

HORACIO PAGANI: IL CREATORE DELL'AUTOMOBILE "RINASCIMENTALE"



Sopra, Horacio fra la Zonda C12 n°1 ricostruita per il Salone di Ginevra di quest'anno e una maquette della Huayra. Sotto, da sinistra, per le strade di Casilda, sua città natale, scorrazzando su un motorino realizzato da lui partendo da uno vecchio. Horacio da bambino, quando sognava di "venire in Italia a realizzare la sua automobile sportiva col motore posteriore". Con la monoposto da F2, suo primo progetto importante, nel suo laboratorio in Argentina e sui campi di gara.



IL VISIONARIO ARGENTINO CHE HA ESAUDITO IL SOGNO DI RAGAZZINO, QUELLO DI CREARE AUTOMOBILI SPORTIVE, FACENDOSI ISPIRARE DA LEONARDO E CRESCENDO TRA LE LEGGENDE DELLA MOTOR VALLEY

di Luca Marconetti



A un bambino che cresce in una cittadina argentina non lontano da Rosario e sfoglia riviste di auto, a un certo punto viene in mente di voler venire in Italia, a studiare molte di quelle auto che vede e a produrne una tutta sua. Facile a parole ma a riuscirci concretamente, come si fa? Ce lo siamo fatto raccontare da Horacio Pagani in persona; perché lui, ci è riuscito. Classe 1955, “discendente” di alcuni di quei milioni di Italiani che in terra argentina hanno trovato più o meno fortuna all’inizio del secolo scorso, fin da piccolo la sua più grande passione sono le automobili sportive che, come scopre dai giornali che divora dopo averli trovati qua e là in paese, vengono per la maggior parte dall’Italia, anzi, dall’Emilia. “Mia mamma dice che già a sette anni ero convinto che un giorno sarei arrivato a Modena per disegnare e costruire una vettura tutta mia. Non so se sia andata davvero così ma il sentimento che io mi sentivo dentro era certamente questo”. Comincia così la sua intervista, seduti al tavolo dell’area Relax del Museo Pagani: sotto di noi una Huayra come l’ha voluta Horacio in persona; oltre la parete alle nostre spalle la fucina dei sogni, dove, a ritmo di non più di quaranta all’anno, nascono i suoi gioielli preziosi, opere d’arte assolute in un mare magnum di un mercato tutto uguale e ormai troppo omologato. Nel conoscerlo e ascoltandolo, non sembra di avere davanti un visionario dell’automobilismo, uno degli ultimi “creatori” di automobili da sogno, di vetture con un’anima, di animali di pura razza destinati a pochissimi fortunati. La statura minuta, i modi spigliati e brillanti di raccontare, la parlantina rapida ma limpida ci mettono subito a nostro agio.

- Signor Pagani, come e perché è arrivato in Italia lo sappiamo. Ma quando ha capito che il sogno sarebbe diventato realtà?

“Da adolescente mi sono ben presto scoperto appassionato in egual maniera di arte e tecnica. Capii che queste due scienze si sarebbero fuse perfettamente nell’automobile. Iniziai così a studiarla sotto tutti i punti di vista e mi resi conto che, per realizzare un’automobile sportiva, bisognava partire dalle corse, nonostante queste non mi fossero mai interessate. Il circuito però è il miglior banco di prova per chi vuole creare automobili: le vetture da corsa sono relativamente semplici e il cronometro non sbaglia, è lui a dettare legge... se si ferma presto stai facendo la cosa giusta, se la tua macchina è lenta, stai sbagliando. Avevo poi uno spiccato senso pragmatico, cercavo soluzioni per risolvere un problema. Questo mi portò a fare esperienza su qualsiasi mezzo motorizzato mi capitasse a tiro: un vecchio motorino, vetture in kit da costruire, perfino una roulotte (dopo gli studi di industrial design e presso la facoltà di ingegneria di Rosario, ndr). Ma l’esperienza più formativa fu sicuramente la realizzazione di una Formula 2, una sfida con me stesso, per confrontarmi con le mie capacità ma anche per raggiungere uno scopo, mettere a punto i miei studi per arrivare a un risultato, ossia la partecipazione a un campionato. E intanto tutto questo mi permise di entrare nel mondo dei motori: fra i primi che credettero in me ci fu Oreste Berta, probabilmente il più grande tecnico argentino, che sponsorizzò i miei progetti, mi spinse a realizzarli e, infine, mi presentò a quella che era probabilmente la figura più importante per il mio arrivo in Italia, Juan Manuel Fangio, all’epoca il più grande pilota esistente. Con lui arrivai in Italia, era l’inizio degli anni ’80. Qui rimasi folgorato, oltre che dall’Emilia e dalle sue case produttrici - Maserati, Lamborghini e Ferrari - dal fermento e dal movimento che c’era a Torino in questo settore. Mi accorsi che nel capoluogo piemontese nasceva l’automobile, soprattutto grazie ai grandi carrozzieri come Pininfarina, Bertone, Giugiaro. Nel 1983 entrai come operaio di terzo livello in Lamborghini...”

