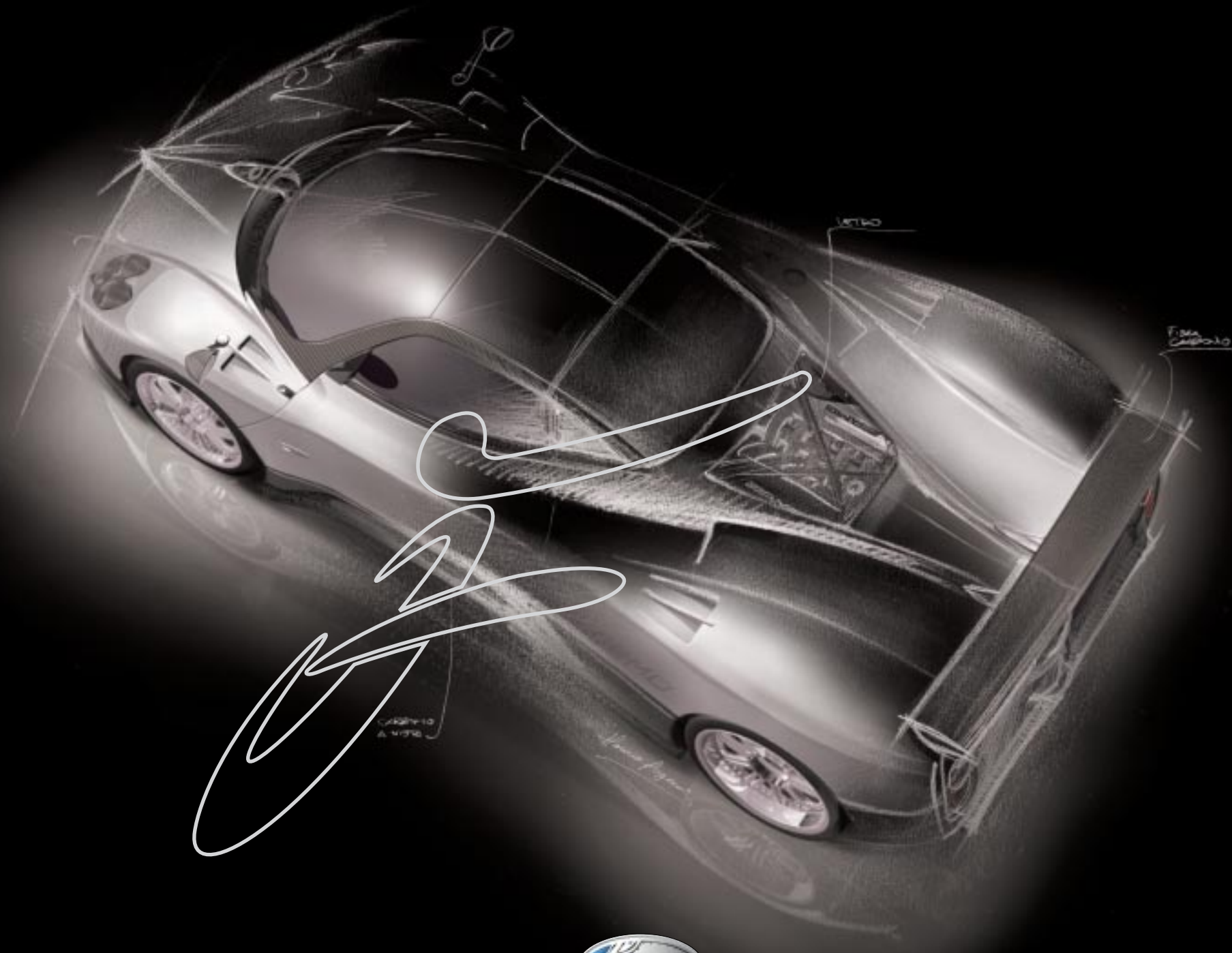




ZONDA F



PAGANI ZONDA *F*

Juan Manuel Fangio è stato più che un grande campione.

La sua precisione, il rigore, l'innata sensibilità umana e tecnica erano alcune tra le sue qualità, tipiche degli uomini d'una volta e sono state per me un esempio e fonte di ispirazione.

Spesso mi chiedo come qualcosa di così materiale, come un disegno o una scelta tecnica, possano concentrare e trasmettere la filosofia di un tale uomo.

Il nome de "el coche", come lui chiamava la vettura, doveva essere Fangio F1. Egli seguì con entusiasmo il progetto, secondo le sue idee la F1 doveva essere innovativa, sicura e con un motore Mercedes-Benz.

Dopo la sua scomparsa, per rispetto, non ho avuto il coraggio di chiamarla Fangio F1 e l'ho ribattezzata Zonda "el viento de los Andes".

Oggi, dopo anni passati in una rigorosa ricerca di perfezione, il risultato è la Zonda F, un'auto che desidero dedicare a Juan Manuel Fangio, l'uomo senza il quale nessuna cosa sarebbe stata la stessa.

Horacio Pagani



Cos'è la Zonda F?

È un'automobile, ma non come viene considerata di solito. Diciamo che è più come un oggetto.

Non si fa con centinaia di persone, centinaia di computers, centinaia di cose che non si riescono a toccare, vedere, conoscere.

Zonda F è fatta a mano da Maurizio, Pirta, Tiziana, Gnacca, Fazio e pochi altri, gente che lavora con il cuore.

E, naturalmente, con l'aiuto di validi partner che danno l'anima.

L'idea era di fare un'auto leggera, sicura, performante, originale, utilizzando il meglio della tecnologia e ispirandosi alle vetture sport prototipo, lo stesso concetto utilizzato per creare le fantastiche Miura degli anni '60.

Fangio la voleva con un motore Mercedes-Benz. Il suo desiderio è diventato realtà, grazie alla AMG che ci ha dato il suo eccezionale 12 cilindri. Un motore leggero, con oltre 600 HP di potenza e 760 Nm di coppia.

Mostruoso e bellissimo!

Tecnicamente cos'è una Zonda F?

