



PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

UNA COMUNITÀ DI PERSONE NATA DAL SOGNO DI UN FANCIULLO

"I sogni e la passione sono l'energia dei nostri giorni. Fin da quando ero bambino, in Argentina, ho sognato di venire in Italia, a Modena dove nascono le macchine più belle al mondo. Il sogno mi ha permesso di vedere i tanti ostacoli come sfide da superare, con determinazione e fatica, e come opportunità di crescita e arricchimento." - Horacio Pagani

La Pagani Automobili nasce ufficialmente nel 1998 ma la sua storia inizia molto prima. Nasce in una cameretta di Casilda, Pampa argentina, dove un bambino di 10 anni sognava il futuro lavorando il legno di balsa per dare forma a modellini di automobili. Quel fanciullo, curioso e avido di letture, scopre Leonardo da Vinci e rimane affascinato dal suo possibile dialogo tra Arte e Scienza. Una fascinazione che non lo lascerà più e che diventerà ispirazione di vita e della Pagani Automobili. Dalle origini, con soli 25 colleghi e molto lavoro da fare, la situazione è cambiata notevolmente. Oggi l'azienda, pur rimanendo una realtà essenzialmente a dimensione familiare, conta quasi 200 persone. Ingegneri, designer e tecnici abitano il Centro di Ricerca "Arte e Scienza", sede storica dove è nata la Zonda, mentre lo stabilimento, inaugurato nel 2016, ospita la produzione di 50 vetture l'anno. In Pagani non c'è spazio per parole come successo o perfezione perché successo e perfezione sono ricerca continua, movimento di pensiero e di mani. E il miglioramento continuo non è solo una filosofia: 14 i milioni di euro investiti nel 2022 - l'11% del fatturato - 69.400 le ore di Ricerca e Sviluppo.

I clienti in Pagani sono prima di tutto persone

Con una richiesta costantemente in crescita nel mercato europeo, nordamericano ed asiatico, acquistare una Pagani significa anzitutto innamorarsi di un desiderio, corteggiarlo e lasciarsene conquistare. Così come per la cura dei dettagli, anche la cura del cliente ha un taglio emotivo ed artigianale. Per questo attendere una vettura è parte della Pagani stessa; l'attesa non serve solo a immaginare il giorno della consegna, ma a immaginare l'automobile e a personalizzarla insieme ai designer e ai tecnici che ti accompagnano giorno per giorno. Un corteggiamento fatto di ascolto, emozioni e suggestioni, come può essere vedere un dettaglio dove altri non lo vedono o un colore che per altri non esiste, realizzando così una vettura unica e irripetibile. Non semplice customer care ma, anche in questo caso, una vera e propria filosofia che guarda alle ispirazioni e ai desideri delle persone.





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

“Grandi Complicazioni”: rendere possibile l'impossibile

La divisione di Pagani Automobili dedicata ai progetti speciali prende il nome di “Grandi Complicazioni” proprio perché realizza, in serie ultra-limitata, vetture che presentano tecnologie uniche e complesse da realizzare. Il termine Grandi Complicazioni (di derivazione dal mondo dell'alta orologeria) si riferisce proprio a quelle invenzioni, se non addirittura vere e proprie rivoluzioni tecnologiche, talmente difficili da realizzare che rendono un orologio da polso tanto intricato quanto finemente curato dal punto di vista estetico. Del resto, la bellezza in Pagani è una prestazione delle automobili, al pari della sicurezza di guida e del piacere di stare al volante. Qui il futuro arriva prima che altrove grazie alla ricerca sui materiali compositi, alla tecnologia che consente di lavorare leghe e alluminio ricavandone dal pieno i componenti delle Hypercar, all'elettronica d'avanguardia che è mente sensibile capace di affiancare il cuore alla guida.

Il Museo Horacio Pagani e l'Atelier di produzione

Nel 2017 vengono inaugurati il nuovo Atelier di produzione e il Museo Horacio Pagani, che ripercorre le tappe del designer italo-argentino: dagli anni in Lamborghini alla fondazione di Modena Design e di Pagani Automobili nel 1998. In esposizione i primissimi esemplari di Zonda, le iconiche Zonda Cinque, Zonda R e Huayra. Un'esperienza che parte dal Museo e termina all'interno dell'Atelier di produzione, dove è evidente la continuità che lega i primi modellini in legno di balsa agli ultimi studi sulla fibra di carbonio e materiali compositi. Al seguente [link](#) sono disponibili tutte le informazioni per visitare l'Atelier e il Museo Horacio Pagani.

La ricerca del bello è moto continuo

Pagani Arte è il nuovo atelier creativo dedicato a espandere l'idea di bellezza coltivata da Horacio ed il suo team. Non più solo Hypercar, ma anche interior design per aerei, elicotteri, yacht e suite. Con Pagani Arte la ricerca del bello diventa così identità esclusiva e riservata, lusso nella sua quintessenza emozionale, qualcosa di ancora non visto, ma a lungo atteso.





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

MADE IN ITALY IN TRE ATTI D'AUTORE

Il primo capitolo è legato al progetto C8, Zonda, che nel 1999 pose le basi di questa storia ambientata nella Motor Valley italiana. Poi, nel 2011, toccò al progetto C9, Huayra, al debutto con innovazioni sofisticate come l'aerodinamica attiva. Il terzo atto è Utopia (progetto C10) con più di quattromila disegni stilistici, dieci modelli in scala, un modello per la galleria del vento, due modelli in scala 1:1 e innumerevoli idee, ricerche e sperimentazioni su otto prototipi completi per un lavoro di team durato più di sei anni.

1999 – Zonda - Atto I

Il 9 marzo 1999, durante la prima giornata stampa del Salone di Ginevra, il pubblico internazionale conobbe una Zonda, la C12, per la prima volta. Una vettura sotto alcuni punti di vista futuristica e rivoluzionaria, con il suo parabrezza curvo e profondo e l'abitacolo rivolto in avanti come quello di un cacciabombardiere, concepita per emozionare fin dal primo istante.

Accolta da subito come elemento di rottura nel panorama automobilistico dell'epoca, tanto da meritare la coniazione ad hoc del termine Hypercar, Pagani Zonda diventa di lì a poco una delle vetture più celebrate degli ultimi decenni, collezionando in tutte le sue molteplici versioni, innumerevoli premi e segnando numerosi record di velocità sui più ardui circuiti del mondo.

La Zonda è stata realizzata in 140 esemplari stradali ognuno con un'anima specifica, ognuno creato come un abito attorno ai gusti del proprio cliente. L'estrema esclusività ha permesso a queste vetture di aumentare notevolmente il proprio iniziale valore di acquisto, rivelandosi perciò ottimi investimenti.

La storia di questa Hypercar è pura emozione: il progetto prende forma in un'epoca, quella di fine anni 90, di profondi mutamenti economici e legislativi a livello globale, dove le diverse difficoltà legate al mercato in calo non giocano a favore per la nascita di nuove iniziative. L'idea di sostenere gravosi investimenti per costruire automobili in così pochi esemplari, non avrebbe rappresentato soltanto un'ardua sfida, ma avrebbe richiesto un vero atto di coraggio. Zonda nasce in questo contesto, fondendo insieme coraggio, sacrificio e passione, segnando l'inizio dell'avventura di Pagani nel mondo automotive dopo nove anni di studio e di perfezionamento.

Nella "bottega modenese" la manualità degli artisti fiorentini del Rinascimento si mescola con la tecnologia usata in F1 e nell'industria aerospaziale. In una terra, quella di Modena, che è patria e culla delle vetture sportive più amate di sempre. Zonda è la prima vettura stradale dell'Atelier modenese, amalgama di avanguardia tecnologica e massima cura per il più minuto dettaglio, nata per esprimere la passione ed insieme un modo radicalmente nuovo di intendere la supercar. Ancora oggi Zonda rappresenta la quintessenza dei valori di Pagani Automobili, combinando insieme tecnica e gusto, forma e funzione ad ogni fase della creazione. Ma soprattutto la Zonda





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

racconta la storia fra un giovane designer ed il grande Juan Manuel Fangio, leggendario campione del mondo di F1, amico e garante del sogno di Horacio Pagani.

Nella seconda metà degli anni 80, Pagani lavorava alla Lamborghini ma voleva realizzare la sua vettura gran turismo. In occasione del Capodanno 1988, Horacio incontra in Argentina, insieme al suo amico Juan Manuel Bordeu, il cinque volte Campione del Mondo. All'idea di dedicare la prima vettura Pagani proprio al pilota argentino, quest'ultimo accetta ma a patto che montasse un motore Mercedes. Otto mesi dopo Horacio lascia la Casa del Toro e fonda la "Horacio Pagani Composite Research" (dal '92 "Modena Design") concentrandosi solo sul progetto "Fangio F1". A seguito della morte di Fangio, nel '95, Pagani decise di chiamarla Zonda, un vento che soffia dalle cime delle Ande fino alla Pampa argentina.