- Ne parleremo dopo. Ora vorrei che lei mi raccontasse quali sono stati e quali sono i suoi punti di riferimento, professionali e personali.

“Beh, abbiamo già accennato a Fangio: per me fu amico, padre, collega, confidente, nonno per i miei figli e consigliere impareggiabile. Ci univano un profondo rispetto e una stima reciproca come con nessun altro. Fu lui che mandò cinque lettere di raccomandazione ai più importanti produttori italiani. Oltre a lui, il mio primo e più grande mentore è stato sicuramente Leonardo Da Vinci. Lo scoprii sfogliando dei numeri di Architectural Digest che venivano tradotti in spagnolo. Rimasi folgorato da una sua massima, che diceva: ‘Arte e scienza possono camminare mano nella mano’. Ecco, lì capii che quella sarebbe stata la ragione della mia crescita e affermazione professionale. Qui, in fabbrica, tutto è ispirato a Leonardo: la sua filosofia, la sua ‘teoria dei colori’; le approfondii talmente da farle mie e presi da esse tutto ciò che potei, non solo applicandole all’automobile ma anche facendo tesoro dei suoi insegnamenti principali: la curiosità, la passione, il sapersi mettere in gioco, il vivere la vita momento per momento, assaporandola e circondandosi di cose belle. Oggi, tutto questo è quello che muove la nostra azienda.”



- Torniamo alla Lamborghini. È cominciato tutto da lì?

“Sì. Come ho già detto ero operaio di terzo livello, ma l'importante era essere all'interno della più esotica delle case costruttrici: in America le Lamborghini piacevano perché erano rosse, italiane, avevano il motore dietro ma non correvano (della Formula 1 non interessava a nessuno lì) e se ne vendevano meno rispetto alle Ferrari. Qui iniziai a proporre i miei progetti e le mie idee e ben presto la dirigenza capì che erano buone ma era impensabile prenderle in considerazione, all'epoca. Mi appassionai alla sperimentazione della fibra di carbonio e così, visto che in azienda non si poteva, ipoteci la casa e acquistai un'autoclave per la cottura a pressione del carbonio. Alfieri, tecnico valente e molto importante per la casa del Toro, fu protagonista di un episodio: di fronte a quattro progetti per la sostituta della Countach, uno mio, uno di Pininfarina, uno di Giugiaro e uno “interno”, in confidenza mi disse: ‘Il progetto che preferisco è il tuo. Ma non posso accettarlo: a fronte di qualche problema, la responsabilità ricadrebbe solo su di me’. Quando sentii così non ebbi sentimenti negativi, ma provai serenità e una grande voglia di ‘fare da solo’. Poi le soddisfazioni in Lamborghini sarebbero comunque arrivate: divenni responsabile dell'Ufficio Materiali Compositi, presentammo la Countach Evoluzione, totalmente in materiale composito che non vide mai la luce ma diede vita alla 25° Anniversario e poi servì come sperimentazione per la Diablo.”

- Qual è oggi il suo rapporto con la Lamborghini?

“Di profondo affetto e stima. È un'azienda al top, merito della capacità dello staffe dell'organizzazione introdotta dai tedeschi di Audi. La collaborazione fra italiani e tedeschi può creare grandissimi risultati, la Lamborghini ne è un esempio lampante. Ha saputo superare momenti molto difficili e oggi è solida e all'avanguardia, produce auto stupende, tecnologiche, velocissime ma pulite. Anche dal punto di vista sociale, ha saputo fare molto per l'Emilia e per tutta l'industria italiana. Con Domenicali (l'AD di Lamborghini, ndr) mi sento spesso, lui mi chiede consigli e io sono felice di darglieli.”

- Torniamo a lei. Dopo la Lamborghini nasce la Modena Design...