Un pezzo unico fatto di carbonio, leghe di alluminio, titanio, avional, cromomolibdeno, pelli selezionate.

Alcuni di questi materiali sono lavorati utilizzando la migliore tecnologia... altri, la migliore mano d'opera.

Controlliamo la qualità pezzo per pezzo e raccogliamo le schede in un libro dedicato a ogni auto, dettagliato e fedele come un ritratto d'autore.

Solo in aeronautica si fa così.

Solo Zonda, ad oggi, è fatta così.







Aerodinamica?

Quando si mette in movimento, Zonda F penetra nell'aria con uno sforzo minimo. Una parte della forza spinge la vettura verso l'asfalto generando valori di carico elevatissimi, così i pneumatici possono aderire alla strada e trasferire potenza e coppia.

Una semplice formula stabilisce che l'aderenza dipende dal coefficiente d'attrito del materiale per la forza applicata.

Questo principio si trasforma in performance quando le misure di pneumatici e la velocità sono da record, ma è tanto più importante quando si parla di sicurezza: al momento di frenare per un'emergenza tutto si avvicina in modo più veloce del previsto ed è l'aderenza la variabile determinante.

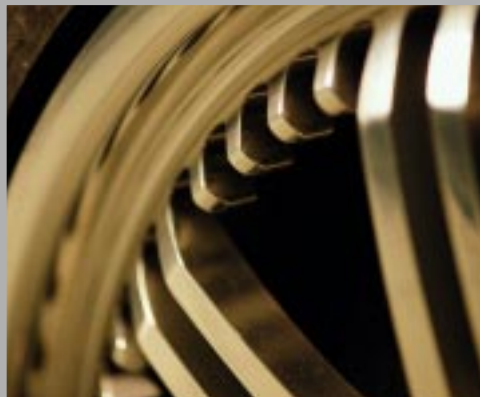
Ricordo che, da bambino, mia madre mi sgridava perché quando facevo troppa pressione con la gomma per cancellare venivano i buchi nella carta... adesso cerco di fare la stessa cosa con i pneumatici sull'asfalto.

La Zonda è la regina dei "300 a 0".

Non si tratta solo di avere un impianto frenante enorme in carbo-ceramica.

La dinamica di una frenata efficiente dipende soprattutto da una serie di forze che sfruttando la geometria delle sospensioni, il basso baricentro e il peso contenuto, mantengono la vettura il più possibile parallela al terreno, opponendosi al beccheggio. In questo modo anche i pneumatici posteriori restano incollati alla strada.

L'eccellente ABS, sviluppato dalla Bosch, dà il meglio quando la situazione diventa davvero difficile...







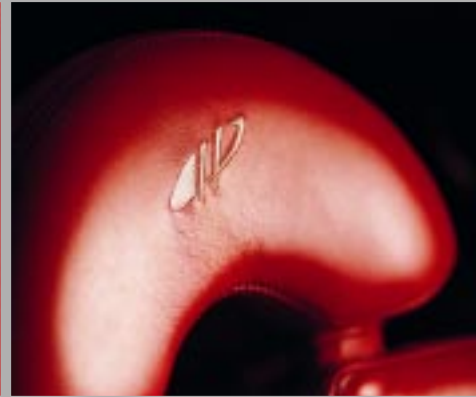






Cosa resta da aggiungere?

È una vettura molto reattiva, sicura, con poco rollio.
Le mani, attraverso il volante Nardi, sono direttamente a contatto con l'asfalto.
L'elettronica è minimalista.
Il comfort è inusuale per una supercar in grado di raggiungere velocità superiori ai 340 km/h perché oggi un cliente non vuole per automobile uno strumento di tortura, ma siamo rimasti fedeli all'idea originale di qualità e performance senza compromessi.



Ci si può riuscire solo mettendoci il 100% di passione e anche su questo, credetemi, c'è un ostinato rigore.

Horacio Pagani

“Insieme alla Nardi abbiamo creato questo particolare che si integra nella filosofia della Zonda F per stima verso l'abilità e la tradizione nel produrre i migliori volanti in legno negli ultimi 70 anni”.

