HORACIO PAGANI

Ispirato da Leonardo disegno auto da 2 milioni di euro

ALBERTO CAPROTTI

Leonardo da Vinci come modello ispiratore, lo scorrere del tempo come sfida, la perfezione come traguardo. L'uomo che disegna e vende vetture da 2 milioni di euro ha il vento negli occhi e i modi gentili di chi nella vita ha fatto quello che voleva fare. Da bambino aveva solo un sogno: costruire l'automobile più bella del mondo. Oggi Horacio Pagani, argentino di nascita e italiano per scelta, inventa gioielli con le ruote sotto. A San Cesario sul Panaro, in provincia di Modena, dove sapeva da sempre che avrebbe voluto vivere e lavorare. Perche, dice il video che presenta il suo sito produttivo «le aziende che non investono nella propria terra, prima o poi, sono destinate alla decadenza».

Sessanta milioni di euro di fatturato, 118 dipendenti, di cui 30 al reparto ricerca e sviluppo: età media 30 anni. E solo 50 auto prodotte all'anno, più della metà vendute negli Stati Uniti. Il segreto del successo è restare piccoli?

«Da quando abbiamo inaugurato il nuovo stabilimento potremmo farne anche 300 l'anno. Ma il nostro piano di produzione si basa da sempre su questo: realizzare meno della metà delle richieste ricevute. Così diamo alle vetture più valore ed esclusività. Questo è il senso».

Super-car da 800 cavalli destinate a miliardari arabi: francamente in assoluto è difficile trovare un senso...

«La correggo: generare sogni vuol dire creare energia. Già questo risponde alla sua domanda. Leonardo da Vinci ha dimostrato che arte e scienza possono camminare insieme: noi proviamo a fare questo: unire la tecnica all'intellettualità manuale».

Ci racconta come un semplice operaio della Lamborghini sia riuscito a diventare un mito dell'automobile?

«Sono nato in un paese vicino a Rosario, in Argentina, ma le mie origini sono in Italia: mio nonno era emigrato da Appiano Gentile, vicino a Como. Papà faceva il fornaio e suonava la tromba, mamma dipingeva: a lei devo il gusto dell'arte. Da ragazzo guardavo l'unica rivista di auto che usciva in Argentina: sfogliavo quelle pagine, vedevo le Ferrari, le Lamborghini... Per me era un mondo incredibile e meraviglioso: così disegnavo automobili con la matita. E a mia mamma dicevo: un giorno andrò a Modena e costruirò la macchina più bella del mondo».

Vicino a Modena la fabbrica di supercar dell'italo-argentino: «Solo 50 pezzi l'anno, così valgono di più». Una splendida storia di vita: «Da bambino avevo un sogno: costruire la più bella vettura del mondo...»

C'è riuscito, facendo l'emigrante al contrario rispetto a suo nonno...

«Sono partito per l'Italia nel 1982 con mia moglie Cristina, due valigie e una tenda. È stato un periodo durissimo: mi guadagnavo da vivere facendo il saldatore, abitavamo in un campeggio. Poi abbiamo trovato casa a Sant'Agata Bolognese: 40 metri quadrati, due figli piccoli e tanti sogni».

Poi la Lamborghini, grazie ad una "raccomandazione" importante...

«È vero: quando avevo 19 anni progettai una macchina da corsa e incontrai l'ex pilota Manuel Fangio: vide i miei disegni e scrisse lettere di presentazione a Enzo Ferrari, a Giulio Alfieri di Lamborghini, all'Alfa Romeo, alla Osella e alla De Tomaso. Mi rispose solo la Lamborghini, mi presero come operaio metalmeccanico di terzo livello, quello più basso».

È vero che chi progettava i prototipi la notò quando lei disse che occorreva acquistare un'autoclave per lavorare nuovi materiali?

«Pensavo fosse indispensabile per sfruttare la fibra di carbonio, ma mi risposero che non l'aveva nemmeno la Ferrari. Allora presi la bicicletta, andai in banca alla filiale del Credito Romagnolo di Sant'Agata e chiesi un prestito. Tornai in azienda: ho comprato io l'autoclave, dissi, dove la mettiamo? Mi risposero che ero matto, ma mi diedero fiducia. Grazie a quei materiali, la Lamborghini costruì la Countach Anniversary e la Diablo».