“Volevo a tutti i costi portare avanti la sperimentazione del carbonio, sapevo che sarebbe stato il futuro. Da quell'autoclave, quindi, feci partire la prima azienda tutta mia, la Modena Design appunto. Inizialmente ci occupavamo di realizzare pannelli e vari elementi per molte altre Case. Era un periodo di lavoro fervente. Di giorno stavo in ufficio, la sera studiavo e mi mettevo al tecnigrafo...”

- Per progettare la Zonda ...

“Esatto. Finché riuscii a realizzarla. Iniziò lì la Pagani Automobili. Il resto è storia.”

- Quando Horacio Pagani si sveglia la mattina, cosa si aspetta da se stesso e dalla sua azienda?

“La consapevolezza di non avere più né 20 né 40 anni... Non è solo una battuta: significa avere a che fare ogni giorno con un piccolo resoconto della propria vita. E nonostante a volte io sia inquieto perché sento sempre un grande peso, una grande responsabilità verso me stesso, verso i miei collaboratori e soprattutto, verso i miei clienti, e mi arrabbio perché so che dovrei essere più ironico e sereno, mi dico anche che sono stato un uomo fortunato. Proprio quest'anno festeggio i 40 anni dalla mia prima creazione, la F2, e celebriamo i 20 della Zonda. Ecco, se ripercorro questo periodo, mi rendo conto di come le cose sono andate sempre meglio del previsto. Prendiamo ad esempio la Lamborghini: quando sono arrivato io, nel 1983, aveva appena 20 anni... eppure era già fallita e aveva cambiato almeno due proprietari. A me è andata bene, ho lavorato moltissimo e continuo a farlo però posso dire di aver trovato sempre la direzione giusta. E questo è quello che continuo ad aspettarmi dalla Pagani Automobili: perseveranza, determinazione e la consapevolezza di fare un prodotto d'eccellenza.”

- Cosa c'è sulla scrivania di Horacio Pagani?

“Progetti nuovi, nulla di nostalgico.”

- Quali?

“Ad agosto usciranno con la Huayra Roadster BC (che sta per Benny Caiola, cliente, prezioso consigliere e amico intimo di Horacio, ndr). Poi c'è pronto un progetto innovativo, completamente nuovo. Si chiama “PS” ma il nome commerciale lo comunicheremo più avanti. È una vettura nuova, un laboratorio, un po' come era stata la R per la Zonda, che farà tesoro di esperienze in pista. Nel 2022 arriveremo alla nuova Huayra, sulla quale investiremo molto, soprattutto dal punto di vista delle emissioni, tanto che AMG (fornitore ufficiale di Pagani, ndr) ha già pronto per noi un motore biturbo che ci permetterà la produzione fino al 2025, poi passeremo alla tecnologia ibrida. ‘Last but not least’, la prossima grande sfida: l'elettrico. Avverrà nel 2024. Per noi sarà un momento cruciale, perché è un mondo totalmente nuovo. Tra i nostri clienti infatti, nessuno ce l'ha chiesta, sono persone molto tradizionaliste, pensate che molti non vogliono nemmeno il cambio automatico... però va fatta e sarà una vettura che genererà emozioni, parlerà al cuore: una vera Pagani.”

Pagani (ultimo a destra), con la Countach Evoluzione, prototipo totalmente in materiale composito mentre era impiegato alla Lamborghini, all'epoca responsabile dell'ufficio sperimentazione materiali. A destra, con la Huayra, l'ultima sua creazione.



- Qual è invece il suo rapporto con la Ferrari?

“La Ferrari è leggenda. Di solito vengo a lavorare in bicicletta ma quando piove mi piace mettermi al volante della mia F12 TdF. Vedere quel Cavallino, sentire quel rumore, incrociare con lo sguardo la sua linea inconfondibile è respirare il mito, il sacro, che ci sarà sempre.”

- Proprio Enzo Ferrari diceva “la mia migliore auto, è la prossima”. La sua qual è?

“La Zonda. Senza ombra di dubbio. Non è solo una supercar, è un'auto che ha creato una tendenza. I giornalisti per lei coniarono il termine “Hypercar”. E, quando la provarono, non poterono far altro che apprezzare la sua facilità di guida, l'essere docile, affabile, amichevole, sicura. Nonostante questo, ogni volta che ne guido una, trovo qualcosa di perfetto. Ciò deriva da una mia caratteristica: non m'innamoro mai del mio lavoro, perdere l'oggettività e quindi la visione reale delle cose.”