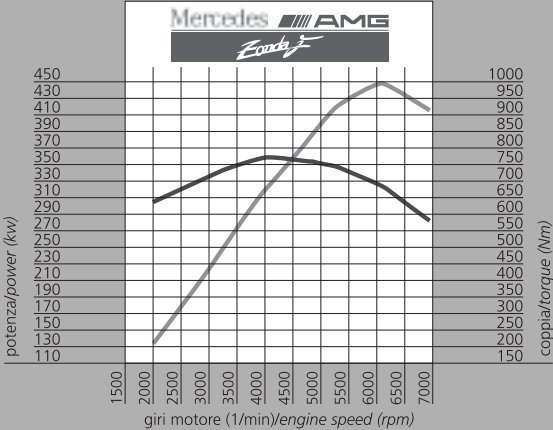




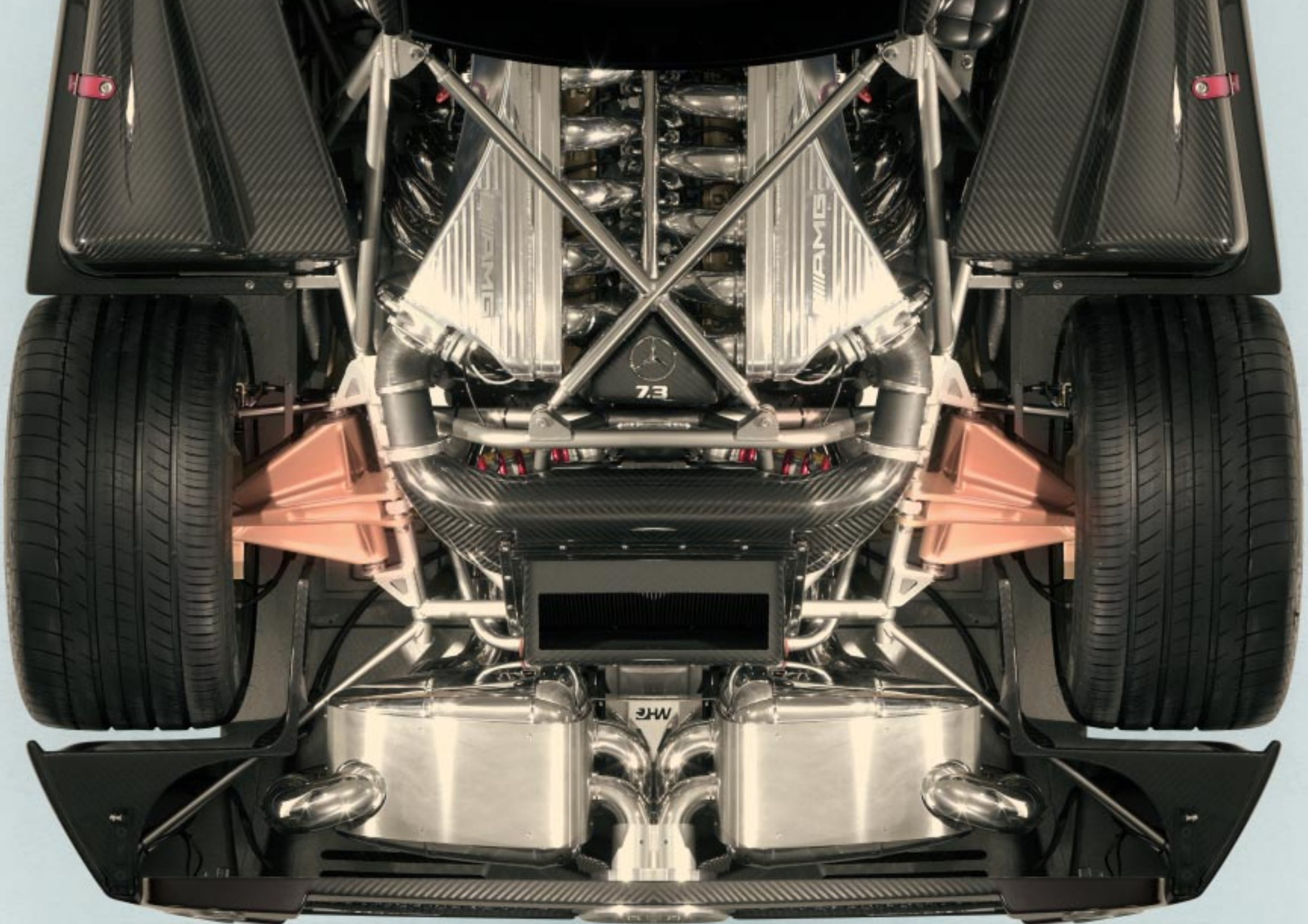


Motore:	Mercedes-Benz AMG 12 cilindri a V di 60° 48 valvole; cilindrata 7291 cc. (kW) cv/giri: (443) 602/6150.
Potenza max:	Nm/giri: 760/4000.
Coppia max:	2,04 kg/cv.
Rapporto Peso/Potenza:	(kW) cv/giri: (478) 650/6200;
Clubsport-version*:	Nm/giri: 780/4000. Rapporto Peso/Potenza: 1,89 kg/cv.
Impianto di aspirazione:	alluminio/avional idroformato MHG-System; impianto di scarico in acciaio/inconel idroformato.
Trasmissione:	motore posteriore longitudinale centrale; trazione posteriore con differenziale autobloccante.
Frizione:	bidisco.
Cambio:	meccanico a 6 marce (+ RM).
Impianto frenante:	4 dischi Brembo autoventilanti, servofreno idraulico.
Freni in acciaio:	ant. 380x34 mm, pinza monolitica a 6 pistoncini; post. 355x32 mm, pinza monolitica a 4 pistoncini.
Freni in carbo-ceramica*:	ant. 380x34 mm, pinza monolitica a 6 pistoncini; post. 380x34 mm, pinza monolitica a 4 pistoncini.
Sterzo:	TRW pignone e cremagliera servoassistito.
Ruote:	Cerchi forgiati in lega alluminio/magnesio APP monolitici; anteriori 19", posteriori 20".
Pneumatici:	Michelin Pilot Sport 2: ant. 255/35/19; post. 335/30/20.
Sospensioni:	4 ruote indipendenti a triangoli sovrapposti; braccio superiore a bilanciante con molla elicoidale e ammortizzatore regolabile Öhlins; barra anti-rollo; bracci in lega di alluminio e magnesio.
Struttura:	cella centrale in fibra di carbonio; telaio anteriore e posteriore in tubi di acciaio al Cr Mo; carrozzeria in fibra di carbonio "MD System".
Dimensioni:	lunghezza 4435 mm; larghezza 2055 mm; altezza 1141 mm; passo 2730 mm;

Peso a secco:	1230 kg (senza Comfort Pack e con freni CCM).
Distribuzione peso:	46% ant.; 54% post. (in ordine di marcia);
Carico aerodinamico:	~600 kg a 300km/h (versione Clubsport); distribuzione del carico aerodinamico: ~270 kg ant.; ~330 kg post.
Diagnostica*:	TMD Sistema di diagnostica a distanza. Texa Mobile Diagnostic.
Sicurezza:	Impianto ABS/Traction Control Bosch; scocca centrale in carbonio con rollbar in tubo d'acciaio e fibra di carbonio; struttura anteriore e posteriore in carbonio e acciaio al Cr Mo per assorbimento energia in caso d'urto.
Prestazioni:	0-100 km/h in 3,6 sec.; 0-200 km/h in 9,8 sec.; accelerazione laterale: 1,4 g in assetto Clubsport; frenata: 200-0 km/h in 4,4 sec.; velocità massima: oltre 345 km/h.



*Optional su richiesta.





La Zonda è una sorta di antologia filosofica delle idee di due persone sensibili che hanno elaborato concetti semplici e pratici. Juan Manuel Fangio e Horacio Pagani hanno sognato, parlato... si sono guardati e confrontati.



DANI

LEATHER

La Dani Leather è oggi riconosciuta in Italia e all'estero come un produttore di pelle estremamente lussuosa, elegante ed esclusiva.