2011 - Huayra - Atto II

Dodici anni dopo l'esordio della Zonda, debutta il secondo modello della casa di San Cesario: Huayra Coupé. La sua storia inizia con l'obiettivo di creare un'auto che combinasse prestazioni eccezionali con un design innovativo e un'attenzione estrema ai dettagli. Alla base del progetto, che ha richiesto ben otto anni di sviluppo e sperimentazione prima del suo debutto ufficiale, vi è l'eterno elemento Aria, in tutte le sue forme - il vento in modo particolare - che diventa determinante per la definizione del concept e dello stile di Pagani Huayra. La turbina di un jet combinata alla delicatezza e alla grazia di un aliante. L'eleganza del movimento del vento, infatti, viene accostata alla forza impetuosa che esso può sprigionare. Huayra Tata è il Dio del Vento nella cultura Quechua di alcune popolazioni che vivono sulle Ande del Sud America e l'intera vettura sembra come modellata proprio da questo elemento. Sotto il cofano, ruggisce un motore V12 M158 di 5980 cc, sviluppato in collaborazione con Mercedes-AMG, con distribuzione "bialbero" e 36 valvole, e sovralimentato con due turbocompressori per una potenza di 730 Cv a 5800 giri/m e una coppia di 1000 Nm da 2600 a 4200 giri/m. Il propulsore è abbinato a un cambio a sette marce, di tipo sequenziale robotizzato Xtrac. La velocità massima è di 350 km/h (autolimitata elettronicamente). Dotata di porte ad "ala di gabbiano", che consentono un comodo accesso all'abitacolo, Huayra si contraddistingue per linee fluide e sinuose, oltre a una serie di dettagli aerodinamici che migliorano la stabilità e l'efficienza della vettura. Tra le maggiori novità il debutto, per la prima volta su una vettura, del sistema di Aerodinamica Attiva con i quattro flap, che si alzano o abbassano in funzione della velocità. Inoltre, Huayra è dotata di un telaio realizzato con l'innovativo Carbo-titanio, ovvero fibre di carbonio intrecciate in un tessuto di titanio, così da ottenere un materiale ancora più resistente del solo carbonio. Già impiegato due anni prima sulla Zonda R, vettura solo per la pista, il nuovo materiale composito arriva su Huayra, un modello omologato per l'uso stradale. Erede della Zonda, sebbene completamente diversa per forma, dimensioni, dinamica e tecnologia, Huayra si è aggiudicata nel tempo numerosi riconoscimenti e nel 2012 è nominata Car Of The Year dalle tre più importanti





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

riviste automobilistiche a livello mondiale. Durante gli anni di produzione, Pagani ha lanciato diverse edizioni speciali e versioni più estreme di Huayra del 2011, come Huayra BC e Huayra Roadster, ma tutte in edizione limitatissima per mantenere l'esclusività e l'alto valore.

2022 - Utopia - Atto III

"Più di quattromila disegni stilistici, dieci modelli in scala, un modello per la galleria del vento, due modelli in scala 1:1 e innumerevoli idee, ricerche e sperimentazioni su otto prototipi completi per un lavoro di team durato più di sei anni. Ci abbiamo messo la passione, lo sforzo ed il sacrificio, nell'intento di creare qualcosa senza tempo e all'avanguardia della tecnologia". - Horacio Pagani.

Horacio Pagani aveva le idee chiare su che cosa dovesse rappresentare, ma preferì chiedere ai suoi clienti più vicini, a coloro che aspettano con ansia ogni sua creazione, di esprimere i propri desideri. Avendo già automobili dalle prestazioni straordinarie, che cosa mancava ancora? Tre concetti risuonarono quasi assiduamente nelle loro risposte: semplicità, leggerezza e piacere di guida. È così che, nel suo sviluppo, il progetto C10 è andato contro le tendenze del momento. Niente batterie pesanti, nessun sistema ibrido, solo un meraviglioso motore V12; niente doppia frizione, solo un puro cambio manuale o robotizzato a sette rapporti. Tutto questo per assicurare che l'auto risponda al meglio ad ogni gesto del pilota e lavori in simbiosi con esso per la purezza di guida, un'esperienza "classica" definita in modi nuovi.

Con tali premesse, quale nome poteva racchiudere ed incarnare obiettivi così ambiziosi? Utopia. Per il filosofo Thomas More, nel 1516, Utopia era un luogo ideale che non esisteva e da allora questo nome indica luoghi soltanto immaginati, sognati. Ma per coloro che plasmano il proprio futuro, per i creativi visionari, l'utopia esiste: si tratta "semplicemente" di scoprirla!

Utopia infonde un'idea di semplicità. Si afferma ed impone immediatamente le sue linee, così tipiche di Pagani, ma allo stesso tempo così diverse da tutto ciò che hanno realizzato fino ad ora. Una forma più levigata, più fluida e sinuosa. Dal parabrezza, con i bordi superiori arrotondati, ai dettagli delle ali e del cofano, i suoi contorni più sensuali le conferiscono una nuova silhouette. Una forma addolcita e perfezionata nel corso del tempo, ma che resta impressa nella mente fin dal primo sguardo. La parte più difficile per Pagani è stata seguire quanto più possibile l'intenzione originale di creare un oggetto di design senza tempo, invece di seguire la moda del momento.

La nuova vettura presenta pochissime appendici aerodinamiche, ma è più efficiente che mai. Mentre alcune Hypercar sono dotate di un gran numero di elementi aggiuntivi, Utopia ne incorpora la funzione nella sua forma complessiva, raggiungendo, grazie unicamente al suo design, una maggiore deportanza e una minore resistenza aerodinamica.





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

I dettagli stilistici sono pochi, ma ognuno di essi è talmente curato da poter essere ammirato in sé e per sé: tecnologicamente all'avanguardia, la loro forma si ispira a oggetti degli anni Cinquanta come i fari affusolati degli scooter Vespa o gli allestimenti dei motoscafi Riva. Le ruote forgiate sono dotate di un estrattore in fibra di carbonio a forma di turbina che allontana l'aria calda dai freni e riduce le turbolenze sotto la carrozzeria. Montate su dischi carbo-ceramici, le pinze dei freni hanno un nuovo design alleggerito.

Il ruolo degli pneumatici Pirelli è di trasferire efficacemente a terra l'esuberante coppia e dare il tocco finale all'eccezionale sensazione di contatto con la strada. La loro insolita dimensione – 21 pollici per gli anteriori e 22 per i posteriori – ha innescato una creatività nuova e una peculiare libertà nel design che si nota nelle linee laterali della carrozzeria che avvolge le ruote. E sulla loro spalla appare stilizzata la silhouette di Utopia, a dimostrare come questi pneumatici siano stati creati specificatamente per lei.

Gli specchietti laterali, come sospesi a mezz'aria grazie al supporto a profilo alare, sono distanziati dalla carrozzeria per una migliore aerodinamica, rivelando la meticolosa ottimizzazione raggiunta nella galleria del vento. Le luci posteriori fluttuano ai fianchi delle ali mobili e sono come incastonate negli estrattori d'aria. I quattro tubi di scarico in titanio, tratto distintivo dell'atelier modenese, sono ancora presenti. Dotato di un rivestimento ceramico per dissipare il calore in modo efficiente, il sistema di scarico completo raggiunge un peso di poco superiore ai 6 kg.

L'interno di Utopia è ancora più originale, se possibile, della sua forma esterna. Né moderno né rétro: è senza tempo. Non ci sono schermi, a parte il display essenziale di fronte al guidatore; sarebbe stato più semplice inserire schermi grandi, risparmiando molta fatica nel design, ma gran parte della sua bellezza sarebbe andata perduta. Tutti gli strumenti sono analogici e ognuno dei quadranti principali, di facile lettura, rivela sobriamente parte del suo meccanismo. Per Pagani, ogni componente necessario al funzionamento dell'auto è un'occasione di creatività. Persino il volante è stato reinventato: in lega di alluminio ricavato dal pieno, dalla corona circolare e le razze fino alla base dello sterzo, che contiene l'airbag. Anche i pedali sono ricavati da un unico blocco di metallo, mentre il meccanismo della leva del cambio è ancora a vista per mostrare tutta la sua ricercatezza. Il tutto con una grande attenzione all'ergonomia, all'efficienza e alla facilità di accesso.

Per raggiungere una forma finale così semplice è stato necessario un processo estremamente complesso. Per sei anni, dai primi schizzi e calcoli al computer fino al congelamento della forma definitiva per gli stampi in fibra di carbonio, i flussi d'aria interni sono stati perfezionati grazie a interminabili ore di ricerca nella galleria del vento e innumerevoli modifiche, un passo dopo l'altro. Utopia sfrutta i misteri dell'aerodinamica per massimizzare maneggevolezza e stabilità a qualsiasi velocità, anche elevata. La sua aerodinamica attiva, combinata con gli ammortizzatori a controllo elettronico, garantiscono un comportamento dinamico ottimale in tutte le condizioni di guida. Le sospensioni a doppio braccio oscillante, realizzate in lega di alluminio aerospaziale, beneficiano del lungo lavoro di sviluppo svolto sulla R, la versione da pista della Huayra. Ma Utopia, un'auto progettata per l'uso





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

stradale, è in grado di affrontare anche superfici in condizioni di guida da tutti i giorni. La monoscocca in carbonio utilizzata sui precedenti modelli definisce lo standard in termini di resistenza, leggerezza e qualità costruttiva. Pagani ha scelto di consolidare i punti di forza esistenti, di migliorare l'intreccio delle fibre e di inventare costantemente nuovi materiali compositi come il Carbo-Titanio e il Carbo-Triax.