- Per rimanere nell'Amarcord: c'è un altro argentino che come lei è venuto in Italia per costruire le sue auto ma non gli è andata bene come a lei. Perché?

“Alejandro de Tomaso era una persona incredibile: al temperamento focoso e al vulcano di idee facevano da contraltare le capacità da grande manager, la competenza tecnica e la capacità di circondarsi di persone valenti e preparate, basti pensare a Dallara e a Tjaarda. E dispiace che i suoi risultati non abbiano avuto il successo meritato: oggi, trovarsi di fronte a una Maserati Biturbo significa essere davanti a un capolavoro. Secondo me era il periodo che era sbagliato: la nazione arrancava e la concorrenza tedesca faceva passi da gigante, il ché, abbinato alle sue ambizioni piuttosto elevate, che cercava di raggiungere in tutti i modi, crearono un mix esplosivo. E, alla sua scomparsa, nessuno seppe portare avanti quel poco di buono che era rimasto. Io lo incontrai in una camera d'albergo quando ormai si era ritirato da tutto: era malato, stanco e rassegnato. Mi dispiacque molto.”

- Oltre alle sue, quali sono le auto preferite?

“Io sono un “Porschista”. In garage ho una 964 ma il mio sogno è una 917: è l'auto perfetta, ne ho più di 100 modellini. Purtroppo una me la sono fatta scappare una ventina d'anni fa a un prezzo ancora umano: era quella usata da Steve McQueen nel film “Le 24 Ore di Le Mans”. Oggi non è più possibile averne una. Fra le auto da corsa mi piace anche la Mercedes W196 con la quale Fangio vinse due Titoli. Fra le stradali ado-

ro la Jaguar E-Type prima serie (in questo sono come Enzo Ferrari...) e la Miura, ovviamente, l'auto più bella del mondo.”

- Ha mai pensato di far correre le sue vetture?

“No. In primis perché non abbiamo budget. Poi perché metteremmo in pista auto che valgono due milioni di euro a competere con modelli che ne costano 250 o 300 mila. Non dobbiamo fare come Ferrari che costruiva auto stradali per finanziare le corse. A noi interessa realizzare auto per i clienti e investire tutto lì.”

- La Zonda ha 20 anni ed è entrata di diritto nel novero delle auto di interesse storico e collezionistico. Come vede lei il mondo del collezionismo storico?

“A parte i prezzi folli che molte auto hanno preso negli ultimi dieci anni, è un mondo positivo. È il modo migliore per tramandare questi gioielli e il fatto che anche le nostre auto stiano entrando a farne parte mi inorgoglisce.”

- Da quasi un paio d'anni è nato il vostro programma “Rinascimento”, per il restauro degli esemplari più datati: avreste potuto chiamarlo semplicemente “Pagani Classiche” o “Reborn”, invece avete scelto un nome importante...

“È un nome bellissimo. C'è tutta la nostra filosofia, il mio studio di quel periodo come riferimento e torna ancora ovviamente Leonardo. Poi è eloquente: le nostre sono “vetture rinascimentali”, nascono innanzitutto dal genio e dall'estro, in maniera artigianale, come in una bottega di un mastro cinquecentesco, e quindi, con questo programma, risorgono a nuova vita, rispecchiando però tutti i criteri di originalità e particolarità che le hanno contraddistinte.”

- Cosa si sente di suggerire a un giovane che vorrebbe diventare come lei?

“Oggi ai giovani interessa sempre meno l'automobile. La libertà di mobilità è garantita da trasporti sempre più efficienti e accessibili e in città usano Uber. Se qualcuno pensa di fare il mio lavoro ben venga, ma sappiano che devono lavorare, lavorare e lavorare. Gli strumenti ci sono, molto più che alla mia epoca: c'è internet, ci sono testi consultabili con un click e, non sembra, ma c'è molta più gente di allora pronta a investire e credere in progetti vincenti. Inoltre, per chi ha idee e dimostra di voler lavorare bene, ci sono anche tanti soldi a disposizione. Basta volerlo ed essere determinati nel trasformare i propri sogni, in realtà.” ■



La Countach 25° Anniversario, vettura tradizionale ma che prese le mosse dai progetti di Pagani per “traghetare” il modello fino all'uscita della nuova Diablo. Sotto, Horacio è un lettore del nostro giornale, come si evince dalla foto scattata nell'area relax della sua azienda a San Cesario sul Panaro.

