

**40**

gli esemplari all'anno della Huayra che Pagani conta di produrre e vendere. Erede della Zonda (130 unità costruite in 11 anni), è una vettura che ha circa 4.000 componenti, escluso il motore e il cambio. Horacio Pagani l'ha definita «perfetto connubio tra perfezione tecnica e bellezza estetica». È la prima supercar con aerodinamica attiva a gestione elettronica. Impressionante l'accelerazione: considerata la potenza e la massa dell'auto, è facile ipotizzare uno scatto da 0 a 100 km/h inferiore ai 3 secondi.



Horacio Pagani

Sette anni di studi, 370 all'ora la velocità, 700 cavalli sotto il cofano e 990 mila euro per acquistarla. Ecco la Pagani Huayra, l'ultima follia (tutta italiana) di un genio dell'auto

## Si chiama come il vento la supercar dei sogni

DI GIAN PIERO PIAZZA

**C**olor argento chiaro, linea disegnata dal vento, è una delle più emozionanti attrazioni fra le supercar del Salone di Ginevra. Il suo nome, Huayra, è quello del signore delle brezze e degli uragani che investono la cordigliera delle Ande, il dio pagano che ha ispirato con un soffio di

il lunario aprendo una bottega di fornaio, Horacio Pagani nutre fin da giovanissimo la consapevolezza che per lui il pane della vita dovrà essere diverso dall'attività del bisnonno condivisa anche dal padre Mario, e sogna di diventare designatore e costruttore di auto sportive. Il nastro di partenza, Pagani lo taglia nel 1977, dopo studi di design industriale e di ingegneria meccanica. Nell'atelier argentino che ha aperto in proprio,

l'inquieto ingegno brucia le tappe di una carriera che si evolve a ritmi incalzanti e nel 1979 crea la sua prima monoposto di Formula 2. Con l'intercessione di Manuel Fangio, il leggendario asso del volante che ha avuto modo di apprezzare i suoi lavori, Pagani si trasferisce nel 1983 a Modena e ricomincia dalla gavetta come operaio alla Lamborghini. Ma il salto di qualità è alle porte: l'anno dopo collabora alla realizzazione della Countach Evoluzione. Il suo sogno di costruire da sé una GT con carrozzeria in carbonio prende piede nel 1993, con il progetto completo della Zonda che sei anni dopo viene presentata a Ginevra. Nella piccola bottega di San Cesario sul Panaro, sede

della Pagani Automobili Modena fondata all'inizio del 1999, nascono le progressive evoluzioni della Zonda che fa parlare di sé anche per i record di velocità che si aggiudica al Nürburgring. Oggi dalla fabbrica dei sogni di Horacio Pagani si fa strada la Huayra, una supersportiva che è il perfetto connubio fra arte e scienza. Monoscocca centrale costruita in carbonio con le porte che si aprono ad ala di gabbiano, motore 12 cilindri biturbo Mercedes AMG di 5.980 cc da oltre 700 cv di potenza, pneumatici P Zero Pirelli omologati per sopportare sollecitazioni fino a 370 km/h, la Huayra è nata dopo 7 anni di studi ed è composta di oltre 4.000 parti create e assemblate a una a una. Viene spontaneo domandarsi con quale temerario coraggio questo poliedrico costruttore abbia deciso di mettere in cantiere una simile, costosissima rarità in un momento tutt'altro che favorevole. La risposta sta non solo nell'esclusività di questa vettura, che verrà prodotta a pieno regime in sole 40 unità all'anno e che è ovviamente destinata a clienti di consolidata fortuna esenti dagli effetti nefasti della crisi economica. Una Pagani è un'automobile unica, preziosa come un quadro di Picasso, un valore capace di resistere alle erosioni del tempo. Parola di Horacio Pagani, che chiede 990.000 euro per la versione base della sua Huayra.



sconcertante affinità Horacio Pagani, l'artefice italo-argentino di questo capolavoro a quattro ruote. Pronipote di un comasco di Appiano Gentile che approda in Argentina nel 1870 e sbarca

### Citroën

Arriverà a maggio l'auto preferita dagli internauti. Massimo Borio: «Lavoriamo già sulla DS5 ibrida che abbinerà l'elettrico al diesel»

DI FERDINANDO SARNO

**“T**o be continued”: è ciò che normalmente si scrive nei titoli di coda di un film per annunciare che la produzione ha già in cantiere il seguito, poi forse la terza parte, quindi la quarta. Bene, il titolo del film presentato alla kermesse ginevrina è “Linea DS”, la produzione è di Citroën mentre la musa ispiratrice è la “Créative Technologie”, filosofia portante del nuovo corso del costruttore francese.

Dopo il primo “to be continued” relativo alla DS3, eccoci quindi all'atto secondo: la DS4. Se la DS3 si è ben posizionata, come immagine e come appeal, esattamente tra la Cinquecento e la Mini, la DS4, elegante berlina a 4 porte, darà del filo da torcere nel Segmento C. È la grande novità sulla quale Citroën punta tantissimo per rilanciarsi e per fare un po' di numeri, che arriverà in Italia verso la fine di maggio con prezzi compresi tra 21 e 30 mila euro. Al suo fianco al Salone di Ginevra, c'è la DS4 Purple: si tratta di un concept completamente “ingioiellato” caratterizzato anche dal color prugna opaco e moltissimi dettagli in metallo cromato o spazzolato color champagne. Per saperne di più abbiamo fatto quattro chiacchiere con Massimo Borio, direttore marketing e comunicazione di Citroën Italia.