La linea "Auto- Lux" nasce unicamente da pelli grezze bovine pregiate rispondenti a specifici requisiti e caratteristiche che garantiscono l'ottenimento di un "Italian Style" di altissima qualità prestando la massima attenzione alla salvaguardia dell'impatto ambientale.

Il nostro iter produttivo aggiunge calore al prodotto e apporta le dovute garanzie di resistenza nel tempo avendo cura di mantenere la naturalezza e piacevole morbidezza propria della pelle.

Creare un prodotto esclusivo per la Pagani Automobili è stato un compito difficile ma eccitante.

L'altissimo standard qualitativo della vettura ci ha spinto a creare un prodotto in sintonia con le richieste del Signor Pagani e del suo team, ma anche di soddisfare le scelte specifiche dei clienti, che potranno scegliere un colore creato appositamente per la propria Zonda F nella linea Auto Lux: old, lucida o technology.



ASPAS, azienda modenese specializzata in lavorazioni meccaniche di precisione, considera la partnership con la Pagani Automobili un banco di prova estremo nella ricerca della qualità assoluta.

L'estrema flessibilità e l'alto grado di tecnologia permettono ad ASPAS di affrontare la lavorazione di componenti unici e di lotti ridotti anche a poche decine di pezzi. All'interno dello stabilimento di Modena sono installati centri di lavoro CNC fino a cinque assi gestiti da Cad Cam e macchine per il rilievo tridimensionale dei modelli.

Per la Pagani Automobili, ASPAS effettua le lavorazioni meccaniche di tutti i componenti in alluminio, partendo da fusione oppure ricavando i pezzi dal pieno. La stretta collaborazione, sorta tra i reparti progettuali delle due aziende, ha consentito di sviluppare un grado di estrema personalizzazione dei componenti richiesti. Le raffinate finiture in alluminio di cui Zonda è ricca, sono realizzate in serie limitate, rifinendo a mano i singoli pezzi, e, in alcuni casi, sviluppando l'evoluzione a partire dal prototipo.



Saati Group, con 800 dipendenti, è uno dei principali produttori al mondo di tessuti tecnici. Seal SpA, la sua divisione tecnologia per lo sviluppo e la produzione di compositi avanzati particolarmente apprezzati nel settore automotive, collabora con Horacio Pagani e Modena Design da quasi 20 anni fornendo tessuti pre-impregnati e sistemi di resina per la costruzione di supercar.

Modena Design si è aggiudicata la classe A per le superfici verniciate di carrozzeria in carbonio, unite ad una resistenza all'impatto ed alla trasparenza per le parti in carbonio a vista.

La Zonda F rappresenta un'icona nell'utilizzo del carbonio: le sue 130 parti, fra componenti strutturali e semi strutturali, sono costruite con tessuti pre-preg studiati per soddisfare le specifiche richieste della Pagani.

Le caratteristiche tecniche ed estetiche dei tessuti Seal sono un connubio perfetto fra esigenze tipicamente aeronautiche e alta moda italiana.



Forte del know how maturato durante due decenni in Formula 1, la MHG Fahrzeugtechnik GmbH ha accettato la sfida di sviluppare un impianto di aspirazione e di scarico ad alte prestazioni per la Zonda F, secondo le specifiche rigorose della AMG e della Pagani.

Utilizzando materiali leggeri e resistenti come titanio, alluminio ed inconel è possibile ridurre il peso al minimo, senza sacrificare robustezza e durata nel tempo. I collettori di aspirazione sono stati costruiti dal team CAD con la tecnologia del Hydroforming (deformazione ad alta pressione) che permette di creare le forme più sofisticate. La lunghezza dei condotti è stata ottimizzata per i regimi di potenza.

Uno degli obiettivi principali era un flusso d'aria distribuito in maniera uniforme su tutta la bancata. La forma dell'airbox è in parte un risultato di questa ricerca, così come la realizzazione di un design che si integrasse in questa vettura unica.

L'impianto di scarico è stato concepito secondo gli standard della Formula 1 e garantisce un miglior flusso dei gas di scarico. È stato necessario integrare i collettori di scarico in uno spazio predefinito senza compromettere le prestazioni. Anche l'aspetto estetico è stato particolarmente curato, grazie all'impiego della tecnologia Hydroforming. I dodici collettori hanno tutti la stessa lunghezza, per evitare effetti negativi dovuti alle oscillazioni dei gas di scarico. I silenziatori formano l'elisse del marchio Pagani, integrandosi perfettamente nel design della Zonda F.



TEXA, società specializzata nello sviluppo di soluzioni elettroniche per il settore automobilistico, ha sviluppato il sistema di diagnosi remota che equipaggia la Pagani Zonda.

L'auto dialoga con tutte le unità di bordo attraverso la centralina realizzata da TEXA denominata TMD (Texa Mobile Diagnostic). Con questo sistema lo stato di salute della vettura, anche in movimento, è costantemente monitorato.

In caso di guasto, è la centralina stessa a mettersi in contatto automaticamente con la Pagani Automobili o con il Centro Assistenza più vicino, dove il personale specializzato viene informato tempestivamente sul tipo di anomalia. Se il guasto è provocato da una rottura improvvisa che obbliga il conducente a fermarsi, il riparatore è messo nelle condizioni di esaminare l'avaria a distanza, come se avesse la vettura in officina. È così possibile risalire alla causa del danno anche mediante la consultazione di un numero infinito di parametri, accorciando, così, i tempi di intervento.

Attraverso il sistema TMD non è più necessario portare la vettura in officina per effettuare operazioni di routine come lo spegnimento di spie o il reset.

Il TMD, il cui sviluppo ha richiesto alcuni anni di ricerca, può anche essere integrato con un sistema antifurto. Una supercar come la Zonda, dove tutto avviene in tempi rapidi ed ogni componente deve soddisfare rigorosi parametri di performance e qualità, è stato un banco prova fondamentale per lo sviluppo del sistema.

