



History

The Beginnings by Horacio Pagani

In January 1988 the late Juan Manuel Fangio invites some close friends over for dinner, I was happy to be among them and privileged to be considered a friend. This incredible person who was simple and genuine at all times. He won five world championships that everyone remembers. I was very young when he raced and I do not remember this very well. But I do remember well his incredible presence, his feelings and the concepts he used to express. He is still an example to us all.

I have always worked hard to see my dreams come true and that night I imagined a car to honour his life. A common friend, Jan Manuel Bordeu, told me: "Horacio, design a car and call it Fangio". I will never forget his look; showing his modesty and humility.

As a mysterious spring this idea started to develop.

Fangio told me: "I am thankful to all of those that allowed me to race and to win. My biggest thank goes to Mercedes-Benz, I am a Mercedes man." And he goes on: "If you will make it the car must have their engine".

At that time I was contracted to Lamborghini, a marque that I still love, and my life was devoted to the project I was given in S. Agata. Nevertheless in August 1988 I showed to Fangio my first drawing. It had a 12 cylinder Mercedes-Benz engine and it was laid out as a Mid Engine Supercar.

After meeting Fangio I told Ing. Dallara about this project. He told me: "Probably the Miura was the last example of sports car inspired to sport prototypes of those days". I completely agreed with him and Fangio and the idea of making a car derived from group C became stronger and stronger.

By 1992 I had established my own business and had the inspiration, concentration and quietness needed to draw the car. I showed it to Fangio and I remember his look of approval. He clearly told me: "Any project starts to be interesting as soon as it becomes reality".





The task was not easy, however it became exciting. To create a unique vehicle that reflects objective and subjective values of a unique man. This car had to be not only be beautiful and reliable, but also original, simple, non-comparable and technically advanced.

The Super Car design had to be original, Inspired by the Sauber Mercedes " Silver Arrows" Group C Cars. The style had to express new and old concepts. She was born in few days. Then we analysed it for over a year without making major changes.

Aesthetic care must be extended to all the components including those hidden and purely technical ones, like the suspension. Our task was to create a car without time, with shocking and at the same time smooth shapes. Extreme and soft mixed together without losing themselves into round shape triviality. The cockpit, as seen from the outside is as small as the one of a fighter jet. From the inside it is spacious and comfortable. One of the design goals was to keep the driving position as aligned as possible with the cars centre line. The result is a seat and steering wheel angle of 1.5 degrees only.

The choice of using the prestigious 12 cylinder Mercedes-Benz engine, mounted in a central position, appeared to be very interesting both because of its light weight and its incredible power and torque. Recently a special version of this engine developed by AMG won the GT world championship.

F1 technology has been used for the chassis and bodywork which is made of advanced composite materials. Modena Designs expertise has made possible the construction of a rigid and light car that does not sacrifice comfort. Carbon fibre has been used taking full advantage of our 15 years of experience with this exotic material. Our goal was to let carbon fibre express all of the art and technology that this material intrinsically has. Expert hands worked to emphasise the nature of each material utilised.

We evaluated 4 wheel drive and electronic suspension management. All of these additions increased the car weight. We chose to work for a light simple and aerodynamically efficient rear wheel drive car that developed a level of Aerodynamic





down force and utilised a suspension that was sophisticated from the dynamic / elastokinematic standpoint. A good weight distribution and low centre of gravity gives a very special driving feelings at every speed.

The Zonda was born from a desire to honour one of the Motorsport legends of this decade, a man who exemplified all the qualities we should aspire to.

It has been, for our team, a complex search for easy solutions.

Horacio Pagani





Pagani Automobili Modena

The area of Modena in Northern Italy is the Home Land of sport cars. The great Italian sports car manufacturers of this century have all been based close to Modena in the Heartland of the sports car. In this area the most beautiful sport cars with extraordinary performance and handling have been developed. Along with these cars a strong passion, ancient traditions and craftsmanship has developed an understanding and know how within a community of artisans dedicated to the development of the greatest cars.

