inferiore in pelle beige, separate da una modanatura cromata con luce sofisticata.

Dal lato driver vi sono tre monitor per la visione posteriore e laterale, mentre il passeggero può utilizzare il proprio monitor anche per altre funzioni.

Il volante è molto tecnologico ma dal design ricercato e ospita tutti i comandi veicolo nel display touch centrale, come sulle vetture da corsa.



Sedili con sellature in pelle beige e nero stampata in carbonio sono all'insegna del comfort e dell'eleganza sportiva, i sedili sono fissi anch'essi con regolazione in altezza. Piantone e pedaliera sono regolabili per il massimo dell'ergonomia.

BARCHETTA COUPÉ

È un coupé derivato dalla versione aperta ma con una sua grande personalità: il parabrezza singolo avvolge driver e passeggero. Il tetto in carbonio asportabile dà una fisionomia inaspettata e originale.



La Barchetta Coupé è la sintesi tra innovazione, eleganza e originalità. L'interno ha lo stesso schema stilistico della Barchetta: un unico ambiente separato da una struttura centrale.



GFG Style

GFG Style è una società di consulenza stilistica nata nel 2015 dalla straordinaria esperienza creativa nel campo del car design di Giorgetto e Fabrizio Giugiaro. Giorgetto è conosciuto in tutto il mondo come uno dei designer di maggior successo nella storia dell'automobile. Fabrizio è attivo nel campo del design automotive e dell'architettura da oltre trent'anni. Insieme hanno progettato e sviluppato più di 200 prototipi e più di 300 modelli entrati in produzione per numerose case automobilistiche.

<https://www.gfgstyle.it/media.html>



Per maggiori informazioni:

GFG Style Media Centre
Umberto Giorio +39 334 6590102
media@gfgprogetti.com

GFG Progetti s.r.l.

Via Giulio Pastore 6-8 - 10024 Moncalieri (TO) ITALIA
Tel. (+39) 011 6203339
www.gfgstyle.it

Download foto