E lei intanto era diventato il capo del reparto carrozzeria...

«Studiavo, sperimentavo, non mi fermavo mai. Mi aveva insegnato mio padre ad essere così: lui ha lavorato facendo il pane fino a 90 anni. Parlava poco ma era saggio: "non perdere tempo, mai", mi diceva. Per me era un mito...».

Qual è la prima dote di chi costruisce automobili?

«Ogni giorno, dopo tanti anni che faccio questo mestiere, mi chiedo: cosa so fare e cosa devo imparare? L'umiltà è importante anche in un lavoro meraviglioso come il mio, che ti permette di volare ma che ti obbliga anche a tenere i piedi per terra per realizzare qualcosa che funzioni e che sia reale. Lavorare in gruppo, eliminare l'egocentrismo, rispettare il pensiero degli altri: queste sono le uniche regole».

La grande scommessa fu mettersi in proprio. E inventarsi la Pagani Zonda, presentata al Salone di Ginevra nel 1999...

«Il sogno era costruire una vettura tutta mia, e in onore di Fangio. I disegni erano pronti già otto anni prima, ma mi serviva un motore. Conobbi il presidente di Mercedes, lo convinsi a mandare qualcuno a vedere la mia officina. Accettò, ma dissi a mia moglie: quando vedranno che ci lavoriamo in quattro, non ci prenderanno sul serio. Allora radunai 15 amici e vicini di casa, gli misi addosso un grembiule con la scritta Pagani e li pregai di fingere di essere miei operai. Quando arrivarono i tecnici da Stoccarda, ebbero una buona impressione e io ottenni il mio motore. La Zonda fu un successo clamoroso: costava il triplo di una Ferrari o di una Lamborghini, ma colpiva al cuore. Un oggetto superfluo come un'automobile da più di 2 milioni di euro, il prezzo di una Pagani tasse escluse, non si compra con la testa...».

Lei ha detto che l'auto è un oggetto banale se non fa scattare emozione e fantasia.

«L'automobile è un'opera d'arte complicatissima, ma un designer deve avere sempre il cliente come obiettivo: l'estetica fine a se stessa serve a poco».

L'auto elettrica è una grande illusione?

«Anni fa con un team dedicato e una compagnia esterna esperta in motori elettrici, abbiamo fatto un'analisi di fattibilità sull'auto ibrida e a batteria pura. Il vero problema è che il 90% dell'energia oggi nel mondo viene prodotta in modo antico e inquinante. In più la tecnologia delle batterie non è ancora a livello di quello che ci aspettiamo. Come si pensa di smaltirle una volta utilizzate? E come si spegne un incendio di batterie al litio? Sono domande che attendono risposte...».

Quindi al momento non è una soluzione praticabile su larga scala?

«Diciamo che allevierebbe solo il problema delle grandi metropoli, ma per il resto del mondo non ha molto senso. Anzi, a livello globale l'inquinamento cresce perché produrre queste auto più complicate porta a maggiori emissioni. Il punto è che è indispensabile un grande impegno da parte di tutti per produrre energia ad un costo più basso. Serve capire definitivamente che ognuno di noi può fare la sua parte consumando meno. Dalla raccolta differenziata dei rifiuti all'uso della bicicletta: tutto contribuisce...».

Inquinate di meno e usate di più la bici: detto da un costruttore di auto da 6.000 cc di cilindrata, non è male...

«Costruisco pochi pezzi all'anno, non mi considero certo un appestatore dell'aria. E poi chi ha una Pagani la usa pochissimo: al massimo fa 2.000 km l'anno. Non è facile da credere, ma le nostre vetture pesano come un'utilitaria. Hanno motori potentissimi, è vero, ma alla fine inquinano come una normalissima auto da città».

Quindi il classico motore a benzina è ancora la soluzione più praticabile?

«Le rispondo con una constatazione: a Tokyo hanno una coscienza ecologica molto superiore alla nostra, e lì usano tutte auto piccolissime e tutte con minuscoli motori a benzina».