GEMÜ®

GEMÜ e Pagani Automobili
Aziende diverse, spirito identico

Idee innovative
Tecniche avanzate
Design puro
Servizio rivolto al cliente

Horacio Pagani e Fritz Müller.

Due imprenditori con gli stessi traguardi:
sviluppare prodotti eccezionali
soddisfare sogni e desideri dei propri clienti
creare valori durevoli



La vita è una somma di gare.

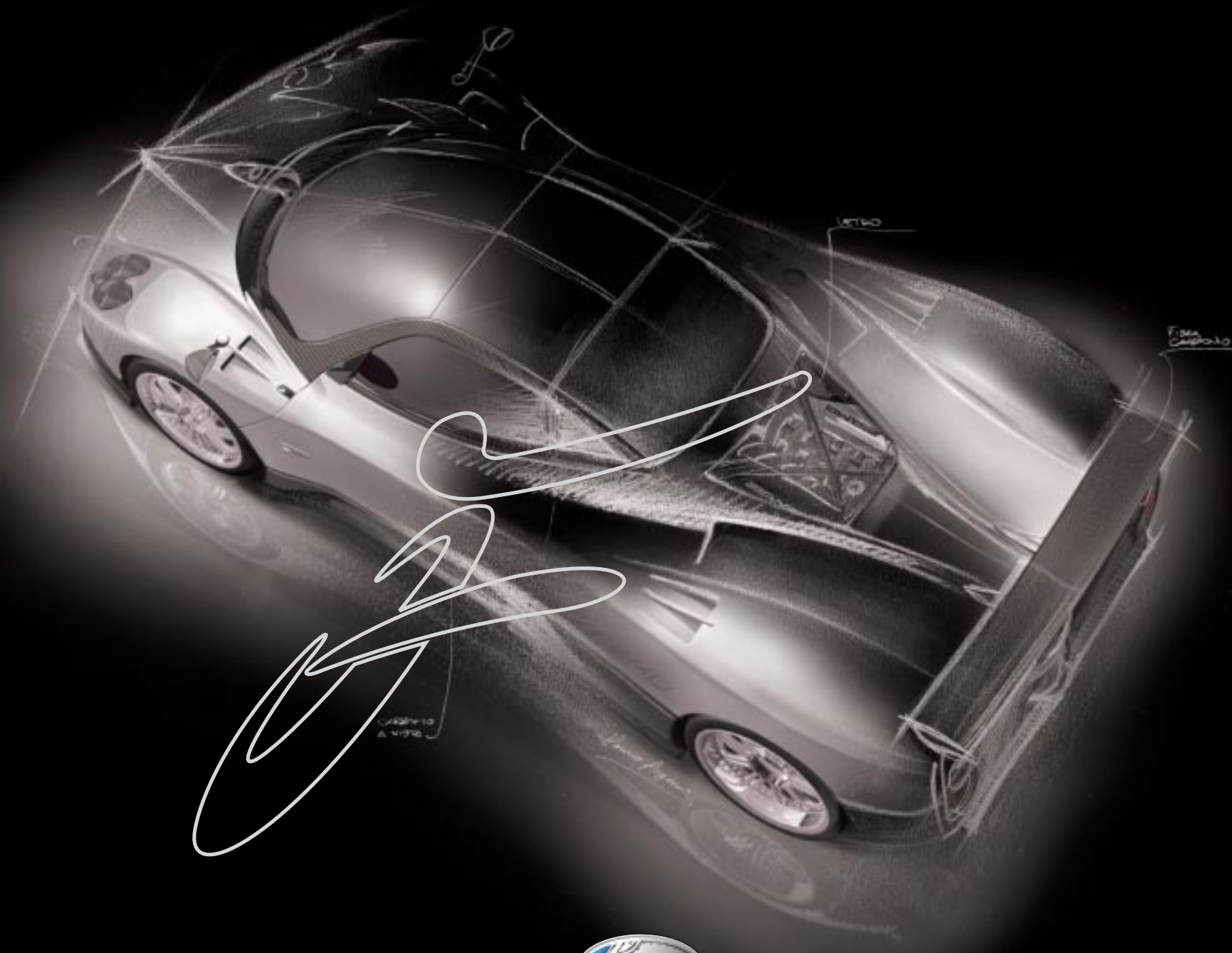
Alla fine di ciascuna è bene guardare indietro e riconoscere l'appoggio di quelli che ti hanno aiutato lungo la strada, perché si vince solo grazie a un buon team.

Horacio Pagani



PAGANI AUTOMOBILI MODENA - SAN CESARIO SUL PANARO - MODENA - ITALIA

tel. +39.059.952811 // fax +39.059.927377 // www.paganiautomobili.it



ZONDA F



PAGANI ZONDA *F*

Juan Manuel Fangio fue más que un gran campeón.

La precisión, el rigor, la innata sensibilidad humana y técnica eran algunas de sus cualidades, típicas de los hombres de otros tiempos, y significaron para mi un ejemplo y fuente de inspiración.

A menudo me pregunto cómo algo tan material como un diseño, o una elección técnica, pueden sintetizar y transmitir la filosofía de un hombre como él.

El nombre del “coche”, como él llamaba al automóvil, tenía que ser Fangio F1. El había seguido el proyecto con entusiasmo y, según sus ideas, el F1 debía ser innovador, seguro y tener un motor Mercedes Benz.

Después de su desaparición, por respeto, no he tenido el coraje de llamarlo Fangio F1 y lo he rebautizado Zonda... “el viento de los Andes”.

Hoy, después de algunos años empeñados en una rigurosa búsqueda de perfección, el resultado es el Zonda F, un automóvil que deseo dedicar a Juan Manuel Fangio, sin el cual nada hubiese sido igual.

Horacio Pagani



¿Qué es el Zonda F?

Es un automóvil, pero no como es considerado comúnmente.

Digamos que es más bien un objeto.

No se hace con cientos de personas, cientos de computers, cientos de cosas que no se alcanzan a tocar, a ver, a conocer... Zonda F está hecho a mano por Maurizio, Pirta, Tiziana, Gnacca, Fazio y pocos más...