Come sta andando la Linea DS e a che punto è la DS5 ibrida?

«La linea DS ha chiuso il 2010 con poco meno di 8.000 contratti mentre a gennaio e febbraio del 2011 ha fatto dei numeri decisamente inte-

## La DS4 in rete È la più bella del reame



La Citroën DS4: sarà in vendita in Italia da fine maggio

ressanti. Nel corso dell'anno arriveranno anche nuove motorizzazioni HDi che ci permetteranno di allargare ancor di più la nostra offerta. Per quanto riguarda la DS5 ibrida (diesel + elettrico) direi proprio che è a buon punto, ma la vedremo circolare sulle nostre strade all'inizio del prossimo anno. Nel frattempo, abbiamo esteso la tecnologia microibrida e-HDi a molti dei nostri modelli».

E cosa vi aspettate con l'arrivo della DS4, vettura che Citroën vende anche su internet?

«La vendita su Internet, purtroppo, non avviene in Italia ma è riservata solo a Francia, Germania e Svizzera dove 500 acquirenti potranno ordinare in anteprima la nuova DS4. Citroën crede molto nell'importanza del pianeta Internet e il pianeta Internet ci ha... premiato: la DS4, infatti, è stata eletta “Auto più Bella dell'Anno” grazie al voto di 60.000 internauti di 62 Paesi. Per quanto riguarda i nostri obiettivi, contiamo di vendere, da maggio a fine anno, all'incirca 25.000 DS4; risultato che ci permetterebbe di consolidare la nostra quota di mercato intorno al 5,6%».

Quanto è importante il rally e lo sport in generale per Citroën?

«Tantissimo, soprattutto a livello di immagine. Quando si ha a disposizione un'ottima macchina e si continua a vincere con piloti del calibro di Sébastien Loeb, non c'è dubbio che si ottiene maggior visibilità, quindi ulteriori possibilità di vendere automobili».

E a proposito di sport, a Ginevra, gli amanti del rally potranno osservare da vicino la DS3 WRC, vettura con la quale Citroën parteciperà al Campionato del Mondo rally 2011 con un unico obiettivo: conquistare il settimo titolo costruttore. Spazio anche all'elettrico con la C-Zero e agli “esperimenti artistici” come il concept Metropolis, progettato nel centro stile Citroën di Shanghai, la C3 Red Block e la Citroën C6 Noir et Blanc, due vetture che rompono gli schemi creando effetti sorprendenti e utilizzando materiali inediti.

## Volkswagen da record e la Golf perde la testa

### il ritorno

Resta la capote in tela: dopo nove anni riecco la versione cabrio. Utile di 7,2 miliardi per il marchio di Wolfsburg

DA GINEVRA

**L**e cifre, prima di tutto. Che fanno più rumore di qualunque motore. Dopo aver chiuso il 2010 con l'utile record di 7.200 milioni di euro (il bilancio migliore nella storia del gruppo), Volkswagen ha venduto nei primi due mesi di quest'anno 1,2 milioni di

auto, il 16% in più dello stesso periodo del 2010. Lo ha detto Martin Winterkorn, presidente del consiglio di gestione della casa tedesca, al Salone dell'auto di Ginevra. Per il gruppo «sarà un altro anno solido e positivo», ha detto Winterkorn, che ha ricordato l'obiettivo della società di essere nel 2018 leader mondiale.

Spazio dunque alla consueta raffica di novità, ad iniziare dalla nuova versione della Golf che ha per tetto un cielo di stelle. Nove anni dopo torna infatti, per la gioia degli amanti delle auto aperte la nuova Golf Cabriolet, auto destinata a proseguire una lunga storia di successi. La nuova scoperta di Wolfsburg ha quattro posti e il tetto è

ancora rigorosamente in stoffa. Una scelta confortante per chi mal sopporta la lamiera e apprezza la tradizione. L'apertura è elettrica di serie e avviene in 9,5 secondi. Oltre a essere rapido nell'apertura della capote, il sistema elettroidraulico che ne determina il movimento può essere utilizzato anche con l'auto in movimento, fino alla velocità di 30 km/h. La cura particolare con cui è progettato e realizzato il dimensionamento, gli strati e la qualità del tessuto, fa della Golf Cabriolet una delle convertibili con il miglior livello di isolamento termico ed acustico. Dal punto di vista estetico la Golf Cabriolet riprende la linea della versione chiusa a tre porte, con al-

cuni tratti che ne scandiscono la personalità. Il design della zona posteriore, ad esempio, ha linea del tetto leggermente abbassata rispetto al modello con il padiglione in metallo. Insieme al parabrezza fortemente inclinato le differenze rendono la Cabriolet indipendente sotto il profilo stilistico. La gamma motori per la versione «scoperta» comprende 6 propulsori sovralimentati e con iniezione diretta del carburante. Le potenze variano tra 105 e 210 CV. Ma a rubare l'occhio a Ginevra c'è anche una sorpresa assoluta. La prima versione debuttò sul mercato nel 1950. Oggi a distanza di oltre sessant'anni il van di Volkswagen, noto in Germania come Bul-



La nuova Golf Cabriolet

li ma denominato Microbus negli States, arriva in versione prototipo. Il concept, che adotta un sistema di trazione elettrica ad emissioni zero di ultima generazione, raggiunge la velocità massima di 140 km/h (limitata elettronicamente).

A scelta è possibile equipaggiare questo veicolo anche con motorizzazioni benzina e diesel a iniezione diretta, a elevata efficienza. I motori 1.0 e 1.4 vantano consumi ridotti grazie a una strategia di downsizing. (A.C.)