Un'auto ad alte prestazioni non deve solo piacere al suo acquirente, ma deve soddisfarlo e fornirgli tutta la sicurezza di cui ha bisogno, senza che debba richiederla o preoccuparsene. Ai produttori di volumi molto bassi sono concesse molte esenzioni, ma Pagani ne ha fatto un punto d'onore ancora una volta, costruendo le sue auto nel rispetto delle normative più severe al mondo - sotto ogni aspetto, a cominciare dalla sicurezza. Utopia ha superato più di 50 crash test, da quelli preliminari a quelli di omologazione, per ottenere la certificazione a livello globale.

Il motore V12 di Pagani, un 6 litri biturbo prodotto esclusivamente da Mercedes-AMG è frutto di un enorme lavoro di sviluppo: eroga una potenza di 864 CV e soprattutto una prodigiosa coppia di 1100 Nm. Gira più in alto, è più flessibile e più potente nonostante rispetti le più severe normative sulle emissioni, incluse quelle in vigore in California. La scelta della trasmissione è stata filosofica: non si tratta di un cambio a doppia frizione, che sarebbe efficiente ma pesante e priverebbe il guidatore della possibilità di impostare il ritmo di accelerazione della vettura. Pagani si è invece rivolta a Xtrac, il più prestigioso produttore di trasmissioni per motorsport e auto ad alte prestazioni, per sviluppare il cambio ad ingranaggi elicoidali più rapido possibile. È compatto, leggero e montato trasversalmente per avere un centro di gravità ottimizzato. Inoltre, per soddisfare al meglio i desideri degli appassionati di Pagani, è stato creato un cambio manuale tradizionale a sette rapporti – dato che un finto cambio manuale non sarebbe stato accettabile. Non è stato semplice progettare un cambio del genere, con sincronizzatori e meccanismo adeguati a una pura applicazione manuale comunque in grado di gestire una coppia di 1100 Nm, ma era una caratteristica essenziale per Utopia. Per quanto intelligenti possano essere diventate le trasmissioni automatiche, nulla può sostituire la padronanza dei cambi di marcia da parte del guidatore: la logica prevalente è solo sua, ogni cambiata è unica e dipende esclusivamente dalla sua decisione e dal suo buon senso, dalla natura della strada e dall'umore del momento.

La prima serie di Utopia coupé, già assegnata ad una ristretta cerchia di appassionati, sarà prodotta in 99 unità. Ogni vettura rappresenta la naturale e necessaria convergenza di più discipline, ognuna delle quali combina tecnologia ed estetica. È la padronanza di questo processo che Pagani ha portato a nuove frontiere di eccellenza. La storia di Pagani continua.



1 9 9 8 - 2 0 2 3

PAGANI

www.pagani.com



PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

LE HYPERCAR PAGANI ESPOSTE A MODENA PER IL 25° ANNIVERSARIO

Zonda "La Nonna"

La Pagani Zonda con telaio numero 2 è un prototipo aziendale, che ha svolto, fin dal 1998, un ruolo cruciale nello sviluppo di tutte le versioni di Zonda prodotte fino ad oggi, diventando un'icona del settore e incarnando perfettamente il concetto leonardesco tra Arte e Scienza. Verniciata in grigio Monte Carlo e con interni in pelle rossa e Alcantara grigio scuro, è stata il primo vero prototipo stradale prodotto dall'azienda nel 1998 ed è stata utilizzata per lo sviluppo di tutti i modelli stradali di Zonda. Da qui il soprannome affettuoso "La Nonna". Dopo aver percorso 550.000 km, testimoniando la sua affidabilità e longevità, Zonda "La Nonna" è stata restaurata e collocata nel Museo Horacio Pagani. Autentico veicolo-laboratorio, questo prototipo è stato plasmato dalla combinazione di arte e tecnologia dei materiali compositi avanzati, impiegati nella realizzazione del telaio e della carrozzeria. L'applicazione di tecnologie derivate dalla Formula 1 e il prestigioso motore V12 Mercedes-Benz hanno contribuito a creare una Hypercar con qualità dinamiche e meccaniche senza pari. Ogni singolo componente di questa vettura è frutto di uno studio estetico e funzionale accurato, rendendo la Zonda un'eccellenza di gusto estetico, tecnologia e ingegneria. Basti pensare che la cella abitacolo vanta 13 brevetti che la rendono una delle vetture più sicure al mondo. Inoltre, il telaio in fibra di carbonio è rimasto quello originale mentre tutti gli altri elementi (motori, ruote eccetera) sono cambiati nel corso degli anni. Ad esempio, dopo aver "provato" tutte le evoluzioni del motore 12 cilindri Mercedes AMG M120 (cilindrate 6.0, 7.0 e 7.3), oggi la Zonda "La Nonna" è nella configurazione 760.

Zonda S (telaio n.6)

Completamente realizzata in carbonio a vista, alquanto inusuale per l'epoca, Zonda S debuttò al salone di Ginevra 2002 e venne descritta come "un'auto del futuro". Il particolare finish naturale non richiedeva altro che un velo di vernice trasparente, mettendo in risalto anche i più piccoli difetti di trama. In altre parole, le sapienti mani degli artisti del carbonio avrebbero dovuto lavorarlo alla perfezione. Al di sotto della coperta di carbonio, la meccanica è esposta come un'opera d'arte. Sotto il cofano una versione potenziata del propulsore Mercedes-AMG V12 con distribuzione a quattro valvole per cilindro, che passa dai precedenti 7010 cc a 7291 cc e che eroga 555 Cv a 5900 giri/m. Altre due novità la differenziano dalla C12 S rendendo la linea della vettura più filante: il profilo del cofano posteriore, che viene leggermente abbassato rispetto al lunotto, e l'arretramento delle ali. Due interventi stilistici consigliati dai designer americani Tom Tjaarda e Robert Cumberford, entusiasti ammiratori del lavoro di Horacio Pagani.





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

Zonda S (telaio n.18)

Contraddistinta da una livrea Monte Carlo Grey e interni in pelle e nabuk color Cognac, la Zonda S #18 esposta Modena appartiene alla collezione di Pagani Automobili ed è ancora oggi utilizzata regolarmente per eventi e test drive. Fin dalla sua nascita, questo esemplare è sempre sotto i riflettori. Dal 2000 al 2004, è apparsa su innumerevoli riviste di tutto il mondo ed è stata impiegata dalla stampa internazionale per i test drive effettuati in azienda. Inoltre, nel corso degli anni, Zonda S #18 ha calcato i saloni più prestigiosi senza mai rinunciare al suo ruolo di vettura-laboratorio: nel 2002, ad esempio, sono state testate le ruote da 19", un anno prima che diventassero di serie sulla Roadster. La vettura pesa solo 1.280 kg ed è caratterizzata da tutte le novità sugli esterni introdotte dal modello S rispetto alla capostipite del 1999, come la sostituzione del grande alettone della prima C12 con due piccole ali accoppiate, realizzate in fibra di carbonio e integrate con il cofano motore. Anche il frontale è nuovo: la sottile bombatura centrale è ora integrata ad un "naso" arrotondato che divide in due parti la vasta presa d'aria anteriore.

Zonda Roadster S

Sebbene nasca come evoluzione della versione coupé di Zonda S, in questa Roadster l'ancora neonata Pagani Automobili non risparmia sulla ricerca di innovazioni e miglioramenti. Infatti, troviamo una completa riprogettazione del telaio, partita dalla necessità di avere un abitacolo decappottabile e di aumentare la resistenza torsionale e flessionale della vettura. Anche se commercializzata solo dal 2003, già nel 1998 supera correttamente tutti i test di omologazione, parallelamente alla prima versione di Zonda C12. Nella parte strutturale sono incluse plancia e cappelliera, mentre gli altoparlanti sono collocati per la prima volta dietro ai poggiatesta, integrati nei roll-bar. Questi assumono emblematicamente una triplice valenza: sia di sostegno, collegando l'abitacolo al vano motore posteriore, sia strutturale al fine di proteggere dal ribaltamento, infine anche come elementi estetici distintivi della variante Roadster. Una soluzione che si sposa perfettamente con la particolare linea ripresa da Zonda S Coupé, caratterizzata da un tetto poco "invadente". È previsto anche un "tettuccio" (in carbonio nella zona superiore), asportabile e riponibile in un alloggiamento sotto il cofano anteriore. Non ultimo, Zonda Roadster S presenta i nuovi cerchi in lega da 19 pollici che uniscono il design Pagani alla tecnica di forgiatura dal pieno di derivazione aerospaziale di APP tech.

