



**Data Astrale C12-S
7.3. Pagani & staff
aprono a Pig
i portelloni di Zonda.
Cronaca di questo
indimenticabile
atterraggio in un
mondo di carbonio,
Lambrusco e pelle
di struzzo.**

Interviste di Martino Barbieri
Foto di Nicolò Lanfranchi-ilinxmilano@hotmail.com

Zonda la fionda.

La ricetta segreta di Zonda, specialità modenese fatta in casa. Ingredienti per 2 persone (1.250 kg). Infilate 550 cavalli di Stoccarda in un recinto di fibra di carbonio, aggiungete una buone dose di sorriso, passione a volontà, condite con un pizzico di follia. Aggiungete olio, acqua e benzina. Servite in strada e insaporite con un croccante soffritto di pneumatici.

Zondyaaaaaawn!

Modena, stazione di Modena!". Ho scelto il treno. Per riprendermi da una notte di frecce d'argento e carbonio scoccate sul mio cuscino da gauchos al galoppo di belle donne in mini (non Bmw) e punta-tacco vertiginosi, tortelli volanti con la stella Mercedes come ripieno, fiumi di lambrusco esondati nella pampa modenese. Un delirio surrealista dovuto all'eccitazione di incontrare un sognatore e il suo sogno. Ho scelto il treno per godermi l'avvicinamento alla meta. Ma anche per evitare le nebbie del periodo e il traffico del feriale. Ma soprattutto il ritorno in una macchinetta "mortale" dopo l'adrenalina marziana di Zonda. Abbandoniamo la città, le ultime vetrine danno la precedenza ai primi campi a zolle. Scompongo la parola carbonio. Car come auto, bon come bontà, io come ego. Quello di Horacio Pagani e della sua banda di artisti in tuta da meccanico.

Zonda. Hanno detto di lei:

Carbonio e alluminio...sono questi i materiali di cui sono fatti i sogni di Horacio Pagani.

Già la porta d'ingresso ti invita a "tirare".

Girone dei lussuriosi. Confesso il mio peccato ma non mi pento. La vista della prima Zonda mi disorienta. E' la parola "car" del mio rebus "carbonio". E' lì con una sorellina, in mezzo a una bella sala col marmo al pavimento e una scala in fondo. E' lì che mi aspetta da chissà quanto. La guardo con gli occhi bassi per non aggredirla, riconosco il nasino appuntino sul frontale. Le accarezzo un fianco fino al doppio alettone sul cofano motore. Non nascondo una certa eccitazione. Poi la tradisco e guardo l'altra, sbircio gli interni, intravedo un'apertura nei sedili con una strana palla al suo interno. Qualche diavoleria massaggiante...? No, è per le regolazioni. Buongiorno, sono Katia, ufficiostamparelazioniiesternePagani, lei è Roberta. "E con loro son quattro belle donne ad accoglierci", penso io. Ci siamo sentiti al telefono. A Niccolò si scollano le palpebre e prende a scattare qua e là. Attraverso i vetri di una porta intravedo una piccola officina molto animata, penso a una zona "assistenza". Roberta anticipa la mia domanda rispondendomi che si tratta del reparto produzione. In una vetrinetta vedo strane scarpe, primitivi modellini di auto, un beauty case in pelle giallognola. Sono a un bivio. Destra: ascoltare Roberta sperando poi di ricordare. Sinistra: caricare il mini-recorder e incalzarla di domande. Sì, ho girato a destra.

Un ponte di carbonio tra emisfero destro ed emisfero sinistro.