Excelentes profesionales que trabajan con el corazón. Y naturalmente, con la ayuda de valiosos partners que dan el alma. La idea era hacer un automóvil ligero, seguro, original, de grandes prestaciones, utilizando del mejor modo la tecnología e inspirándose a un sport prototipo, el mismo concepto utilizado para crear el fantástico Miura de los años 60.

Fangio lo quería con un motor Mercedes-Benz. Su deseo se hizo realidad, gracias a AMG que nos dio su fantástico 12 cilindros. Un motor ligero, con más de 600 HP de potencia y 760 Nm de par (torque).

¡Monstruoso y bellissimo!

Técnicamente, ¿qué es un Zonda F?

Una pieza única hecha de fibra de carbono, aleaciones de aluminio, titanio, avional, cromomolibdeno, cueros seleccionados.

Algunos de estos materiales están elaborados utilizando la mejor tecnología...otros, la mejor mano de obra.

Controlamos la calidad pieza por pieza y recogemos *las* fichas en un libro dedicado a cada automóvil, detallado y fiel como un retrato de autor.

Sólo en aeronáutica se hace así. Sólo Zonda, hoy, está hecho así.







¿Aerodinámica?

Cuando se pone en movimiento, Zonda F penetra en el aire con un esfuerzo mínimo. Una parte de la fuerza empuja el coche hacia el asfalto generando valores de carga elevadísimos, así los neumáticos pueden adherir a la ruta transfiriendo potencia y par (torque). Una simple fórmula establece que la adherencia depende del coeficiente de roce del material por la fuerza aplicada.

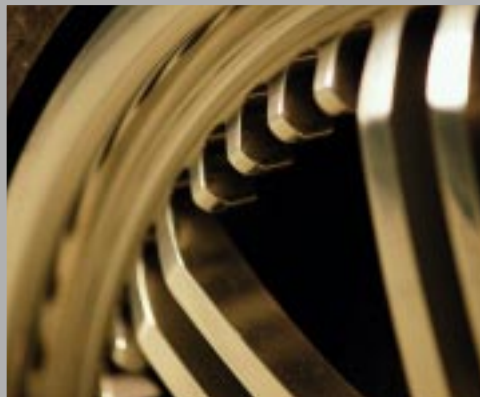
Este principio se transforma en prestaciones cuando las medidas de los neumáticos y la velocidad son de récord, pero es mucho más importante cuando se habla de seguridad: en el momento de frenar por una emergencia, todo se acerca en modo más veloz de lo previsto y es la adherencia la variable más determinante.

Recuerdo que de niño mi madre me reprendía cuando hacía demasiada presión con la goma de borrar: el resultado eran los agujeros en el papel. Ahora trato de hacer lo mismo con los neumáticos sobre el asfalto.

El Zonda F es el rey del 300 km a 0.

No se trata sólo de tener un enorme sistema de freno en carbo-cerámica. La dinámica de una frenada eficiente depende sobre todo de una serie de fuerzas que a través de la geometría de las suspensiones, el bajo bari-centro y el peso reducido, mantienen el automóvil lo más paralelo posible al terreno, oponiéndose al cabeceo. De este modo también los neumáticos posteriores adhieren al asfalto.

El excelente sistema ABS, desarrollado por Bosch, da su mejor resultado cuando la situación se pone difícil...











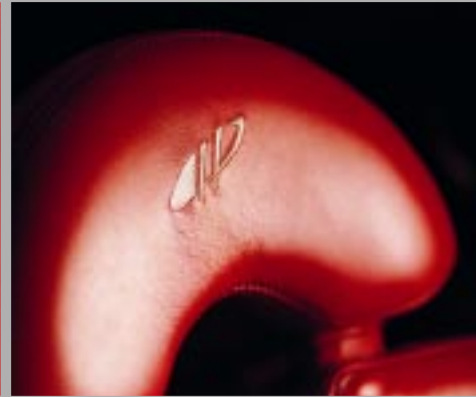


¿Qué queda por agregar?

Zonda F es un auto muy reactivo, seguro, con poco rolido.

Las manos, a través del volante Nardi, están directamente en contacto con el asfalto.

La electrónica es minimalista. El confort es inusual para un supercar en grado de alcanzar velocidades superiores a 340 km/h. Hoy el cliente no quiere que su automóvil sea un instrumento de tortura, todo esto siendo fieles a la idea original de calidad y prestaciones sin compromisos.



Esto sólo se puede alcanzar dedicando el 100% de pasión y también, créanme, trabajando con obstinado rigor.

Horacio Pagani

“Junto a la Nardi hemos creado esta pieza que se integra perfectamente a la filosofía de la Zonda F por respeto a la habilidad y tradición en construir los mejores volantes de madera desde hace 70 años”.