Zonda F

Già nel nome, il modello è chiaramente un tributo al leggendario Juan Manuel Fangio, uno dei più celebri e amati piloti di Formula 1 della storia, oltre che amico e garante del sogno di Horacio Pagani. Si tratta di un pezzo unico fatto di carbonio, titanio, avional, leghe di alluminio e pelli selezionate, lavorati utilizzando la migliore tecnologia e





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

la migliore mano d'opera, in un connubio di qualità e performance senza compromessi. Un notevole passo avanti nello sviluppo tecnologico racchiuso in una forma elegante e sinuosa, che diventa il banco di prova per tutti i modelli Zonda successivi. Presentata nel 2005, Zonda F è equipaggiata con un propulsore V12 Mercedes-AMG di 7.3 cc da 602 Cv nella versione "base" e da 650 Cv nella versione "Clubsport". Inoltre, grazie a una rivisitazione totale dell'aerodinamica, la vettura, nella configurazione Clubsport, registra un miglioramento del coefficiente di resistenza (Cx) che le consente di superare i 350 Km/h e un coefficiente di carico verticale (Cz) tale da ottenere un valore di 600 kg a 300 km/h (270 kg sull'anteriore e 330 kg dietro). Molti dei particolari dell'abitacolo richiamano le classiche vetture degli anni 50, come dimostra il pregiato legno sulla corona del volante, sul pomello del cambio e sulla leva del freno di stazionamento. Allo stesso modo gli strumenti, incastonati nel tipico cruscotto delle Pagani, ricordano nello stile gli orologi classici. Infine, il modello è stato anche la prima Zonda disponibile con carrozzeria non verniciata, ma con carbonio "a vista", caratteristica tipicamente "Pagani". Una curiosità: il 26 ottobre 2007, una Pagani Zonda F Clubsport ha stabilito il nuovo record per auto di produzione (7'27"82) sui 20,6 km del leggendario Nürburgring.

Zonda F Roadster

Presentata al Salone di Ginevra del 2006, la Zonda F Roadster condivide con la sorella coupé tutte le finiture e gli allestimenti, in modo da rappresentare una concreta alternativa per il potenziale acquirente. L'adozione dei nuovi tessuti triassiali in fibra di carbonio ha permesso di riprogettare il telaio e di mantenere lo stesso peso della coupé (1.230 kg). Il risultato finale è una vettura altamente aerodinamica che ha fatto registrare un tempo di 7'29 sulla pista del Nürburgring.

Prodotta solo nella versione Clubsport, poiché questo allestimento si è dimostrato di gran lunga più gradito rispetto all'originale, grazie anche all'aumento della potenza del motore a 650 Cv, la Roadster F vanta un impianto frenante Brembo, con dischi autoventilanti in carbo-ceramica da 38 cm di diametro, sia davanti che dietro, ed i cerchi in lega di alluminio e magnesio, di disegno Pagani e realizzati dalla APP-Tech, da 19 pollici di altezza davanti e da 20 pollici dietro. Va infine ricordato che la Roadster F ha riscosso un notevole successo commerciale, tanto che i telai disponibili per la produzione hanno presto raggiunto il "tutto esaurito". Zonda F coupé e Roadster risultano le più prodotte fra tutte le altre versioni del modello Zonda.

Zonda Cinque

Presentata al Salone dell'Auto di Ginevra nel 2009, Zonda Cinque è nata dalla richiesta del dealer ufficiale Pagani di Hong Kong che chiedeva di creare la Zonda stradale più estrema mai realizzata. Come suggerisce il nome, sono stati prodotti solo cinque esemplari esclusivi di Zonda Cinque. Questo progetto assolutamente unico si basava sui





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

progressi tecnologici di Zonda R, che già combinava soluzioni aerodinamiche con un carattere inconfondibile, innovativo e rivoluzionario, incastonato in un telaio che, sebbene ereditato dal modello F, presentava per la prima volta un nucleo in carbonio-titanio che lo rendeva più leggero e offriva prestazioni superiori rispetto ai modelli precedenti. Il peso della vettura è di 1.210 kg mentre sono numerosi gli elementi aerodinamici ereditati dalla "R": dall'ampia ala posteriore regolabile agli spoiler anteriori più accentuati, dall'estrattore posteriore del flusso dell'aria con paratie verticali al fondo vettura piatto e sigillato. Il risultato finale è un carico verticale di 750 kg a velocità superiori a 300 km/h. Sul tetto spicca un "airscoop", che assicura l'aria per l'alimentazione del motore, mentre sui parafranghi posteriori sono presenti le prese d'aria per il raffreddamento dei freni. La Cinque è stata la prima Zonda "stradale" ad essere dotata dal cambio sequenziale a sei rapporti, abbinato all'evoluzione del propulsore Mercedes-AMG V12 di 7.3 litri che eroga 678 Cv e 780 Nm a 4000 giri/m. Caratterizzata da una livrea distintiva e colori speciali, che trasmettevano l'impegno costante di Pagani nel creare una perfetta combinazione di stile, ricerca e sviluppo tecnologico, Zonda Cinque non nascondeva certo la sua indole sportiva: all'interno, infatti, si trovavano sedili "monoguscio" in carbonio rivestiti in pelle, cinture di sicurezza a quattro punti di attacco e il roll-bar in acciaio con esterno in carbonio. Prima ancora di essere completata, Zonda Cinque era già entrata nella storia dell'automobilismo.

Zonda R

La Zonda R non può essere associata che al concetto di novità, tante sono le innovazioni che debuttano su questo modello: 3.270 particolari nuovi al termine di un progetto avviato nel 2006 che avrebbe dovuto originariamente rifarsi alla Zonda F ma ha poi, rapidamente, preso la sua strada. Prima fra tutte, la "scocca" realizzata in carbo-titanio in modo da migliorare resistenza e rigidità meccanica, risparmiando ben 30 kg. Al debutto anche un nuovo cambio "trasversale" a sei rapporti e a innesti frontali, per la prima volta di tipo sequenziale e non unicamente manuale, che consente il passaggio di marcia in soli 20 millisecondi: un progetto Pagani, con scatola in fusione di magnesio, realizzato dalla Xtrac e "robotizzato" dalla Automac Engineering di Novi di Modena. Tutto rimanda a una vettura estrema, da pista, molto vicina ai prototipi destinati alle gare "endurance", ma al tempo stesso contraddistinta dal comfort e dalla semplicità di guida tipiche di "Pagani". Il roll-bar a gabbia, le cinture di sicurezza con cinque punti di attacco e i sedili di tipo "monoscocca" in carbonio, compatibili con il collare tipo "HANS" (Head And Neck Support) utilizzato dai piloti da corsa, garantiscono massima sicurezza. Da "racing" è anche il nuovo motore Mercedes AMG M 120, V12 di 5987 cc, con distribuzione con 48 valvole e corsa corta (alesaggio e corsa 89x80,2 mm), che eroga ben 750 Cv a 7500 giri/m. Allo stesso modo, altre caratteristiche estetiche evidenziano la volontà di aumentare sostanzialmente il valore della deportanza generata dalla carrozzeria, quali il cofano anteriore concepito per convogliare il flusso dell'aria verso la grande ala posteriore, di tipo regolabile, il





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

fondo piatto e sigillato, e il vistoso estrattore posteriore, inclinato verso l'alto e munito di otto paratie verticali. Insomma, Zonda R offre un'esperienza di guida senza compromessi sia su strada che su pista. Il 29 giugno 2010 Marc Basseng al volante di una Zonda R percorse i 20,8 km del circuito del Nurburgring nel tempo record di 6'47"50.

Zonda Cinque Roadster

La Zonda Cinque ha inaugurato una nuova generazione di materiali compositi, essendo la prima roadster con una speciale struttura ultra-rinforzata, più leggera, più resistente e più snella dei modelli precedenti, grazie alle incredibili prestazioni offerte dal suo telaio in carbo-titanio. Definita da Horacio Pagani come "una perfetta combinazione tra arte e scienza", la Zonda Cinque Roadster nasce per offrire le stesse sensazioni della versione Cinque Coupé, ma con la possibilità di sperimentare il gusto dell'autentica guida all'aria aperta. Il tutto in costante simbiosi con il motore V12 Mercedes-Benz AMG che eroga 678 Cv. La Zonda Cinque Roadster vanta un impianto frenante con quattro dischi Brembo autoventilanti in carbo-ceramica, pinze a sei pistoncini davanti e a quattro pistoncini dietro. La velocità massima è di oltre 345 km/h mentre il valore del carico aerodinamico esercitato dall'aria a 300 km/h è di 750 kg, assicurando stabilità alla vettura anche nell'affrontare le curve più impegnative con un valore di accelerazione laterale fino a 1,45 g. Oltre al pieno contatto con l'aria, guidatore e passeggero possono godere di una coinvolgente sinfonia, offerta dalla voluminosa presa d'aria per l'alimentazione che evoca il sibilo e il tono dello scarico dei classici prototipi da corsa. Mantenendo un'adeguata rigidità torsionale del telaio, senza alterare il peso complessivo pari ad appena 1.210 kg, la "scocca" in carbo-titanio è stata riprogettata allo scopo di compensare la mancanza del tetto.