The design of a super car projected towards the 21st century has to be discussed in relation with many complex market and regulation variables. Nowadays the investment required to develop and produce a limited number of cars has become really excessive and limits most projects. Global strategy is a natural characteristic of large series production which can reduce these costs, it is in contrast with the spirit and exclusiveness of a super car. Many new enterprises are the result of deep market studies and their products are not always the best solutions to simple problems. Their goal is profit, necessary for their continuity. The prohibitive development costs and pronounced market levelling from 1992 to date, does not stimulate the growth of new activities in this area.

There are exceptions - a strong union between a passion for cars and the equilibrium of technical and production choices has been the starting point of a new super car spirit developed by Horacio Pagani.

Pagani Automobili Modena develops new Supercar: The Zonda. Customer passion and desires has fired the creativity of a team who aim towards a precise goal: To Create the most exclusive, high performance car, of recent history complete with all the characteristics a true enthusiast craves.

Zonda was originally wished by a young designer, who has dreamt and suffered for the day she was reality. "She" tells the story between the young designer and the great Fangio.

The result of six years of serious, quiet, intimate hard work. Zonda is not only an incredible design and technology concentration. It is the result of strong belief and great skill.





Zonda is a human adventure in which people of different ages and experiences - but with the same passions - have worked together. A team composed by designers, engineers, workman, material technicians, sculptors, partners and suppliers.

Simple, wise and motivated people driven by the open minded Horacio Pagani.

Pagani has always been a designer and a car manufacturer. When he was 12 he drew and made his creations: Super car models that he exhibited at his fantasy car shows. At the age of 17 he tuned up a little sport car. When he was 20 he become an entrepreneur as an industrial designer. He drew and built from A to Z a Renault team F3 race car. A long list of engineering and design jobs gives him the possibility to be known and respected everywhere within his native Argentina.

During the years his idols, Juan Manuel Fangio and Oreste Berta became friends, advisers and guarantors of his ability. His dreams and his ideas took him to Modena, in a natural way, this became his adopted home.

As a fan of Bertone and Lamborghini. He met with Lamborghini Director Ing. Alfieri in 1983 - one of the most troubled times for Lamborghini - and his desire and conviction is pointed out when he told to Ing. Alfieri: "Even if you make me clean the floor, I am here to build the most beautiful car in the world". These words convinced Alfieri to give him a great opportunity.

Starting as an employee, he became a consultant and then responsible of the composite department. In this role he contributed to the great developments on the use of advanced composite materials for super cars. He was involved in the projects of Lamborghini including the Jeep LMA and Countach Evoluzione which was the first sports car in the world with a composite material chassis. During 9 years as a consultant he also worked as a designer. His managerial spirit helped him to create "Horacio Pagani composite research": he was convinced that composite material would have been the main tool for manufacture of the future Super Cars.

He is the author of the Countach Anniversary re-styling. Pagani also carried out design studies for P 140, Diablo and L30. His expertise supplied know how for





manufacturing of some composite material components for Countach 25th Anniversary and Diablo.

In 1991 he created Modena Design, a multipurpose enterprise that offers design, CAD/CAE, engineering, construction of models, tools and prototypes made of advanced composite materials. During these years Modena Design has been involved in projects with race departments of Aprilia, Dallara, and Ferrari. Moreover it has worked with Berman, Lange and Renault France.

In this "Bottega Modenese" it is possible to breath the skills of the Florence artists of the Renaissance. On the other hand the space around the workshop points out that the technology is the same as the one used in F1 and the Aero Space Industry. Horacio Pagani instils in his team passion, hard working and the correct compromise between art and technology.

During 1988 Pagani informed Fangio, his idol and model that he decided to build a car reflecting the great man's philosophy. Fangio gave him his trust and was ready to give his name to the car. He imposed one condition: the car should have had a Mercedes engine. The project went on. The car was modelled in 1992 and in 1993 technical concept and wind tunnel tests were undertaken. During this time Fangio introduced Pagani to Dott. Zetsche from Mercedes Benz. Zetsche, accepted to officially supply the V 12 engine.

Today Fangio is no longer here and Horacio preferred to name the car "ZONDA": This is the name of a wind from the Andes. Pagani chose this name for respect for the great Fangio and his modesty.

