

scenari

UNA PASSIONE PAGANI

Si chiudono i festeggiamenti per i 25 anni di un costruttore davvero unico
Horacio: "Il nostro segreto è non restare su strade conosciute, ma avere nuove idee"



Per chiudere i festeggiamenti dei suoi 25 anni, Pagani è in mostra con i suoi gioielli (25 anni di Cuore, Mani e Passione) al Mauto di Torino fino al 14 gennaio

Storia e leggenda al Mauto di Torino: la storia è quella ospitata dalle collezioni e costantemente

DI OTTAVIO DAVIDDI

attualizzata dalle mostre e dai convegni, la leggenda è quella contemporanea rappresentata dalla Pagani Automobili e del suo fondatore Horacio. "Quest'anno festeggiamo i 25 anni di attività e ho vietato - premette - di pronunciare la parola successo sino a quando non arriveremo a quattro volte questo traguardo". Come a dire, siamo soddisfatti di noi stessi, ma il bello deve ancora venire. La mostra torinese è l'evento che chiude le celebrazioni del quarto di secolo e si intitola: "25 anni di Cuore, Mani e Passione" (resterà aperta al pubblico fino al 14 gennaio 2024). In esposizione le auto (Zonda, Huayra e l'ultima nata, Utopia). Esposti anche disegni, alcune parti meccaniche, i potenti gruppi motore (da sempre realizzati con la Mercedes AMG, in un rapporto che non è di semplice fornitura, ma di stretta collaborazione e di processi progettuali condivisi).

La creatività di Horacio Pagani trae linfa da ricerca, innovazione, impiego di tecnologie raffinate. Senza troppi condizionamenti dalle tendenze del momento. Del resto, chi acquista una Pagani acquista un sogno (parole di Pagani stesso) e ciascuno è libero di sognare come vuole.

"Questa mostra è stata proposta in giro per il mondo - spiega il fondatore dell'azienda - e ha toccato luoghi iconici per il mondo

dell'auto. Essa stessa è una tappa del nostro viaggio, un viaggio che con il trascorrere del tempo vuole passare dalle auto alle persone. Da parte mia, guardando alla storia dell'auto, non posso che ringraziare i grandi "visionari" del passato, dai Maserati a Enzo Ferrari a Ferruccio Lamborghini. Anche per questo mi onora la tappa a Torino, patria di una grande scuola di design". Svela anche un retroscena: nel 1982 bussò alle porte di Giorgetto Giugiaro senza successo. Negli anni, Pagani e Giugiaro sono diventati amici: "Ogni volta che ci incontriamo, mi ribadisce quale fortuna sia stata che non abbia trovato un lavoro presso di lui, così ho cercato una strada tutta mia. Penso che abbia ragione".

Il venticinquennale cade in un momento di grande trasformazione dell'automobile, che si sta spostando verso l'elettrificazione. Come immagina Horacio Pagani i prossimi 25 anni e quelli che mancano al traguardo dei cento? "Sono ottimista sul futuro della Pagani - spiega - perché sappiamo realizzare auto di altissima qualità, applicando le tecnologie più avanzate. Abbiamo tante aziende che collaborano con noi, costruiamo vetture che sono estreme, ma piacevoli da guidare. Le nostre automobili non sono per il nostro ego, ma per rispondere alle esigenze di chi le acquista. Per questo siamo aperti a ogni soluzione, ma sappiamo anche che al momento nessuno dei nostri clienti chiede l'elettrico o l'ibrido. Del resto, una Pagani non

è per portare i figli a scuola né per andare a fare la spesa". L'azienda è rivolta al futuro, l'età media di designer e progettisti è attorno ai 30 anni. "Io li sprono ad avere idee nuove, non importa se a volte un disegno non riesce bene. L'importante è non restare sulle strade conosciute". Una Pagani non è una supercar, ma una hypercar, non può e non deve assomigliare a nessun'altra. Detto questo, nuovi sistemi di progettazione e di simulazione vengono applicati, anche verso aree tecniche che in passato erano demandate all'esterno, come l'elettronica. E si fa ricorso alla intelligenza artificiale, che permette di risparmiare tempo, dedicandosi ad altri progetti.