Zonda Tricolore

Realizzata nel 2010 in soli tre modelli, Zonda Tricolore nasce per onorare la Pattuglia Acrobatica Nazionale, le famose "Frecce Tricolori", in occasione del loro 50° Anniversario. Forte l'influenza della Zonda Cinque Coupé, come dimostrano la "scocca" in carbo-titanio e il peso di 1.210 kg. I velivoli Aermacchi MB-339 A/PAN, utilizzati per le esibizioni dai componenti del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico dell'Aeronautica Militare, hanno ispirato la speciale verniciatura blu-trasparente della carrozzeria in fibra di carbonio "MD System", così come le doppie bande tricolori sul cofano, le lucine a Led e i cerchi in tonalità "oro". Per quanto riguarda l'aspetto tecnico, sono stati ripresi i concetti della versione Cinque, tra i quali la frizione a innesto automatico e il cambio sequenziale di tipo robotizzato. Nonostante le caratteristiche aerodinamiche siano effettivamente di impostazione aeronautica, Zonda Tricolore utilizza la forza dell'aria per un motivo diverso, ovvero quello di raggiungere un elevato valore di deportanza. Tutto questo grazie agli spoiler anteriori, alla vasta ala inserita in coda e soprattutto alla forma della





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

carrozzeria, la quale si distingue per il fondo piatto e l'estrattore posteriore dell'aria. Pertanto, il carico aerodinamico raggiunge un valore di 750 kg alla velocità di 300 km/h, mentre l'accelerazione laterale in curva arriva a 1,45 g con pneumatici di tipo "stradale". Equipaggiata con il propulsore Mercedes AMG V12 di 7.3 litri, abbinato a un cambio sequenziale a 6 rapporti (+RM), che eroga una potenza di 678 Cv a 6150 giri/min e una coppia 780 Nm a 4000 giri/m., Zonda Tricolore accelera da 0-100 km/h in soli 3"4.

Zonda Revolución

Emblema di potenza assoluta, di quello spirito sempre volto a superare i limiti che caratterizza Pagani, la Zonda Revolución non è omologata per l'utilizzo stradale. Il modello nasce per godere appieno dell'esperienza in pista, portando a 800 Cv (730 Nm di coppia) il motore V12 6.0 della versione "R" e sviluppando l'aerodinamica in funzione dell'aumento del carico verticale e della tenuta degli pneumatici: per questa ragione si trovano gli spoiler ai lati del cofano anteriore e lo stabilizzatore verticale sotto l'ala posteriore. In aggiunta alle appendici fisse, la Zonda Revolución adotta un sistema DRS (Drag Reduction System) sull'ala posteriore, lo stesso che è stato introdotto sulle monoposto di F.1 a partire dal 2011. Il sistema ha due modi di funzionamento, entrambi attivabili in qualsiasi momento dal pilota. Il sistema manuale è attivato dal pulsante DRS presente sul volante. L'ala passa dalla posizione di massimo a minimo carico aerodinamico al presentarsi di una accelerazione laterale di +/- 0,8 g e ad una velocità minima di 100 km/h. Tenendo premuto il pulsante DRS per più di due secondi, il sistema DRS lavora in automatico rispettando le condizioni messe a punto dagli ingegneri di Pagani Automobili durante lo sviluppo. Il risultato è una vettura sempre veloce, sempre più prestazionale in qualsiasi curva di qualsiasi circuito del mondo.

Zonda 760

All'evento di Modena è esposta la terza Zonda della serie 760, nome che deriva dalla potenza erogata dal propulsore Mercedes-Benz V12 6.0. Si tratta di una one-off, come tutte le 760, ma a differenza delle altre non ha un nome o una sigla dedicati. Inoltre, l'esemplare fa parte della ristrettissima cerchia composta dalle cinque 760 ufficiali che, oltre alla 760 in mostra, annovera Zonda RS, Zonda 760 LH, 760 RSJ (poi convertita in Zonda Viola) e 760 Roadster. Immatricolata a Dubai, questa Hypercar Pagani è stata fotografata pubblicamente, per la prima volta, nell'agosto del 2014, nel garage di un importatore di Mercedes, parcheggiata accanto alla F Roadster #098. Tra le peculiarità, i cerchi neri, le pinze dei freni rosse e tutte le parti in alluminio, interne ed esterne, nere. Dotata di cambio sequenziale, la 760 accelera da 0 a 100 km/h in meno di 3 secondi e tocca i 350 km/h di velocità massima.





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

Zonda HP Barchetta

Presentata per la prima volta al concorso d'eleganza di Pebble Beach nel 2017, Zonda HP Barchetta è una Hypercar fatta su misura che presenta una tecnologia di ultima generazione, abbinata ad artigianalità sartoriale. Ideata da Horacio Pagani per festeggiare i propri 60 anni e realizzata in soli tre esemplari, la vettura si fregia della sigla HP Barchetta che, rispettivamente, rinvia alle iniziali del fondatore e alle suggestive "Sport-Corsa" degli anni 50, così popolarmente soprannominate. Diciotto anni dopo la presentazione del progetto Zonda al salone di Ginevra del 1999, dunque, Horacio reinventa la Zonda ancora una volta. Un progetto che Pagani ha perseguito durante tutta la sua storia, offrendo sempre ai clienti un'innovazione sia tecnologica che di stile che non si è mai fermata. Il design originale, reinterpretato con le più recenti tecnologie, rende omaggio al passato di Horacio Pagani stesso. Nell'interno di Pagani Zonda HP Barchetta, infatti, echeggia la storia delle corse e degli idoli di Horacio Pagani. L'essenzialità del design, l'uso di cinturini in pelle, nonché il tessuto misto alla pelle, sono ispirati alle vittoriose vetture da corsa di Juan Manuel Fangio e rappresentano un omaggio all'età dell'oro del motorsport, quando i piloti erano esposti quasi completamente agli agenti esterni durante le gare. Completano il tutto i sedili in monoscocca in carbonio creati per Pagani Huayra BC. Se l'estetica rimanda al fascino della tradizione, a livello tecnico la vettura rappresenta il massimo sviluppo del progetto "Zonda". L'idea originaria, infatti, è stata reinterpretata secondo le più innovative tecnologie, a partire dalla costruzione della "scocca" in carbo-titanio e Carbo-Triax HP 52. Il motore V12 Mercedes AMG M120 da 770 Cv / 780 Nm è abbinato al cambio a sei marce manuale, un chiaro tributo alle "Barchette" classiche.

Zonda Revo Barchetta

Esemplare one-off concepito da Horacio Pagani per un solo scopo: emozionare e far sognare al primo sguardo. Il nome ci svela subito che, dietro alla bellezza e all'eleganza ispirata a Zonda HP Barchetta stradale, si celano un'anima ribelle e un concentrato di prestazioni al livello di Zonda Revolución. Il motore V12 aspirato Mercedes-AMG eroga fino a 800 Cv a 8.250 giri/m e la coppia di 750 Nm tra 5.500 e 8.300 giri/m. Il propulsore a 12 cilindri a V di 60° è abbinato a un cambio a 6 marce (più RM) di tipo sequenziale con innesti frontali e frizione "racing" a 3 dischi in metallo sinterizzato. Lo scarico in titanio, rivestito in ceramica, rilascia un sound inconfondibile mentre la trazione posteriore annovera un differenziale autobloccante elettromeccanico. L'ambizioso progetto di unire due delle vetture più iconiche del brand ha richiesto al Team Pagani uno sforzo non indifferente, in particolare per sviluppare una struttura centrale dedicata solo per questo modello, applicando i più avanzati sistemi in materiali compositi avanzati. Il telaio è costituito da una monoscocca realizzata con Carbo-Titanium HP62 G2 e Carbo-Triax HP62, con telaietti anteriore e posteriore in acciaio di tipo Cr-Mo e carrozzeria in fibra di carbonio. Il peso a secco è di 1.050 kg. La spiccata anima racing della Zonda HP Barchetta Revo Pagani si sposa con





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

la cura maniacale riservata ai più piccoli dettagli, come dimostrano sia le componenti in alluminio anodizzato blu ricavate dal pieno, sia la speciale livrea (ci sono voluti due anni per definirla) ispirata a uno dei modellini in alluminio, in stile Can-Am, esposti al Museo Pagani, realizzati nel 1962 da un giovanissimo Horacio Pagani.

Huayra BC

Ispirata dalla Pagani Zonda R e dalla Zonda Cinque, autentici “concentrati da pista”, Huayra BC è una vettura leggerissima che, quando venne lanciata nel 2016, era considerata la più avanzata Huayra Coupé in circolazione. Il suo nome è un omaggio a Benny Caiola, imprenditore italo-americano e primo acquirente di una vettura Pagani. La vettura, grazie all’impiego del carbo-titanio per la scocca e per molteplici accessori, vanta un peso di 1.218 kg e un motore V12 da 764 Cv, per un rapporto peso/potenza di 1,59 kg per cavallo. Per questo motivo, nonostante sia una vettura omologata per la circolazione su strada, rappresenta una forte tentazione per chi invece vuole scendere in pista, assicurando un’accelerazione laterale di 1.8 G e valori non distanti dalle vetture della categoria Le Mans Hypercar, nate per la 24 ore francese. Huayra BC è una vettura orgogliosamente tradizionale, dove domina la meccanica più sofisticata e pura, con due importanti elementi di upgrade: motore Mercedes AMG M158 Biturbo potenziato e la già citata scocca alleggerita in soli cinque pezzi. Emergono poi elementi che rappresentano un punto di partenza per innovare la gamma nel tempo: il cambio con un inedito sistema di azionamento elettroidraulico e sincronizzatori in fibra di carbonio e il programma di controllo della frizione che permette un aumento di precisione a fronte di un aumento della coppia del 10%.