As Lamborghini Miura reflects the spirit of Ford GT 40, Zonda is inspired to "the silver arrows" group C Mercedes cars.

Horacio Pagani spent more than 25.000 hours to conceive Zonda, his creature, exploring the car in its entirety. Concept, style, carbon fibre chassis, suspension are all his creations. Zonda's shape describes "her" story; as a wind she takes everyone in a new super car dimension. This is done in silence with the same passion and skill of the man who created her.





ZONDA: LA STORIA

Mi sia permesso raccontare la storia di ZONDA C12.

Gennaio 1988. Fangio invita a cena un gruppo di amici. Ero felice di essere tra loro e che lui mi considerasse tale. Quest'incredibile uomo: semplice, autentico. Era così e lo è tuttora, un esempio. Ha vinto 5 titoli mondiali che tutti ricordano. Ero molto piccolo e non ricordo i fatti. L'aspetto incredibile era lui, l'uomo, i suoi sentimenti, i concetti che esprimeva. Avevo sempre sognato e lavorato duro per trasformare in realtà i miei sogni.

Quella sera, immaginando un'auto ispirata alla sua vita, un grande amico comune, Juan Manuel Bordeu mi disse: "Horacio, disegna un'auto con il nome Fangio"... Non scorderò mai il suo sguardo... trasmetteva la sua modestia, la sua voglia di non apparire...

Questa molla misteriosa, quest'ideale comincia a nascere e si sviluppa.

Fangio mi disse: "Sono grato a tutti quelli che mi hanno dato la possibilità di correre, di vincere, però la mia massima riconoscenza va alla Mercedes Benz. Io sono un uomo Mercedes." E continua: "La macchina deve avere questo motore, ricordalo, se un giorno la farai."

In quel periodo, ero molto legato alla Lamborghini, marchio che ho amato e amo tuttora. La mia vita era tutta dedicata ai progetti che mi erano stati affidati a Sant'Agata. Nonostante ciò, nell'agosto '88 feci vedere a Fangio il mio primo disegno. Si parlava di un motore Mercedes 12CC e avevo ipotizzato un lay out con questa soluzione.

Dopo l'incontro con Fangio, raccontai all'Ing. Dallara quest'iniziativa. Lui mi disse: "Forse il Miura è stato l'ultimo esempio di vettura sportiva ispirata agli sport prototipi di allora." La convergenza di pensiero che avevo con Dallara e Fangio, rafforzarono il concetto di automobile derivato dai gruppo C.

Solo nel '92 incontro la concentrazione, la tranquillità e l'ispirazione necessarie per disegnare la vettura. La presento a Fangio; ricordo ancora l'espressione, lo sguardo che accompagnarono la sua approvazione. Mi dissi con chiarezza: "Tutti i progetti sono interessanti quando smettono di esserlo per trasformarsi in realtà".





Il compito non era facile, però diventò stimolante, emozionante. Creare una vettura unica che riflettesse quei valori obiettivi e soggettivi di un uomo unico. Questa vettura doveva essere non solo bella e affidabile, ma soprattutto originale, semplice, non confrontabile, tecnicamente all'avanguardia.

Il design della Super Car doveva essere originale, ispirato alle vetture Sauber Mercedes del gruppo C. La linea di ZONDA, che doveva esprimere nuovi e vecchi concetti, è nata in pochi giorni. In seguito, l'abbiamo analizzata per quasi un anno attraverso modelli senza però effettuare modifiche sostanziali.

Il design doveva essere esteso a tutte le sue parti, comprese quelle più nascoste e tecniche come le sospensioni. Il nostro difficile obiettivo era quello di creare una vettura senza tempo, con forme e particolari fortemente emotivi e, nello stesso tempo, armonici. Forme esagerate ma morbide, senza la banalità del troppo tondo. L'abitacolo, piccolo fuori come un cacciabombardiere e confortevole dentro.

Un input del progetto era ottenere che la posizione del pilota fosse il più allineata possibile con il centro. Infatti, l'inclinazione dei sedili e del volante è di 1,5°. La vettura doveva colpire subito, avere un passo lungo, sbalzi piccoli e paraurti integrati nella linea. Infine, tutta una serie di particolari da scoprire poco a poco.