Una volta in tv, lei ha detto: la mia vita è stata una continua corsa a ostacoli...

«Vero, ma non bisogna essere necessariamente dei fenomeni per arrivare al traguardo. Gli uomini e le donne che hanno cambiato il mondo erano persone semplici, che hanno fatto fatica: Albert Einstein si rimproverava di non conoscere abbastanza bene la matematica, Leonardo sapeva disegnare qualunque cosa con entrambe le mani, ma davanti un foglio di carta confessava di essere terrorizzato per la responsabilità che aveva verso quello che stava inventando. Oggi è tutto più semplice, ma bisogna avere passione e curiosità».

Si parla tanto di auto che volano. Cosa c'è nel futuro di Horacio Pagani?

«Preferisco guidare sull'asfalto. Però ora abbiamo realizzato in collaborazione con Airbus, la cabina "Infinito", un progetto di interni per la loro linea di jet privati. Un progetto molto importante che ci spinto alla ricerca dell'innovazione sia nel design che nelle tecnologia. Abbiamo anche molte richieste per arredare hotel di lusso. Tutto, o quasi, si può fare, basta crederci».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DS7 Crossback, Fiesta e le altre: 26 le anteprime al Valentino

Sono più di 100 i modelli tra le ultimissime novità commerciali disposti lungo i viali alberati del Parco del Valentino in occasione del Salone di Torino. Tra questi il pubblico potrà ammirare le 26 anteprime nazionali proposte dai costruttori: Alpine A110, Audi RS 3 Sportback, Corvette Gran Sport, DR4, DS 7 Crossback, Fiat 500L, Ford Nuova Fiesta, Kia Stinger e Kia Niro Plug-in Hybrid, Lamborghini Huracán Performante, Lexus LC Hybrid, Mazda CX-5, McLaren 720S, Mercedes-AMG GT R, Pagani Huayra Roadster, Renault Nuova Captur, SEAT Nuova Ibiza, Suzuki New Swift, Volvo XC60. Il Gruppo PSA Italia partecipa alla terza edizione del Salone Parco Valentino con quattro modelli più rappresentativi delle sue gamme: Nuova Citroën C3, Nuova Peugeot 5008 oltre a Nuova Peugeot 3008 (eletta Auto dell'Anno 2017) e appunto DS7 Crossback in anteprima per l'Italia: DS 7 Crossback inoltre è in assoluto il primo modello interamente progettato e prodotto dal giovane marchio premium di PSA che si inserisce nel mercato dei Suv del segmento C che sta registrando interessanti valori di crescita, in un contesto altamente competitivo per proposte e qualità. Qualità, eleganza ed esclusività sono doti che non mancano a DS 7 Crossback, non a casa scelta nei giorni scorsi dal neo-presidente della Repubblica francese Emmanuel Macron subito dopo la sua investitura, per percorrere le vie di Parigi. Molto attesa anche la nuova generazione di Ford Fiesta, che a marzo è stata l'auto più venduta in Europa, secondo l'analisi di JATO Dynamics. La nuova Fiesta sarà disponibile in 5 declinazioni (oltre alla versione base Plus): la sofisticata Titanium, l'elegante Vignale, la crossover Active, la brillante ST-Line e la sportiva ST. Il Gruppo FCA invece partecipa al Salone di Torino facendo esordire la nuova Jeep Compass, l'inedito Suv compatto pronto a riscrivere le regole del segmento. Anche la nuova Fiat 500L si presenta al pubblico freschissima di restyling. Un'altra novità di casa Fiat è la serie speciale dedicata al sessantesimo compleanno della 500, ricorrenza che cadrà il 4 luglio. I visitatori, infine, potranno testare la 124 Spider e la nuova 500X S-Design, la serie speciale che si rivolge a chi ricerca stile e contenuti con un carattere dinamico e distintivo. Non manca ovviamente la gamma Alfa Romeo, con Giulietta, Giulia e Stelvio. Debutto al Parco Valentino anche per la nuova Mercedes-AMG GT R, la supercar più potente e sportiva della grande famiglia GT del marchio tedesco. Gli appassionati potranno ammirare la massima espressione della sportività di Mercedes-AMG, il marchio high performance della Stella che proprio quest'anno taglia il traguardo dei suoi primi 50 anni. Tra le protagoniste del Salone anche la nuova Classe E Coupé, terzo elemento della famiglia di coupé firmata Mercedes-Benz. Nella kermesse torinese c'è spazio anche per la piccola smart fortwo, presentata in versione Atomic Yellow, un nuovo, esclusivo 'tailor made' firmato Brabus. **(F.S.)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ibrido con la spina, il valore aggiunto secondo Kia