La storia industriale delle Pagani nasce con la Zonda del '99, rimasta in catalogo per oltre un decennio, prodotta solo in 140 esemplari e declinata in diverse versioni ed edizioni speciali. Molto in funzione (ora come allora) dal gusto del cliente. Anche per questo il design, fedele a se stesso nei criteri di base, si modifica in funzione delle personalizzazioni. La Zonda era inizialmente equipaggiata con il V12 da 5987 di cilindrata, regolarmente omologata per la circolazione. Le successive versioni, come la "S", avevano cilindrate maggiori (da 7 litri o 7.300 cc con potenza cresciuta sino a oltre 550 CV. La "F Clubsport" aveva 650 CV). Nel 2013 è arrivata la Zonda Revolution, con un V12 aspirato (sempre Mercedes AMG) da 6 litri e ben 800 CV (da 0 a 100 in 2,6 se-

condi, velocità massima di oltre 350 orari): ne vennero prodotte cinque. Parlare di soldi di fronte a una Pagani non è elegante, i prezzi sono in linea con l'esclusività; questa Revolution costava 2 milioni e 200 mila euro. Peraltro nel 2018 la Zonda divenne anche Barchetta HP (le iniziali di Pagani) che costava 20 milioni di euro (la più costosa auto di serie, benché realizzata in soli 5 esemplari). Dopo la Zonda si è aperta l'era della Huayra (per restare in tema di prezzi, la versione Codalunga costa 7 milioni) Zonda è il nome di un vento argentino, Huayra si ispira al nome di una divinità della mitologia sudamericana che comanda le brezze. Un omaggio di Pagani alle sue origini. "Io sono nato a Casilda, in Argentina, figlio e nipote di italiani. La mia famiglia aveva un forno e io imparai che se il pane non è buono i clienti vanno a comprarlo altrove".

La Huayra è un modello chiave perché ha esteso l'uso di materiali in compositi, un cavallo di battaglia di Horacio Pagani, e ha richiesto un esteso lavoro di coprogettazione con la AMG per la comprensibile difficoltà di coniugare un V12 Turbo di 4 litri (con in relativi 700 CV di potenza) con le norme sulle emissioni.

Oggi la Pagani approda alla Utopia, che si segnala per l'adozione di linee più essenziali, anch'essa con un V12 AMG di 6 litri e 864 CV. La strada verso i cent'anni è forse meno lunga di quanto si possa credere.

L'INCONTRO

L'AMORE DI BOTTURA PER LE AUTO VELOCI È DIVENTATO LIBRO

Non ci sono soltanto 85 ricette nel suo "Slow Food, Fast Cars"

Ci sono due momenti in cui Massimo Bottura, il solo cuoco italiano a issarsi sul gradino più alto della *The World's 50 Best Restaurants*, sembra pervaso da un fuoco sacro: quando racconta i nuovi piatti agli ospiti - celebrities o semplici gourmet - che arrivano da tutto il mondo (realmente) per sedersi a un tavolo dell'Osteria Francescana di Modena e quando mostra la clamorosa collezione di auto sportive a quanti soggiornano a Casa Maria Luigia, lo splendido relais nella prima campagna fuori città. Due passioni, fissazioni per certi versi, che Bottura con la fondamentale collaborazione di Lara Gilmore - americana di Washington e ben più che una moglie - ha raccontato in un nuovo libro: *Slow Food, Fast Cars*.

Il titolo dice tutto: 85 ricette che fanno parte del buono di Casa Maria Luigia e una presenza massiccia di auto, più nei pensieri che nelle fotografie. Perché uno dei segreti di una maison di lusso (informale, ma di lusso resta) è proprio di sorprendere l'ospite con il "playground" - come lo chiama lo chef trisstellato - negli spazi interni dei relais. E lì ci sono tante, tante auto. Ma non viene voglia di fotografarle o fare stories su Instagram perché ti senti obbligato a seguire il suo racconto entusiasta, in perfetto inglese, su questo o quel modello. A partire da un esemplare

unico al mondo di Huracan Evo con una grossa macchia gialla e la scritta "Oops" sul cofano anteriore. Un'idea di Stefano Domenicali, all'epoca a.d. di Lamborghini, che era rimasto affascinato da uno dei più celebri piatti del



suo amico cuoco: "Oops, mi è caduta la crostata di limone" sino al punto di creare una personalizzazione. Poi ci sono auto Ferrari e Maserati (di cui è ambasciatore), l'Alfa Romeo Duotto come una GP 4 Pantera di De Tomaso che è stata restaurata in due anni di lavoro e consegnata a Bottura per celebrare il sessantesimo compleanno. "E' arrivata a metà della festa: quando lui ha scoperto, guidandola nel vialetto, che i meccanici avevano raddoppiato la potenza del motore si è messo a gridare. Cosa avrebbe potuto desiderare di più un ragazzo emiliano?" ricorda Lara.