Abbiamo dedicato una cura speciale, quasi maniacale allo studio e alla finitura dei particolari che personalizzeremo con piacere secondo le richieste dei clienti.

Input del design: fare i 200 Km/h da ferma.

La scelta di utilizzare la prestigiosa meccanica Mercedes 12 CC in posizione centrale, si rivelò subito interessante sia per il suo peso contenuto sia per l'incredibile coppia e potenza. Recentemente, una derivazione di questo motore 12 CC sviluppata dalla AMG vinse il Campionato Mondiale G.T.

L'applicazione di tecnologie di F.1, il telaio e carrozzeria in materiali compositi avanzati, patrimonio consolidato della MODENA DESIGN, hanno permesso di realizzare una vettura molto rigida e leggera senza sacrificare il comfort.

Il carbonio è stato utilizzato in maniera razionale secondo i dettami dei 15 anni di esperienza.





Le nostre vetture sono costruite individualmente e possono adattarsi facilmente alle raffinatezze dei futuri proprietari.

Il nostro obiettivo era quello di far esprimere al carbonio sia l'arte che la tecnologia, mani esperte lo hanno lavorato seguendo questa filosofia. In più, compito importante fu esaltare la natura dei materiali utilizzati .

Abbiamo analizzato l'utilizzo di una trazione integrale e delle sospensioni elettroniche, tutto portava ad incrementare notevolmente il peso della vettura. Ci siamo concentrati a creare una vettura semplice, leggera, aerodinamicamente deportante in ogni condizione e con una sospensione molto curata dal punto di vista elastocinematico. Una buona distribuzione dei pesi e un baricentro molto basso regalano sensazioni particolari di guida a tutte le velocità.

ZONDA: È stata, per il nostro team, una complicata ricerca di idee semplici.

Horacio Pagani





Storia di Horacio Pagani e della Pagani Automobili

Modena. Terra di motori. Patria e cuore dei marchi sportivi per eccellenza. Nella sua terra sono nate le più belle vetture sportive. Generate dalla passione. Una antica tradizione. Un saper fare.

Il progetto di una Super Car per gli anni 2000 va inquadrato in relazione a profondi mutamenti di mercato, di regolamentazioni.

Oggi, la dimensione degli investimenti necessari per produrre poche automobili, è diventato economicamente quasi insostenibile.

La globalizzazione, prerogativa naturale per la grande serie, è in forte contrasto con la filosofia e la esclusività di una supercar.

Nuove imprese sono, spesso, il risultato di profondi studi di mercato e nascono con il logico spirito di profitto, necessario a dar loro continuità.

In questo quadro, un'oggettiva analisi del mercato delle supercar dal '92 ad oggi, sommata ad un marcato appiattimento, blocca la nascita di nuove iniziative. Solo la sinergia fra la molla misteriosa della passione per l'auto ed un giusto equilibrio fra le scelte tecniche e produttive, hanno permesso di dar vita ad una nuova filosofia di supercar.

La Pagani Automobili sottointende un progetto globale di supercar dove il desiderio del cliente appassionato accende la creatività di un team il cui obiettivo principale è creare la più esclusiva, affascinante e tecnologica automobile ad alte prestazioni.

ZONDA è nata perché voluta, sognata, sofferta. Racconta la storia fra un giovane designer ed il grande Fangio. ZONDA non è solo una incredibile concentrazione di design e tecnologia avanzata. È un atto di fede, di bravura. Il risultato di un lavoro serio, silenzioso, intimo, sei anni di duro impegno.

ZONDA: un'avventura umana dove si ritrovano appassionati di tutte le età. Un team di designer, ingegneri, operai, tecnici di materiali, scultori, partner e fornitori. Gente motivata, intelligente, semplice, guidata dal poliedrico Horacio Pagani.