L'ala sinistra del grande gabbiano d'argento mi invita ad accomodarmi. L'altezza da terra richiede una certa attenzione ma lo spazio interno permette di scivolarci con agilità. Pelle, quanta pelle, alluminio, carbonio, quanto carbonio qui nel tunnel centrale, leva del cambio corta per godere (anche qui conta come lo usi), palpebra del tachimetro col 3 e 90 in basso. Roberta mi parla con competenza e passione, conosce e ama Zonda più di me, la sua voce è suadente, come una mamma che parla al bimbo che porta in grembo. E in effetti la cellula di sicurezza che mi ospita è consolante, accogliente, materna. Le linee sono rassicuranti, morbide, coerenti, senza bizzarrie o eccessi, una conferma della mia teoria di stanotte: Pagani e la grafite dei suoi lapis sono giunti a noi da qualche stargate, da una dimensione dominata dalla ragione e dal buon gusto, dalla pazzia e dall'ardire.

Chi sarà la reginetta del prossimo film di Luc Besson su Vaillant, eroe dei fumetti polizieschi anni sessanta ambientato nel mondo delle corse che guidava un'auto costruita da sé e col proprio nome?

Il grande gabbiano dalle piume d'argento alza la coda ed ecco la sua anima, il poderoso AMG V12, con ai lati due vani in carbonio per beauty case e borsotto su misura forniti di serie. C'è anche il porta abiti a forma di sedili e le leggerissime scarpette su misura per guidare Zonda, cucite sul piede di ogni proprietario da Peron&Peron, calzaturiere di Bo, fra i pochi eletti che "fanno le scarpe" al Papa. Torno alla bacheca dei ricordi, dentro un modellino in balsa fatto da Pagani 35 anni fa. Incredibile la somiglianza con l'attuale Zonda. Penso a un flash forward del giovane Horacio. Scopro che ogni auto possiede un dettagliato book con i credits di tutte le persone che vi hanno lavorato. Come per gli inventari delle botteghe di un tempo. Non per altro ci troviamo in via dell'Artigianato...

La passione fa miracoli...

Mino Camilotti, capo ricerca, sviluppo, omologazione e driver Zonda. Sarà il mio Virgilio in questo paradiso di lussuria e carbonio. Senza lasciare ogni speranza noi che entriamo, varchiamo la porticina sbirciata all'inizio. E' qui che nascono i sogni. Qui ognuno ha una competenza iperspecifica, l'auto è fatta interamente in casa. Ingrediente base è il carbonio. Questo è il reparto materiali compositi della vettura (settore donne). Circa 120 pezzi compongono l'auto, le tecnologie sono derivate da mondo aeronautico, come il sottovuoto, il taglio dei primi strati via computer, siamo piccoli ma molto attrezzati. Io: stamattina in treno mi chiedevo perché spendere 490.000 euro per Zonda? Adesso comincio a capirlo, è veramente cucita addosso. Lui sorride compiaciuto, sono un buon allievo, mi sta promuovendo, lo sento. Ogni auto è diversa dall'altra, il livello di personalizzazione è totale e riguarda sia modifiche di tipo meccanico che di carrozzeria. Ecco, questo telaietto con del giallo intorno e una capottina come cappello è la nuova Roadster che portiamo a Ginevra. La stiamo ancora costruendo, anzi,