Huayra Roadster

Definita da Horacio Pagani come il “progetto più complicato”, Huayra Roadster è una vettura quasi interamente a vista, con ogni componente, ogni parte meccanica visibile, orgogliosamente esposta. Presentata al Salone di Ginevra 2017, si tratta della prima roadster di sempre a essere più leggera della versione coupé. Un obiettivo raggiunto attraverso la revisione completa di tutti i componenti e lo sviluppo di nuove formule di compositi avanzati, tra cui il Carbo-Triax HP52 combinato al carbo-titanio, che hanno permesso al team di ridurre il peso della vettura di 80 kg rispetto alla precedente coupé e di ottenere un incremento del 52% in termini di rigidità. Per svilupparla sono stati necessari sei anni di duro lavoro, curando ogni minimo dettaglio. Il risultato finale è una vettura open-air prodotta in 100 esemplari secondo la più autentica filosofia Pagani.

Huayra Roadster BC

Nata nel 2019 e prodotta in soli 40 esemplari, Huayra Roadster BC è stata inizialmente concepita come vettura da pista ma poi sviluppata per l’impiego stradale. L’Hypercar ha permesso al team Pagani di aumentare ulteriormente





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

il proprio know-how tecnologico e le competenze in ambito dei nuovi materiali compositi avanzati, come il Carbo-Titanium HP62 G2 e il Carbo-Triax HP62, utilizzati per creare una monoscocca ancora più rigida. Il design è il risultato di un'unione tra Huayra Roadster e Huayra BC e si caratterizza per il vasto alettone, il diffusore posteriore con paratie verticali e la prima parte del leverismo del cambio "a vista". Con un peso a secco di appena 1.250 kg e un propulsore Pagani V12 Biturbo portato a 802 CV, Huayra Roadster BC fa registrare performance di rilievo, tra cui un'accelerazione laterale costante di 1,9 g con picchi di 2,2 g. Infine, la Roadster BC è stata sottoposta a un severo programma di test: più di 350.000 km di validazione, di cui oltre 45.000 km in pista e molti altri sui banchi di prova o durante le simulazioni. Il programma di prove si è concluso il 4 settembre 2020, sul leggendario circuito belga di Spa Francorchamps, dove Huayra Roadster BC ha segnato il tempo di 2:23,081 minuti, nuovo record per le auto stradali omologate a livello mondiale. E pochi mesi dopo, sulla pista di Vairano, il team di Quattroruote ha fermato il cronometro a 1:07,681 minuti, il miglior tempo mai registrato nell'autodromo pavese.

Pagani Imola

Hypercar stradale dal carattere racing assoluto, Pagani Imola prende il nome dal circuito più glorioso della Motor Valley, dove la vettura ha effettuato un rigoroso ciclo di test mai affrontato prima dalla Casa di San Cesario. In aggiunta al regolare e già scrupoloso processo di validazione, infatti, Imola ha percorso oltre 16.000 km in pista a velocità di gara, l'equivalente di circa tre volte la 24 Ore di Le Mans. Nata come un "concentrato di tecnologia", Pagani Imola, così come la Huayra Roadster BC, ha svolto il ruolo di vettura-laboratorio per concepire, testare e sviluppare innovazioni importanti, alcune destinate alle Pagani del futuro, e si presta facilmente sia alla strada che alla pista. Equipaggiata con un potente V12 Mercedes-Benz AMG di 5980 cc, che eroga 827 Cv con ben 1100 Nm di coppia, la vettura regala grandi emozioni sia in pista che in strada. Lo stesso Horacio Pagani l'ha definita "una vettura non proprio elegante": difatti, la forma generale della vettura, l'aerodinamica interna "nascosta" dalla carrozzeria e quella esterna, ricca di pinne, ali e deviatori di flusso, interrompono bruscamente le linee estetiche, ma assicurano un efficace effetto suolo, garanzia di sicurezza nella guida al limite. La leggerezza è però sempre una presenza costante. La Imola ha un peso a secco di 1.246 kg, con un rapporto peso/potenza pari a 1.5 kg/CV, grazie alla nuova scocca realizzata in Carbo-Titanio HP62 G2 e Carbo-Triax HP62, oltre a 770 componenti realizzati in alluminio, titanio e cromo-molibdeno. Contribuisce alla riduzione del peso un nuovo sistema di verniciatura, definito "Acquarello Light", che ha permesso di diminuire di 5 kg il peso della vernice, con invariata intensità di colore. Un altro aspetto interessante è relativo all'aerodinamica: è presente il sistema "attivo", il quale interviene sui quattro flap mobili e indipendenti, secondo l'esigenza di maggiore o minore "carico" richiesto dalla guida. In curva i flap si attivano in modo asimmetrico per contrastare il momento di rollio dovuto al baricentro; in frenata si attivano al massimo e diventano un freno aerodinamico. Infine, il nome "Imola" e il disegno dell'omonima pista





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

spiccano sui terminali di scarico e sotto le luci posteriori. Prodotta in edizione limitata a soli cinque esemplari, la Pagani Imola ha debuttato nel 2020.

Huayra Tricolore

Ispirata alle "Frecce Tricolori" e realizzata nel 2020 in tre soli esemplari, in configurazione Roadster, per il 60° anniversario del 313° Gruppo di Addestramento Aeronautico, Huayra Tricolore rappresenta un concentrato di concetti e di tecnologie propriamente aeronautici sviluppati su misura per un veicolo stradale. Una tradizione inaugurata da Pagani già nel 2010 con la coupé Zonda Tricolore, questa volta proponendo tre nuove ed uniche creazioni per celebrare un rinnovato traguardo di questa eccellenza tutta italiana. Così come i 10 velivoli che costituiscono la "Pattuglia Acrobatica Nazionale", la Tricolore incanta per la sua bellezza estetica e per le sue doti aerodinamiche. Sono numerosi i dettagli che richiamano, all'esterno e all'interno dell'auto, gli Aermacchi MB-339A della pattuglia aerea, a partire dalla colorazione blu in carbonio a vista. I sedili, con l'esclusiva colorazione bi-tono in bianco e blu, che ricorda l'originale configurazione degli interni di Zonda Tricolore, e gli inserti in pelle a strisce bianche, rosse e verdi, sono un omaggio ai velivoli della pattuglia, con l'inconfondibile emblema delle Frecce cesellato sulla chiusura delle cinture di sicurezza a quattro punti o finemente ricamato sui poggiatesta. Protagonista dell'abitacolo è l'anemometro della console centrale che, attraverso il tubo di Pitot esterno apposto sul cofano anteriore, rileva la velocità dell'aria dandone evidenza agli occupanti con un indicatore dedicato.

Uno splitter anteriore più pronunciato e dal profilo aerodinamico completamente nuovo garantisce la massima deportanza, mentre il nuovo paraurti anteriore con estrattori laterali massimizza l'efficienza dell'intercooler ed assicura al potente Pagani V12 un adeguato scambio termico, necessario per raggiungere il massimo delle sue prestazioni. L'efficienza di aspirazione è garantita inoltre dal nuovo airscoop, provvisto di un innovativo sistema di convogliamento dell'aria che consente un flusso ancora maggiore di aria fredda direttamente al motore e richiama nelle linee e nel prolungamento verso l'ala posteriore il linguaggio visivo degli Aermacchi della pattuglia acrobatica. Un nuovo diffusore posteriore, ulteriormente ottimizzato, è stato progettato per massimizzare l'estrazione dell'aria dalla sottoscocca, mentre la nuova ala, completamente integrata al cofano posteriore con cui forma un unico componente in fibra di carbonio, consente il perfetto bilanciamento aerodinamico, compensando l'aumento di downforce all'anteriore. Elegante, estremamente efficace dal punto di vista aerodinamico e impetuosa come un fighter-jet, Pagani Huayra Tricolore vanta una nuova, ancor più aggiornata versione del motore Pagani V12 6.0, con doppio compressore, che eroga ben 840 CV e una coppia di 1.100 Nm a 2.000 giri/min. Ognuno dei tre esemplari di Huayra Tricolore riporta l'iconica numerazione che definisce i tre principali leader della formazione, generalmente composta da dieci velivoli: Numero 0 (il Comandante); Numero 1 (il Capo Formazione); Numero 10 (il Solista).





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

Huayra R

Nata nel 2021 e fortemente ispirata al fascino intramontabile delle vetture di Le Mans e dei campionati del mondo Sport Prototipi degli anni 60 e 70, Huayra R ripropone, a distanza di oltre dieci anni, la stessa essenza audace e spudorata della Zonda R combinando la massima raffinatezza tecnica con la cura per i dettagli, in una vettura dalla personalità estrema che incorpora la tecnologia delle Pagani del futuro. "Bella, prestazionale e sicura, Huayra R, così come Zonda R, è la Pagani più libera di sempre, la più esasperata e la più performante". Con queste parole Horacio descrive quest'auto speciale che unisce al più alto livello di ingegneria automobilistica e know-how aerodinamico una sensibilità estetica senza precedenti, in un esercizio di stile che rappresenta la massima espressione dello sviluppo tecnologico di Pagani Automobili.