In effetti, il demone del motore è sempre stato parte integrante dell'epoca botturiana, diventando spesso riferimento per l'arte in cucina. "Se cresci da queste parti, non puoi non innamorarti delle auto: fin da bambino sono stato circondato da macchine legendarie" dice con un sorriso. E' questo che ha ispirato il concetto del playground, reso unico dal rito domenicale a Casa Maria Luigia: per trovare spazio ai tavoli del brunch più famoso in Italia - Tòla Dolza, ossia "prenditela comoda" in dialetto modenese - nei mesi freddi Bottura e i suoi ragazzi spostano le auto dall'interno all'esterno consentendo a qualche fortunato ospite, spesso straniero, di fare un giro tra i vialetti. *Slow Food, Fast Cars* è anche questo, un concetto antico e moderno. "Mi ha sempre affascinato abbinare il pensiero lento alla velocità nell'esecuzione: festina lente, dicevano i romani. Anche in cucina è così: ogni nuovo piatto richiede un ragionamento lunghissimo. Poi in cucina vige una tensione incredibile, a ogni pranzo e a ogni cena ci giochiamo il nostro Gran Premio" sottolinea il Massimo nazionale.

Maurizio Bertera

CONSIGLI DI LETTURA

Ferrari, Schumi, Vale, Giugiaro, ma anche una sorprendente R4

Il libro di Trellini ci racconta uno spaccato della storia d'Italia (e non solo) partendo da un'auto celebre anche per un delitto

Se cercate un regalo per un appassionato di motori e non avete la possibilità di regalarli un'auto o una moto, potete ripiegare su un libro. C'è l'imbarazzo della scelta e sicuramente regalerete dei momenti di felicità. Se siete a Milano fate un salto in Corso Venezia, alla Libreria dell'Automobile, il paradiso per chi ama i libri di motori. Se non passate da Milano potete sempre dare un'occhiata al sito o cercare in qualche libreria generalista. Ci sono libri dedicati a grandi dello sport come l'imperdibile *Valentino Rossi* di Nico Celeghini, uno che Vale lo ha visto nascere. Il titolo del libro pubblicato da Giorgio Nada è "L'importante è divertirsi". Beh, il divertimento è assicurato. Se con Vale ci si diverte, con lo *Schumacher* di Alfredo Giacobbe per la serie delle vite inattese di *66hand2nd*, si riflette. La storia del campione più amato dai ferraristi raccontata 10 anni dopo il suo incidente sugli sci. Non ci sono novità,

ma Schumi è ben raccontato. Restando in tema Ferrari ecco l'imperdibile nuova uscita del *Tutto Ferrari* di Leonardo Acerbi che è arrivato alla sesta edizione con Purosangue, il primo suv non suv della Casa, in copertina. Dalla Auto Avio Costruzioni alla Ferrari Roma Spider: ecco qui tutte le vetture prodotte a Maranello. *Ferrari nel cuore della Formula 1* è anche il titolo del bel libro fotografico di Rizzoli con le immagini di Rainer Schlegelmilch e Ercolo Colombo, un vero maestro dello scatto. Poco prima di Natale è uscito il film di Michael Mann su Ferrari. Il libro da cui è stato tratto il film, *Ferrari. L'uomo, l'auto, il mito* di Brooks Yates è stato ripubblicato da Garzanti. Per chi volesse approfondire il 1957 raccontato da Hollywood, Luca Dal Monte ha pub-



Una carrellata di libri consigliati per fare un regalo agli appassionati di motori

blicato per Cairo Editore. *Ferrari presunto colpevole* in cui ricostruisce con scrupolo (e tanta documentazione) l'inchiesta successiva all'incidente che costò la vita a De Portago. Di Luca è in libreria anche il libro di racconti *Belli e Dannati 2* per chi avesse già apprezzato il primo. Su Piero Taruffi, vincitore della Mille Miglia del '57, interpretato da Patrick Dempsey nel film, c'è anche l'ultimo libro della figlia Prisca, *Doppietta e punta tacco: la mia vita con la Volpe Argentina* per Miverva. Per gli amanti delle belle auto e della storia del design, Giorgio Nada Editore ha ristampato la versione aggiornata del suo *Giugiaro & Fabrizio Giugiaro*, un libro in cui viene ripercorsa (anche con tante fotografie) la carriera di uno dei più grandi desi-

gnier italiani. Il testo è in inglese e fa parte di una collana che ha già raccontato Pininfarina, Touring, Bertone, Zagato, Vignale e Ghia. La storia dei grandi carrozzieri italiani. Un po' di cultura automobilistica.

L'ultimo consiglio non riguarda un libro prettamente automobilistico anche se il titolo è dedicato alla mitica Renault 4. Il volume di Piero Trellini pubblicato da Mondadori si intitola semplicemente *R4* con sotto titolo da Billancourt a via Caetani. Dallo stabilimento da cui uscì la R4 alla vita romana dove, all'interno di una R4 rossa, fu ritrovato il cadavere di Aldo Moro. In mezzo c'è la storia dell'industria automobilistica europea raccontata come solo Trellini sa fare. Piero è l'autore di quello straordinario libro che è *La partita*, dedicato al romanzo di Italia-Brasile al Mundial spagnolo. Come dice il mitico Antonio D'Orrico "il Trellinismo è un fenomeno unico al mondo".

u.zap.