FERDINANDO SARNO

Ibrido: un termine brutto per indicare una cosa utile, e relativamente "pulita". Considerate le strategie delle case automobilistiche che hanno come obiettivo principale la mobilità eco-sostenibile, è anche una delle parole più utilizzate sia in marketing sia di comunicazione. Ma com'è fatta una vettura ibrida? Sostanzialmente è data dall'unione di un motore termico benzina o diesel - di vetture ibride a gasolio però se ne vendono e fabbricano ben poche - e uno elettrico. Che garantisce riduzione di consumi, e quindi di emissioni, senza per questo rinunciare alle prestazioni e al piacere e comfort di guida.

Per far comprendere l'importanza di questa tecnologia ad un pubblico più vasto, è risultata molto interessante l'iniziativa promossa da Kia Italia in occasione del lancio commerciale della nuova gamma Hybrid, sperimentata nelle città di Milano, Roma e Torino: realizzata in collaborazione con Feltrinelli e LifeGate, dava infatti la possibilità di effettuare test drive su strada dei nuovi modelli Kia Niro e Kia Optima ECO Plug-in con modalità originali e particolarmente "confortevoli"; ovvero, con consegna direttamente a domicilio della vettura scelta.

Su Optima Sportswagon e Niro l'opzione Plug-in che aumenta i vantaggi dell'alimentazione mista: più di 50 km l'autonomia in modalità elettrica pura

Ed è proprio l'opzione Plug-in il passo in più su cui ora il costruttore coreano scommette per rendere l'ibrido ancora più efficiente unendo il vantaggio di ricaricare le batterie direttamente dalla rete elettrica domestica come un'auto elettrica pura, ma potendo utilizzare anche solo il motore a benzina come un'auto ibrida "semplice", liberando dalla preoccupazione di esaurire la carica nei tragitti più lunghi. Non a caso al Salone dell'Auto Parco Valentino – dopo il debutto a Ginevra – Kia porta ed espone proprio la nuova Niro Plug-in Hybrid, il primo crossover del marchio nato, pensato e costruito ibrido, che utilizza un motore 1.6 litri GDI da 141 CV e 265Nm di coppia, integrato da un pacco batterie al litio, maggiorato rispetto alla versione ibrida tradizionale, della capacità di 8,9 kWh che alimenta un motore elettrico da 44,5 kW, più potente del 40% rispetto all'ibrido tradizionale. I risultati? Più di 50 km di autonomia in modalità elettrica e livelli di emissioni di Co2 al di sotto dei 30 g/km. La trasmissione è affidata a un cambio a sei rapporti a doppia frizione, che garantisce una migliore sensazione di guida e una risposta più immediata rispetto ai tradizionali sistemi a variazione continua CVT.

Il "serbatoio" Plug-in della Kia Optima wagon. A sinistra, la Kia Niro Hybrid

È ricaricabile con la presa elettrica anche l'altra proposta di Kia al pubblico del Valentino, la nuova Optima Sportswagon Plug-in Hybrid. Una familiare che sorprende non solo per i dati "ecologici" (60 km di autonomia in modalità elettrica e valore di Co2 pari a 34 g/km), ma anche per il suo volume di carico, tenendo conto che si porta a spasso anche un motore elettrico e un pacco batterie al litio da 11,26 kWh: ben 440 litri il baule in configurazione a 5 posti, ovvero 133 in più rispetto al corrispondente modello berlina. Sotto il cofano, un brillante 2,0 litri da 156 CV (che diventano 205 con quelli forniti dal motore elettrico) e 189 Nm di coppia grazie al quale la vettura è in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 9,7 secondi. Prestazioni che non sono propriamente ibride, ma molto di più.

© RIPRODUZIONE RISERVATA