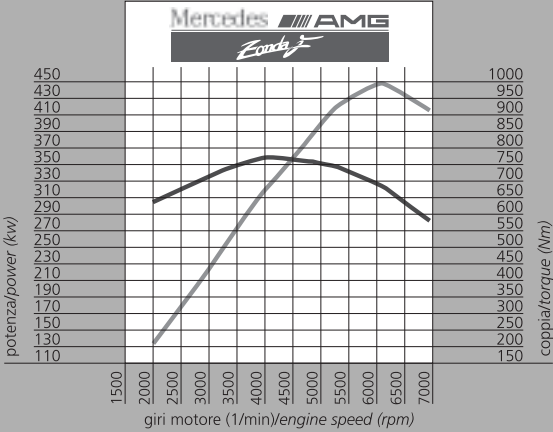




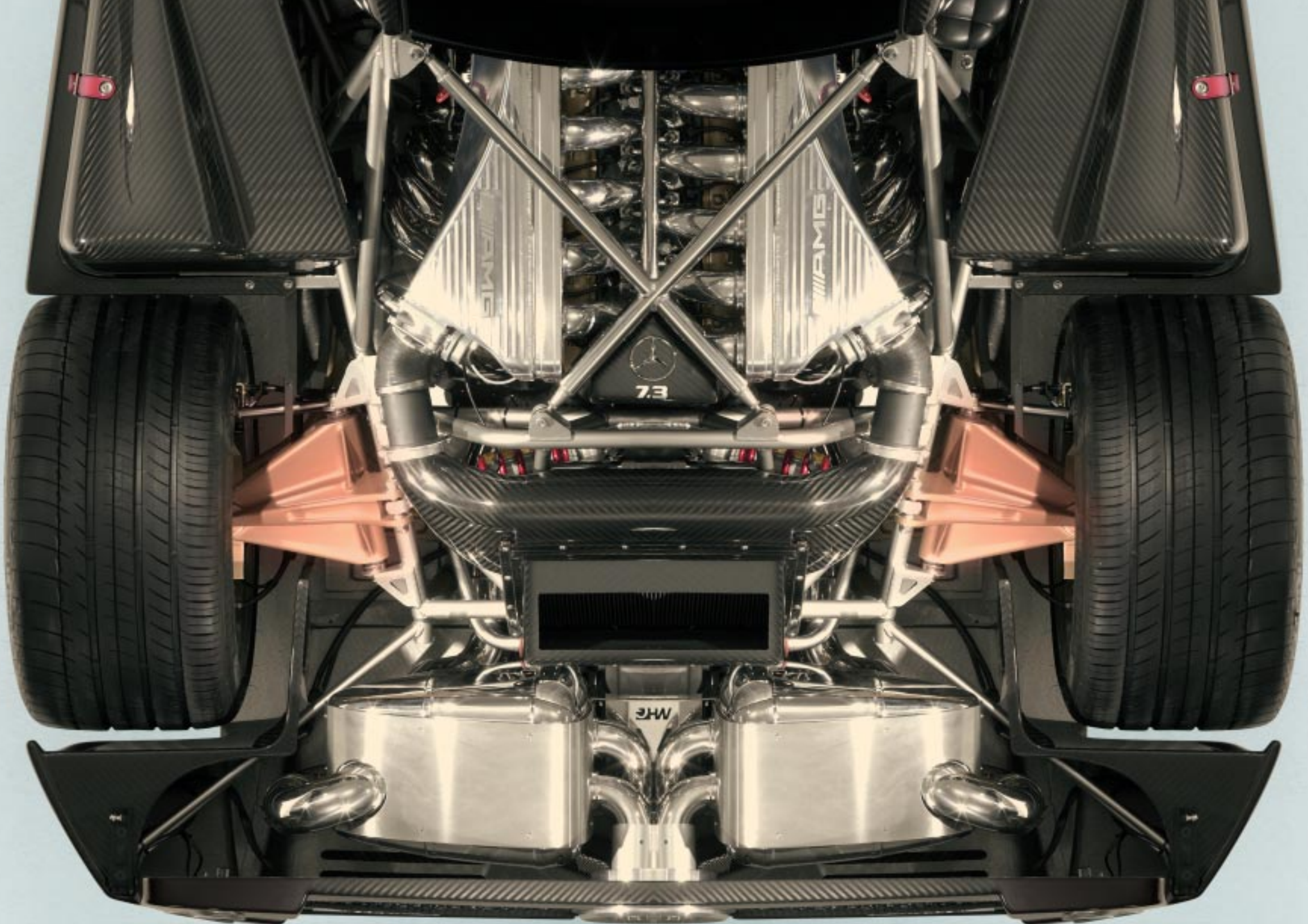


Motor:	Mercedes Benz AMG 12 cilindros a V de 60° 48 valvulas; cilindrada 7291 cc. (kw) cv/rpm: (443) 602/6150.
Potencia max:	
Torque (par) max:	Nm/rpm: 760/4000.
Relación peso/potencia:	2,04 kg/cv.
Version Clubsport*:	(kw) cv/rpm: (478) 650/6200; Nm/rpm: 780/4000; Relación peso/potencia: 1,89 kg/cv.
Sistema de aspiración:	aluminio/ avional hidroformado MHG-System; Escape en acero/inconel hidroformado.
Transmisión:	Motor posterior longitudinal central; Tracción posterior con diferencial autoblocante.
Embrague:	bidisco.
Cambio:	mecánico 6 marchas + RM.
Sistema de frenos:	4 discos Brembo autoventilados; servofreno hidraulico.
Frenos en acero:	Ant 380x34 mm con pinza monolitica a 6 pistones; Post 355x32 mm con pinza monolitica a 4 pistones.
Frenos en carbo-ceramica*:	Ant 380x34 mm con pinza monilitica a 6 pistones; Post 380x34 mm con pinza monolitica a 4 pistones.
Dirección:	TRW piñón y cremallera servoasistida.
Ruedas:	Llantas en aleación de aluminio/ magnesio APP Monoliticas; anteriores: 19", posteriores: 20".
Neumaticos:	Michelin Pilot Sport 2 Ant: 255/35/19; post: 335/30/20.
Suspensión:	4 ruedas independientes a triángulos sobrepuestos; brazo superior a balancín con resorte elicoidal y amortiguadores regulables Ohlins; barra antirolido; brazos en aleación de aluminio y magnesio.
Estructura:	chasis central en fibra de carbono; chasis anterior y posterior en tubular de acero al cromo-molibdeno; carroceria en fibra de carbono "MD System".
Dimensiones:	Largo: 4435 mm; Ancho: 2055 mm; altura: 1141 mm; Distancia entre ejes: 2730 mm; peso a seco: 1230 kg (sin Confort pack y con frenos CCM).

Distribución del peso:	46% ant.; 54% post (en orden de marcha).
Carga aerodinamica:	600 kg aprox a 300 km/h (versión Clubsport); Distribución de la carga aerodinámica: 270 kg ant., 330 kg post. TMD Sistema de diagnostica a distancia Texa Mobile Diagnostic. ABS/ Traction control Bosch; Chasis central en fibra de carbono con roll bar en tubos de acero y fibra de carbono; Estructura anterior y posterior en fibra de carbono y acero al cromo-molibdeno para absorber energia en caso de choque.
Diagnostica*:	
Seguridad:	
Prestaciones:	0-100 km/h en 3,6 segundos; 0-200 km/h en 9,8 segundos. Aceleración lateral: 1,4 g en conformación Clubsport; Frenada: 200-0 km/h en 4,4 segundos; velocidad maxima: más de 345 km/h.