abbiamo appena iniziato. Intanto gli obiettivi di Saverio e Niccolò prendono a mangiarsela con voracità, temo per la vernice ma mi piace sapere che la mia febbre di appassionato li sta contagiando, altro che tifo calcistico, qui i jeans stretti a uno come me possono creare inconvenienti immediati. Si parlava del giallo Roadster. Decido di provocare il mite Mino. Non è un po' quel giallo là? (sottinteso giallo Ferrari). Un po' ma questo lo facciamo noi, con metodologie che ne assicurano l'immortalità grazie ai moltissimi strati e per questo ogni Zonda è cangiante a secondo delle angolazioni, la blu sembra viola, questo giallo può diventare verde, guarda, spostati così. Acc, è proprio vero, penso io. Poi ti faccio vedere l'unica Zonda interamente in carbonio a vista non verniciato. Il suo proprietario è l'unico nostro cliente italiano. Anch'io la sceglierei così. La nostra arte sta nell'abbinare le fibre in modo artistico, decorativo, vedi i motivi zigrinati che belli? Anche la sicurezza passiva è elevatissima, la fibra è elastica e leggerissima ma resistente. Una personalizzazione bizzarra? Tutti gli interni in pelle di struzzo, ecco, questa è la pelle della leva del cambio. Il cliente "tipo"? Arabi, tedeschi, inglesi, americani, orientali. L'ultimo è un famoso rapper americano. Puff...? Sorride ma non si sbilancia. Clientela insospettabile, sembrano modesti, rilassati ma lucidi nelle scelte. Roberta mi ha fatto notare una Zonda con un bel rumore. Come fa un dolcissimo V12 Mercedes a rombare come una Lambo? Quello è il racing kit, scarico libero, un solo catalizzatore, è quella che proveremo noi, la usiamo come auto demo, pensa che ha passato gli 80 mila km. Con quel kit hai 25 cv in più (580 cv) ma soprattutto un rumore cupo, pieno, con qualche nota metallica che si fa sentire quando apri davvero. Quando mai mi sono messo i jeans stretti, penso io sempre + eccitato.

Come è fatta una Zonda?

Cellula centrale in carbonio, molto massiccia, a cui sono abbinati un telaio anteriore e uno posteriore in tubi di acciaio al cromo molibdeno, per protezione ma anche per motivi di omologazione. Il cofano è per la forma, non è strutturale, è solo appoggiato. Questa è una delle auto più sicure in circolazione. Guarda un esempio di personalizzazione: la testata lucidata con la scritta AMG. Via il primo bottone ai miei jeans. E' tutto incluso, tanto una pelle bisogna pure mettercela (che sia struzzo o meno, anche quella cosiddetta "normale" è comunque costosissima). Vedi questi? Mi mostra 4 bellissimi scarichi fatti a mano. Li monteremo sulla Roadster dopo Ginevra. Disegnati dal cliente stesso. Sarà uno svizzero o un tedesco, dico io. E' un tedesco (ride). Ovviamente per Ginevra sarà il più standard possibile, poi gliela personalizzeremo. Ma i clienti arrivano già con un'idea o si ammalano qui? Si presentano già abbastanza "deviati". Solitamente non vogliono dare nell'occhio (hanno scelto la macchina giusta, penso io) questo della Roadster ne ha già un'altra coupe con interni a scacchi che usa tutti i giorni, tanto è elastica, si può partire in quarta da fermi. Vedrai dopo, è un'esperienza che ti lascerà a bocca aperta. Via il secondo bottone dei miei jeans. Da cosa nasce la passione per il carbonio?

Si inizia come artigiani del legno e si passa a quella C che sta nella tavola degli elementi nelle lezioni di chimica?

Te lo spiegherà Pagani. Lui ha avuto questa idea di usare la fibra per la Lambo perché la sua idea era di creare la Lambo più veloce e performante di tutti i tempi. Per lui il carbonio era perfetto. Questa idea l'ha poi riservata per la sua macchina. Produzione annuale? Da fine 99 costruite e vendute 32 Zonda, 10, 12 l'anno. Ma siamo troppo pochi... quest'anno sono già tutte vendute. Ma come fate a reclutare altri ART-igiani? Mettete un annuncio per "uno che lavori il carbonio più di sua moglie?" Ride, Mino ride sempre, è l'arte degli uomini Pagani. Nooooo! E questo cos'è? E' una leva del cambio a forma di joystick fatta col calco della mano di uno dei nostri clienti, un pilota di aerei.

Ogni cliente fa qualche salto in Pagani tra una fase e l'altra per seguirne la gestazione. Tempo medio di realizzazione? Da quando abbiamo tutti i pezzi 4 settimane per l'assemblaggio finale. In realtà 9 mesi, come per una bambina.

Dave, l'unico pazzo con tutte le rotelle a posto.