Una delle novità più importanti è il nuovo motore Pagani V12 R di 6 litri, progettato in collaborazione con HWA AG, che eroga 850 Cv a 8250 giri/m, una potenza che corrisponde a oltre 140 Cv per litro di cilindrata, abbinato a un nuovo cambio sequenziale a sei rapporti e innesti frontali, anch'esso progettato in collaborazione con HWA AG. Ogni linea e superficie di Huayra R è concepita per generare il massimo carico aerodinamico, con un target di sviluppo iniziale di 1000 kg di deportanza a 320 km/h (2204 lb a 199 mph) ed un'altezza da terra che consentisse di raggiungere le massime prestazioni aerodinamiche garantendo un comportamento sicuro e prevedibile in ogni condizione. Un obiettivo ambizioso ma raggiunto con risultati ottimali fin dai primi test aerodinamici, durante i quali la vettura ha dato prova di grande stabilità e di un bilanciamento in linea col target prefissato di 46% - 54% di distribuzione di downforce per tutto l'involuppo di velocità, benché mantenendo una ridotta sensibilità all'altezza da terra. Un risultato entusiasmante, seppur non sufficiente per guadagnare la piena approvazione del team guidato da Horacio Pagani che voleva per Huayra R un trattamento estetico più sinuoso e coinvolgente, un design ancor più votato all'emozione. Per questo motivo è stata intrapresa una nuova ricerca sul design e sugli elementi stilistici della vettura, conducendo il team di progettazione a una curiosa ed inaspettata scoperta: al modificare dell'estetica della vettura miglioravano di pari passo anche le prestazioni e l'efficienza aerodinamica, a riprova dell'importanza, in ogni aspetto della progettazione, della ricerca della bellezza intesa come massima unione di forma e funzione.

La monoscocca, realizzata secondo le metodologie più avanzate della Pagani in fatto di materiali compositi, con vasto impiego di Carbo-Titanium HP62-G2 e Carbo-Triax HP62, incorpora integralmente i sedili, per garantire la massima protezione, insieme a specifiche strutture laterali per l'assorbimento d'urto ed al roll-bar, pur mantenendo una facile accessibilità in abitacolo.

Insomma, Huayra R è un inno alla passione, un'auto estrema, sviluppata senza implicazione di regole fatta eccezione per la sicurezza, con l'unico obiettivo di offrire performance senza compromessi. Ma prima di tutto nata per emozionare.





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

Huayra Codalunga

Autentico tributo ai carrozzieri italiani e alle auto da corsa degli anni 60, Huayra Codalunga è stata creata in soli cinque esemplari dalla Pagani Grandi Complicazioni, la divisione dedicata alle vetture one-off e few-off. Omologata per la guida in tutto il mondo, la nuova Hypercar è stata realizzata coinvolgendo i clienti nell'intero progetto di sviluppo. La sua storia inizia nel 2018 quando due collezionisti chiesero a Horacio Pagani e al suo team di realizzare una versione codalunga partendo dalla Pagani Huayra Coupé, con l'idea di una Hypercar tanto elegante quanto semplice e pulita nel design, un modello che si sentisse protagonista su strada così come in esposizione ai Concorsi internazionali. Dunque, Huayra Codalunga è composta da pochi essenziali elementi, frutto di un complicato lavoro di semplificazione ("togliere anziché aggiungere"), che ha portato al risultato record di appena 1280 kg di peso e un'efficienza aerodinamica estremamente elevata, grazie alle forme allungate. I quattro flap a profilo variabile sono l'ultima generazione dell'aerodinamica attiva, una funzionalità presentata per la prima volta nel 2011 e che è stata perfezionata successivamente modello dopo modello. Il cofano motore, con un ingombro di oltre 3,7 m² e più lungo di 360 mm rispetto a Huayra Coupé, nasconde un prodigio di meccanica: il V12 Pagani che su questa serie è in grado di sviluppare 840 CV con 1.100 Nm di coppia. Inoltre, l'assenza di griglie posteriori permette di ammirare senza ostacoli l'impianto di scarico della Codalunga, realizzato in titanio con un peso di soli 4,4 kg. Lo speciale rivestimento ceramico completa l'omaggio alle auto da corsa di Le Mans, e la sinfonia che si sprigiona dai quattro caratteristici terminali di scarico è un tributo alla passione automobilistica. Anche i colori e i materiali rimandano alle auto degli anni Sessanta. La vernice esterna entra nell'abitacolo colorando i pannelli mentre gli elementi strutturali mantengono la fibra di carbonio a vista. I rivestimenti invece riprendono l'artigianalità impiegando pelli invecchiate e intrecci di pelle e scamosciato. Inoltre, su Huayra Codalunga si punta su scale di colori neutrali e verniciature semi-opache, anche coprenti, per richiamare le tonalità di una volta e dare parola alla semplicità della vettura. Questo concetto gioca un ruolo fondamentale anche negli interni, dove i sedili adottano un intreccio di pelle/nabuk e le parti ricavate dal pieno ricordano la manualità del passato, dove l'artigiano lucidava ogni componente a mano. Lavorazione che ancora oggi viene eseguita e tramandata dagli esperti della Motor Valley, culla delle auto sportive mondiali.

Utopia

A Modena è esposto il primo esemplare di Utopia prodotto nell'Atelier Pagani. È la prima volta che questa creazione, contrassegnata dal telaio numero 1, si lascia ammirare dal grande pubblico. Di certo lo sguardo degli appassionati sarà rapito dalla sua raffinata livrea Blu Midnight e strisce Bianco malta, che ne esalta le linee semplici e seducenti, e dai quattro tubi di scarico in titanio, tratto distintivo dell'atelier modenese, nella configurazione Sport che esalta ancora di più il sound del motore Pagani V12 6.0 da 864 Cv di potenza e 1100 Nm di coppia. La stessa





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

impronta di esclusività degli esterni si ritrova nell'abitacolo dove spicca un rivestimento pregiato che coniuga l'Alcantara grigio scuro, la pelle Antracite e la pelle Naturale, dando vita a qualcosa di unico e impareggiabile. Come unica e irripetibile è stata la World Première del modello avvenuta lo scorso settembre a Milano con un doppio evento, che si è tenuto prima al Teatro Lirico e dopo al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci. Del resto, la nuova Hypercar Pagani rappresenta un'idea automobilistica visionaria e in controtendenza, utopica, romanticamente lontana dal significato attuale di vettura. E lo fa tenendo fede al più puro spirito Pagani che nel principio leonardesco di Arte e Scienza trova, da sempre, l'elemento alla base delle sue creazioni.



1 9 9 8 - 2 0 2 3

PAGANI

www.pagani.com



PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

LA PAROLA A CHI VIVE LA PASSIONE PAGANI

*“Eravamo poco più che bambini, lui 15 e io 14 anni. Giocavamo a tennis nello stesso circolo, era bravo, più bravo di me. Eravamo amici, molto amici già allora. Io l’ho visto nascere il sogno di Horacio. Me ne parlava sempre, mi faceva vedere disegni, modellini, riviste. Era affascinato dalle Gran Turismo, le macchine che correvano la 24 Ore di Le Mans. Lui aveva in mente solo quelle e non solo diceva che le avrebbe fatte, ma che le avrebbe fatte proprio a Modena, nella terra dei motori. Tanti ridevano, io no. Io ogni giorno lo vedevo fare un passo in più verso il suo sogno. Io gli ho sempre creduto”. - **Hugo Racca, amico per la vita di Horacio.***

*“Ero in Lamborghini, americana di Chrysler già da qualche anno. La guerra del Golfo aveva cambiato tutto, l’azienda si era vista annullare quasi tutti gli ordini e io, come tanti altri, nel 1991 ero in cassa integrazione. Horacio mi racconta del suo progetto, della macchina che aveva in mente, della vita che voleva fare. Lo avevo conosciuto anni prima quando era un operaio di terzo livello in Lamborghini e ora era lì, davanti a me, a parlarmi delle sue visioni come se fossero già belle e fatte. Mi disse che se a fine cassa integrazione l’azienda mi avesse licenziato, sarei potuto andare da lui per costruire il sogno insieme. I costruttori di supercar erano tutti in crisi. Ancora non so cosa mi sia passato per la mente e perché gli ho creduto, è iniziato tutto così. Un giorno del 1992, davanti a un terreno incolto, Horacio mi dice “Qui faremo la nuova fabbrica e costruiremo la macchina”. All’inizio so bene cosa pensare. Stavo già lavorando con lui su quella che sarebbe diventata la Zonda. Così, per amicizia o forse per follia, gli credo ancora una volta. “Se dovessi rinascere, chiederei di tornare qui”. - **Maurizio Ferrari, primo collaboratore di Horacio.***

*“Le persone che lavorano da noi lo fanno con passione e la passione è contagiosa. Chi entra in una delle nostre automobili la scorge nella cura dei dettagli e la vive ogni volta che si mette alla guida. I nostri clienti non acquistano solo un’automobile, ma tutto quell’insieme palpabile di emozioni e di affetto che ognuno di noi ha messo nel fare la propria parte. Per questo a molti clienti una sola Pagani non basta e tornano per comperarne un’altra”. - **Leonardo Pagani, Lead Designer & Board Member.***

*“Mio fratello ed io abbiamo avuto la fortuna di essere stati coinvolti in azienda sin da subito. Ero un bambino e i miei pomeriggi passavano a giocare e a curiosare in officina che, peraltro, era esattamente al piano sotto la mia stanza. Per me un mondo pieno di cose fantastiche. Non lo sapevo, ma stavo già imparando quella che sarebbe stata la mia vita”. - **Christopher Pagani, Marketing Director.***



www.pagani.com



PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

"Famiglia e comunità. Qui siamo proprio così. Qui ognuno può portare le proprie idee ed ha la possibilità di esprimersi. Horacio ascolta tutti, coglie spunti e suggestioni, li elabora, li confronta e quasi sempre da questo conciliabolo di idee nascono emozioni che diventano progetti". - Hannes Zanon, Commercial Director.