Pagani è stato, da sempre, un designer, un costruttore di automobili. A 12 anni, disegna e costruisce le sue "creature", maquette di supercars che presentava ai saloni della sua fantasia. A 17 anni, elabora già una piccola vettura sportiva. A 20, diventa imprenditore realizzando lavori di design industriale. Disegna e





costruisce completamente, dalla A alla Z, una monoposto di F.3 che forma parte del Team Ufficiale Renault. Un'infinita serie di lavori di design e ingegneria gli permettono di essere conosciuto e rispettato in Argentina. I suoi idoli: Juan Manuel Fangio e Oreste Berta, sono diventati nel tempo consiglieri, amici e garanti delle sue capacità. Il vento che soffia sui suoi ideali, sui suoi sogni, lo porta, in modo naturale, a Modena, la sua terra d'adozione. Fan di Bertone e Lamborghini, trova in quest'ultima uno spazio per poter esprimere la sua fantasia, creatività e abilità manuale. Arriva, purtroppo, nel difficile periodo di 20 anni fa.

La sua forte convinzione, espressa all'Ing. Alfieri, denota il suo chiaro desiderio: "Fatemi pulire per terra, ma ricordatevi che sono venuto per costruire la più bella macchina del mondo". Frase che convinse quest'ultimo a dargli un'opportunità.

Divenne prima dipendente, successivamente consulente e, in breve tempo, responsabile del reparto Esperienza Compositi contribuendo al grosso sviluppo sull'utilizzo dei materiali compositi avanzati nel campo delle supercars. Partecipa alla costruzione del Jeep LMA e della Countach Evoluzione, vettura sportiva con telaio costruito per la prima volta al mondo in materiali compositi. Durante 9 anni di collaborazione si occupa anche di aspetti di design.

Il suo spirito manageriale lo spinge a creare la società Horacio Pagani Composite Research con la convinzione che i materiali compositi sarebbero divenuti la tecnologia di costruzione delle future Super Car.

È autore dello stile del restyling della Countach 25° Anniversary. HP esegue diverse proposte di design per la P140, Diablo e L30. La sua società fornisce il know how per la costruzione dei particolari in compositi della Countach 25° e della Diablo, nonché i modelli e l'attrezzatura di produzione in compositi avanzati.

Nel '91 fonda la Modena Design, società polifunzionale che offre servizi di design, progettazione CAD/CAE, engineering e costruzione modelli, stampi, prototipi e particolari in materiali compositi avanzati. Conta collaborazioni con i settori corse di Aprilia, Dallara e Ferrari e con Berman, Lange e Renault France.

Nella "bottega modenese" si respira la manualità degli artisti fiorentini del rinascimento ma basta volgere l'occhio intorno e ci si accorge che la tecnologia





è quella usata in F.1 e nei missili che vanno nello spazio.

Horacio Pagani trasmette al suo gruppo la passione ed uno ostinato rigore sul lavoro coniugando il difficile compromesso fra arte e tecnologia.

Verso il 1988 Pagani mette al corrente Fangio, il suo idolo e modello delle sue ambizioni: costruire un'automobile che rifletta la filosofia del grande uomo. Fangio accorda la sua fiducia e si mostra pronto a cedere il suo nome per la macchina. Ma ad una condizione: la vettura dovrà avere meccanica Mercedes. Il progetto si evolve, è modellato dagli inizi del '92 definendosi come concezione tecnica nel '93 assieme alle prove in galleria del Vento.

Allo stesso tempo, Fangio presenta Pagani al Dott. Dieter Zetsche della Mercedes che accetta di fornire ufficialmente il motore V 12.

Oggi. Fangio non c'è più e Horacio Pagani ha preferito ribattezzare la vettura come Zonda: nome di un vento delle Ande, per modestia e per rispetto verso il grande uomo.

Come la Miura, molto ispirata alla Ford GT 40, la ZONDA è ispirata alle Mercedes gruppo C Freccie d'argento.

Horacio Pagani dedica più di 25.000 ore a concepire ZONDA, la sua creatura, esplorando l'automobile quasi nella sua totalità. Concetto. Stile. Telaio in carbonio. Sospensioni sono le sue creazioni.

ZONDA si racconta tramite le sue forme, ci trasporta come il vento in una nuova dimensione di supercar. In silenzio. Con la stessa passione e bravura dei tecnici che la hanno creata.