Dave sta alla "cala". Armadietti con Queen Elizabeth nuda, "fuck off" scritto sopra un cassetto. Dave prepara i pezzi, è responsabile dell'assemblaggio primario della vettura. Dice che gli portano qua dei pezzi e lui li mette insieme e costruisce una macchina di nome Zonda.

Maurissio, il re di cuori.

Ecco Ferrari Maurissio, come si presenta lui, da 17 anni con Pagani. Segue la carrozzeria e lo sperimentale ovvero lo sviluppo di prototipi, un fac totum, anzi un fac totem, un idolo per molti, un uomo di cuore innamorato del suo lavoro.

Un uomo lava?? due Zonda con secchio e spugna. Quando mai mi ricapiterà di incontrare due Zonda a un autolavaggio? Una è con la fibra a vista. E' bellissima. Ci voltiamo, eccone un'altra rientrare da un giro di prova, ha il musetto verde per proteggere il carbonio. Ha la targa adesiva applicata sul musetto, una concessione accordata dal ministero dei trasporti per non ostacolare il raffreddamento del motore. Mino accoglie Saverio e la sua telecamera a bordo di una Zonda e decolla. Io salgo da Pagani. Sono curioso di conoscerlo ma la mia testa ha già allacciato la cintura di sicurezza.

Le nostre vetture sono inutili, è l'emozione che trasmettono che conta, tante altre fanno 300 all'ora, è normale, ma poche hanno un'anima come la Zonda, fatta di passione, sudore e carbonio. In una parola, di amore.



Il vero motore di questa macchina è Manuel Fangio.

Horacio Pagani

Horacio Pagani. Un uomo di fibra forte.

(le parti in corsivo leggetele con una lieve cadenza ispanica)
Grande tavolo, modellini di frecce d'argento sparsi sul tavolo. Sono a mio agio, anche se non saprei cosa chiedergli, i suoi hanno già risposto alle mie curiosità. Ok, improvviso, il bel completo sartoriale di Horacio traspira comunque simpatia e disponibilità. Lei che macchina ha? Mercedes CLK e una Jaguar E-type prima serie. In Argentina c'era un signore che ne aveva una rossa con interni e capote beige, io ne ero affascinato, eravamo in un paesino di campagna con le strade non asfaltate, non si parlava di auto, mio padre faceva il fornaio. Mi comprai il modellino giurando che un giorno quella vera sarebbe stata mia. Ce l'ho da 10 anni e ha solo 400 km. Per me la Mercedes Ali di Gabbiano e la E-type sono le auto più belle del mondo. Comunque della Jaguar mi godo ancora il modellino. Mentre sfoglia Pig cerco il punto di contatto: "Pig è artigianale e fatta da sognatori come lei e il suo team". Sembra soddisfatto e continua a sfogliare. GT 40 o miura? Miura. (aveva capito F40, chissà perché...) Anzi no, entrambe, una da pista, l'altra da strada. Macchine di oggi che le fanno battere il cuore? La Diablo, la Murcielago è meno emotiva. La Enzo? Tecnicamente eccellente, forse un po' forzato l'adattamento di un musetto da F1 su una macchina da strada. Comunque è un'auto di grande personalità. Conosce personalmente i suoi clienti? Certo. Una Maserati te la devono vendere, una Ferrari, una Lamborghini o una Zonda te la vai a comprare. Quando la Rolls Royce (o forse era la Bentley...) seppe che Tyson era in GB per un incontro, chiuse l'azienda temendo che si presentasse per comprare un'auto. Insomma, chiunque ha i soldi può comprarla? Sì, meglio lui di un politico (ride). Gli entro in scia e lo incalzo. A un diciottenne con 490 mila euro in contanti? Gli farei fare un corso di guida, prima la impari a guidare, poi te la costruiamo addosso come un abito su misura. Perché Zonda e non Manuel o Fangio? Fangio mi disse "se un giorno fai un'auto con il mio nome (e dicendolo mi stava autorizzando a farla..) deve avere motore Mercedes perché io sono uomo Mercedes". Lui diventò il motore di questa macchina. La mia scintilla, la molla di tutto. Gli feci dei disegni e a lui piacquero. Si chiamava Fangio F1. Era il 1988. Non l'ho chiamata Fangio per rispetto verso un amico mancato, sarebbe potuta sembrare una speculazione. Comunque non chiamarmi dottore, non sono né ingegnere né...medico! Mino mi dice di aver lasciato il cameraman in una gelida curva tra i campi con la camera su cavalletto per riprenderci. Quando vogliamo andare...Freno l'istinto di tagliar corto con Pagani e continuo rimandando Mino a fra poco.