"Le sigle non sono solo automobili ma sogni che man mano prendono forma e proprio come non esistono sogni uguali, non esistono neanche due Pagani uguali, ognuna diversa per un particolare che la rende unica. Noi lavoriamo con la bellezza e per farlo ogni giorno dobbiamo fare del nostro meglio, migliorare e superarci. Solo così possiamo aspirare a realizzare non solo la bellezza apparente, ma la bellezza invisibile, quella che muove da dentro le grandi complicazioni e fa essere le nostre automobili desiderabili ed esclusive". - Cristina Elizabeth Perez, Ceo of Pagani S.p.A.

"Horacio ha delle intuizioni, rimane affascinato da un dettaglio che lo colpisce e che spesso a noi passa inosservato. Lui invece se ne innamora, lo studia, ci coinvolge nella sua esplorazione creativa e stabilisce con noi un'affinità prima di tutto emotiva. Lo stile Pagani nasce da un grande fermento culturale e da questo nascono anche senso di appartenenza e consapevolezza. Io so che qui non sto lavorando e basta. Io sto creando e questa è una sensazione impagabile". - Alberto Piccolo, Designer - Head of Interiors.

"Sono passati dieci anni, ma ricordo come fosse oggi il mio primo colloquio con Horacio. Mi raccontò di sé, della sua storia, delle cose fatte e di quelle che avrebbe voluto fare. Una cosa si capiva più di tutte: la sua passione per creare, per inventare. Una passione contagiosa di cui oggi non potrei fare a meno neanche io. Ogni progetto speciale che seguo risponde ai desideri di un singolo cliente che devo interpretare e ai quali dare forma compiuta. La grande complicazione sta nel trovare il punto di equilibrio tra desideri, funzione ed estetica". - Lorenzo Kerkoc, Special Projects Manager.

"Le competenze sono essenziali, ma quando ho davanti a me un candidato cerco di intravedere anche quale persona possa essere. Sensibilità, passione, capacità di sentire l'ambiente sono qualità altrettanto essenziali per vivere con noi. Noi scegliamo le persone e queste, nel loro universo complesso di capacità, esigenze e sensibilità, sono al centro del nostro progetto. Ma noi dobbiamo anche essere scelti e questo è fondamentale. Solo così ci si può sentire parte di una realtà dove ognuno è importante per quello che fa e per come lo fa. Quando sono entrata in Pagani avevo già avuto esperienze lavorative e non cercavo un posto di lavoro e basta. Cercavo un luogo dove stare bene e sentirmi realizzata. Appena arrivata mi sono resa conto che ero in un mondo diverso, mi sono sentita accolta e ho avuto la sensazione di trovarmi in famiglia. In questi 20 anni di Pagani ogni anno riconfermo la mia scelta". - Mary Malandrino, Human Resource Manager.





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

*"Sono arrivato in Pagani nel 2011, pochi mesi dopo la laurea. Pensavo di sapere tutto e invece ho iniziato a imparare da subito. Qui ho capito che il designer deve avere non solo la padronanza delle linee, ma anche dei materiali che a quelle linee daranno funzione e le renderanno tattili. Coniugare disegno e materiali è come coniugare Arte e Scienza; indispensabile per affrontare la bellezza. Quando abbiamo iniziato a lavorare su Utopia ci siamo fatti guidare da questo e oggi, dopo anni in cui a Utopia e alla sua idea parlavamo come fosse una persona, ogni volta che scendo in produzione e la guardo mi stupisco come un bambino. Quando sono entrato qui non immaginavo che il mio lavoro potesse essere così bello". - **Mattia Gessi, Designer and Project Leader.***

*"Lavoro sulla meccanica, progetto telai e sospensioni. A molti potrebbe sembrare un lavoro anonimo eppure, in questi miei 25 anni in Pagani, proprio intorno alla meccanica ho sperimentato materiali e procedure, ma anche tessuto rapporti umani con tutto il team e con Horacio stesso. Ho imparato ad ascoltare le persone e ad avere cura di dettagli che forse nessuno vedrà mai. Dettagli nascosti che sono testimoni della nostra filosofia del bello". - **Germano Franzese, Senior Mechanical Designer.***

*"Vidi una strada, un modo di guardare le cose in cui mi ritrovai. A chi arriva a lavorare con noi racconto prima di tutto il nostro impianto valoriale, di come questo riverbera sull'automobile e il percorso intellettuale che ogni giorno portiamo avanti. Il progettista qui abbraccia una filosofia, non solo un metodo. Qui designer e ingegneri non lavorano solo dietro uno schermo, ma devono capire con le mani il risultato del loro lavoro, lo devono maneggiare, devono capire l'effetto che farà a chi dovrà montarlo o a chi dovrà usarlo. Oggi più che mai Arte e Scienza non possono fare a meno del restituire valore a una manualità troppo a lungo dispersa". - **Francesco Perini, Head of Technical Department.***

*"Il nostro punto di forza in un mercato estremamente competitivo è la capacità di fare automobili a misura del cliente. Sempre, anche quando ci chiedono – come è successo con un cliente di Singapore – di cambiare la livrea di una Zonda per farla diventare dello stesso rosa della macchina di Elvis Presley. Oppure come accadde con Lewis Hamilton, che volle la Zonda dello stesso viola del primo go-kart avuto da ragazzino. Il segreto per competere è sempre la capacità di avere visioni innovative. Il rapporto con il cliente come lo abbiamo noi è innovazione, così come l'innovazione di aver concettualizzato la Zonda anche con guida a destra ha rappresentato un grandissimo vantaggio competitivo. Questa capacità di anticipazione e al tempo stesso di ascolto ci porta ad avere con i clienti un rapporto di grande frequentazione che non raramente diventa amicizia, con loro e con la famiglia". - **Alberto Giovanelli, Managing Director Asia/Pacific.***

"I nostri clienti sono persone molto preparate, conoscono bene la storia delle Pagani e quella di Horacio. Sanno che le nostre sono automobili ad alte prestazioni e, tra queste, c'è anche la cura estrema che riserviamo ai dettagli. Questo è un valore che loro riconoscono e apprezzano. Noi, il team statunitense, diamo poi ulteriore valore a questa equazione di bellezza aggiungendo





PAGANI S.P.A.

Via dell'Artigianato, 5 - 41018 San Cesario sul Panaro (MO) Italy - Tel. +39 059 4739205
P.IVA, Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese di Modena 02054560368

la nostra attenzione. Diventiamo tutti in qualche modo di famiglia e non solo nel tempo che corre tra l'ordine e la consegna, ma anche dopo. Abbiamo la fortuna di continuare a trascorrere del tempo con i nostri clienti, in particolare ai nostri raduni dove si crea un'atmosfera incredibile. I nostri clienti amano i raduni e ci chiedono di scegliere percorsi dove le curve sono protagoniste così da amplificare il loro piacere di guida. Spesso viaggiano da una parte all'altra del mondo proprio per guidare le loro auto e condividere la stessa esperienza con persone che hanno la stessa sensibilità. È così che diventiamo tutti parte di una grande famiglia Pagani". - Michael Staskin, Ceo of Pagani America.

"Noi siamo sempre alla ricerca del dettaglio, del particolare. Non siamo mai contenti di quello che facciamo. Nessuna delle nostre automobili è uguale all'altra. Noi siamo artigiani, lo dico con orgoglio, proviamo e riproviamo e non ci spaventa il tempo che dobbiamo impiegare per farlo". - Carlo Alberto Roma, R&D Composite Trimming Supervisor.

"Sono entrato in Pagani quando non avevo ancora 18 anni. Ho iniziato maneggiando pelli di carbonio e lo faccio ancora. Sui compositi abbiamo sempre investito molto. Noi non valutiamo le macchine per una prestazione basica come la velocità. Certo, le Pagani sono veloci, ma la nostra sfida è farle essere macchine sicure e confortevoli nella guida. Chiunque deve poter guidare una Pagani, persone comuni, non piloti professionisti. Per fare questo, la ricerca per la qualità dei compositi è fondamentale; una macchina leggera, resistente e manovrabile è una macchina sicura e confortevole. Il miglioramento continuo, per noi, non è solo una procedura aziendale, ma un abito mentale di cui nessuno di noi si spoglia mai". - Roberto Malmusi, R&D Composite Layup Supervisor.

PRESS CONTACTS

Pagani Automobili

press.office@pagani.com



1 9 9 8 - 2 0 2 3

PAGANI

www.pagani.com