Ho scoperto subito la passione per le automobili. A 11 anni costruivo quei modellini che hai visto all'ingresso. Sono ancora un bambino, rimango ancora affascinato dalle automobili, continuo a giocare. Quando esce un'auto nuova, compro il modellino e non vedo l'ora di vederla. Ai saloni si sente come un bambino alla fabbrica del Lego? Mi piace andare a girarli,

Parigi, Detroit, Ginevra, ma sempre in mezzo alla folla, voglio fare fatica a vedere le macchine, non voglio un pass di privilegio. Così come nelle gare di F1 non vado ai paddock, sto nelle tribune, come da bambino, Godo di più così. Nella vita non ci sono cose belle, brutte, importanti o meno in assoluto, tutto lo diventa attraverso gli occhi di chi guarda. Nuvolari, Clark, Farina, Ascari o Villorresi? Clark, Nuvolari è più un mito italiano. Ma io dico Fangio. Tra i recenti Mansell, Prost, Senna, Villeneuve? Senna. Perché era umano.

Fangio viveva nell'epoca in cui a Wimbledon se c'era il dubbio per un out, il giocatore cedeva il punto all'avversario. Oggi spaccano la racchetta.

In GT3 per PS2 c'è anche la Zonda. L'ho guidata, personalizzata, potenziata. Ci sei già arrivato? Da tempo, sono malato di quel gioco. Se la ride. Moltissimi hanno conosciuto Zonda attraverso PS2. Annusce e mi regala un DVD di Concept Tokyo-Geneva, altro gioco con Zonda. Mino mi rimanda a lei per il carbonio. L'intuizione è stata il passaggio dall'aereo all'automobile. Punto. I primi metri di fibra li compri in Giappone in filati che ho fatti tessere a Milano e impregnare in Francia così nessuno poteva scoprire il segreto del procedimento, era un segreto diviso e custodito in 3 diverse parti del mondo. Nel 2001 abbiamo vinto il premio auto sportiva dell'anno in GB (rivista Evo), un traguardo importantissimo riconosciuto da tutte le riviste. E' l'Oscar delle macchine.

Dall'alto, Zonda sembra una donna nuda che prende il sole.

Come sono gli altri giornalisti che le fanno visita? Alcuni si fermano una settimana, altri mezza giornata o poco più, come voi. Difficile capirci in così poco tempo. Te ne accorgerai, penso io. Grande uomo questo Pagani, risolto anche l'ego del rebus car-bon-io (io=ego). Esauriti i bottoni dei miei jeans. Vado.

Imbarco su Zonda. Nessun check-in, rotta zona Castelfranco Emilia/San Cesario sul Panaro.

Non mi sento io, mi sembra di vedere qualcun altro montare al posto mio. Il click dell'aggancio della cintura mi riporta in me. Guardo in alto, nessuna mascherina dell'ossigeno, sotto il sedile nessun giubbottino salvagente. Il comandante Mino, indossa occhiali da sole. E' per il salto nell'iperspazio, penso io. Ignoro l'orologio sul campanile, le cui lancette staranno ruotando vorticosamente. Amici e colleghi di Mino salutano, nessuno si meraviglia, qui c'è chi guida il trattore e chi guida la Zonda, sempre lavoro è. Prima, seconda, terza sui tremila per uscire dalla zona industriale. Butta dentro una sesta a duemila. Il V12 la tiene, la spinta è poderosa, l'elasticità miracolosa. Chiacchierando aspetto con impazienza l'apertura di questa farfalla prigioniera del traffico di lavoro ed eccoci a un incrocio. Sento che ci siamo. Prima cauta sui 4000, seconda senza pretese, terza scaricata fino al limitatore, quarta piena...

Dopo il semaforo, mi cade l'occhio sul tachimetro: leggo 240. Una visione improvvisa: davanti a noi una curva secca sulla sin-



istra. Torno a non sentirmi io. E' una curva a 90, da 30. Non girerò, penso, non può gir...frenatissima, quarta-seconda, curva, chissà che scodata ora, penso, e invece Zonda non si scompone, sembra un kart. Impressionante la frenata, contro ogni previsione. Nella mia pazzia di appassionato e discreto driver avrei frenato ad almeno 200 mt, date le condizioni del fondo (alzando il pedale del gas almeno 150 mt dopo la reazione di qualunque comune guidatore), Mino a poche decine di metri dalla curva ha deciso che quello è il punto G, il punto GO, quello della pestata sul pedale centrale. Mino ordina, Zonda, obbedisce, e gira. Nessun sottosterzo, solo un impercettibile sovrasterzo dovuto all'accelerata in uscita di curva a scopi di ripresa. Una curva da 30 fatta ad almeno 70, e senza problemi. Difficile fare i conti, con Zonda.

Da queste parti trovi spesso a confronto supercar estreme e trattori.

L'impressione è che Zonda sia una macchina del tempo, capace di proiettarti troppo in avanti in troppi pochi secondi per non sconvolgere certi equilibri cosmici. Verifico. L'orologio del campanile è 20 minuti indietro rispetto a quello dell'auto. Giusto il tempo della nostra prova. Mah. A tavola! Ristorantino in campagna. Tris di primi: gramigna alla salsiccia, taglietelle ai funghi con sugo di lepre, tortelli agli asparagi, tigelle con affettati e formaggi, verdure alla griglia. L'adrenalina ancora elevata mi impedisce di abbuffarmi. Mino attacca a parlarmi della sua Honda S2000, ne è entusiasta. Si sposa fra una settimana. Con una Zonda seguita da una scia di barattoli e la scritta "just married" sulla fiancata? Mi risponde che i barattoli devono essere di carbonio, senò Pagani non viene...

Ingoio Lambrosc e tiro le somme.

Zonda è una delle auto più esclusive, un oggetto di desideri così elevati da sembrare il lascito di qualche tecnologia aliena. Mi immagino uno spot pubblicitario ambientato tra rovine Maya, piramidi, vallate andine spazzate da Zonda mentre sfreccia lungo stradine polverose tra cerchi nel grano (cerchinelgrano.it), inseguita da navicelle spaziali che si trasformano in vampiri nelle nebbie della Transilvania e... Un brindisi! Mmm, risolto anche il "bon" del rebus car-bon-io. Si parla della De Tomaso Pantera GTS, di Miura, GT 40, Murcielago, Countach e altri mostri sacri. Si gioca coi doppi sensi della parola fibra, delle verdure che fanno andare perché ricche di fibra come Zonda, tutta fibra e vedi come va...

Mi porta il conto?

Cos'ha preso? Una Pagani Zonda C12-S 7.3. Fanno 414.000 Euro ex factory, tasse, IVA e messa su strada escluse, personalizzazioni "ragionevoli" comprese. Proposte indecenti solo a tavolino con un bicchiere di "lambrosc". Offre la casa.

www.modena-design.it

Belle foto: www.supercars.net

M.B.