*Optionals a pedido.





El Zonda es una especie de antología filosófica de las ideas de dos personas con una marcada sensibilidad humana y técnica que han elaborado conceptos simples y prácticos. Juan Manuel Fangio y Horacio Pagani han soñado, conversado... se han mirado y han intercambiado ideas.



DANI

LEATHER

Dani Leather es hoy reconocida en Italia y en el mundo como un productor de cuero extremadamente lujoso, elegante y exclusivo.

La línea "Auto-Lux" nace únicamente de preciados cueros bovinos que responden a específicos requisitos y características que garantizan un "Italian Style" de altísima calidad, prestando la máxima atención a la salvaguardia del impacto ambiental. Nuestro proceso productivo agrega calor al producto y aporta garantías de resistencia en el tiempo teniendo cuidado en mantener la naturaleza y la agradable suavidad característica del cuero.

Crear un producto exclusivo para Pagani Automobili ha sido una tarea difícil pero excitante.

El altísimo standard de calidad del auto nos ha motivado a crear un producto en sintonía con el pedido del Sr Pagani y de su team, pero además de satisfacer las elecciones específicas de los clientes, que podrán elegir un color exclusivo creado para su Zonda F en la línea Auto Lux: old, lucida o technology.



ASP A, sociedad de Modena especializada en elaboraciones mecánicas de precisión, considera la colaboración con Pagani Automobili un banco de prueba extremo en la búsqueda de la calidad absoluta.

La elevada flexibilidad y el alto grado de tecnología permiten a ASP A afrontar las elaboraciones de componentes únicos y de series reducidas a pocas decenas de piezas. En su establecimiento de Modena están instalados centros de trabajo CNC hasta 5 ejes gestionados por CAD CAM y máquinas para la relevación tridimensional de los modelos.

Para Pagani Automobili, ASP A realiza las elaboraciones mecánicas de todos los componentes en aluminio, comenzando de la fundición o bien trabajando la pieza desde el lleno del material.

La estrecha colaboración que ha surgido entre el departamento de diseño e investigación de las dos empresas, ha permitido desarrollar la extrema personalización de cada componente.

Las refinadas terminaciones en aluminio que enriquecen el Zonda, están realizadas en series limitadas con piezas terminadas a mano y, en algunos casos, desarrollando la evolución a partir del prototipo.



Saati Group, con sus 800 empleados, es uno de los principales productores al mundo de telas técnicas.

Seal SpA, su división tecnológica para el desarrollo y la producción de materiales compuestos avanzados, colabora con Horacio Pagani y Modena Design desde casi 20 años desarrollando telas pre-impregnadas y sistemas de resina para el sector automotivo.

Modena Design se ha adjudicado la clase A para las superficies pintadas de carrocería en fibra de carbono, que se une a la gran resistencia al impacto y a la transparencia de las piezas en fibra de carbono a vista.

La Zonda F representa un icono en la utilización de la fibra de carbono: sus 130 piezas, entre componentes estructurales y semi-estructurales, están construidas con tejidos pre-pregs estudiados para satisfacer las especificaciones requeridas por la Pagani Automobili.

Las características técnicas y estéticas de las telas Seal son una combinación perfecta entre exigencias típicamente aeronáuticas y de alta moda italiana.



Fuerte por el know how madurado durante dos décadas en Fórmula 1, MHG Fahrzeutechnik GmbH ha aceptado el desafío de desarrollar un sistema de aspiración y de escape de altas prestaciones para el Zonda F, según las rigurosas especificaciones de AMG y de Pagani Automobili.

Utilizando materiales ligeros y resistentes como el titanio, el aluminio y el inconel ha sido posible reducir el peso al mínimo, sin sacrificar robustez y duración en el tiempo. Los colectores de aspiración fueron construidos por el team CAD con la tecnología del Hydroforming (deformación a alta presión) que permite crear las formas más sofisticadas.

La medida de los conductos fue optimizada por los regímenes de potencia.

Uno de los objetivos principales era un flujo de aire distribuido de manera uniforme sobre toda la bancada. La forma del airbox es en parte el resultado de esta investigación, como así también la realización de un diseño que se integre a este auto único.

El sistema de escape fue concebido según los standards de la Fórmula 1 y garantiza un mejor flujo de los gases de escape. Fue necesario integrar los colectores de escape en un espacio predefinido sin comprometer las prestaciones.

También el aspecto estético fue particularmente perfeccionado, gracias a la utilización de la tecnología hydroforming. Los doce colectores de escape tienen la misma medida, para evitar efectos negativos debidos a las oscilaciones de los gases de escape. Los silenciadores forman la elipse de la marca Pagani, integrándose perfectamente en el design del Zonda F.



TEXA, sociedad especializada en soluciones electrónicas para el sector automovilístico, ha desarrollado el sistema de diagnosis remota que utiliza el Pagani Zonda.

El auto dialoga con todas las unidades del vehículo a través de la central realizada por Texa, denominada TMD (Texa Mobile Diagnostic). Con este sistema viene monitorizado constantemente el estado de salud del automóvil, aún en movimiento.

En caso de problemas, es la central misma a ponerse en contacto automáticamente con Pagani Automobili o con el Centro Asistencia más cercano. Si el problema está provocado por una rotura imprevista que obliga al conductor a detenerse, el mecánico está en condiciones de examinar el problema a distancia.

De este modo se puede individualizar la causa del problema mediante la consulta de un número infinito de parámetros, acortando, de este modo, los tiempos de intervención. A través del sistema TMD no es más necesario llevar el automóvil al taller para efectuar operaciones de rutina como el reset, luces de emergencia encendidas, etc.

El TMD, cuyo desarrollo ha requerido algunos años de investigación, puede además ser integrado con un sistema de alarma.

Un supercar como el Zonda es un banco de pruebas fundamental para desarrollar el sistema, dado que todo ocurre en tiempos rápidos y cada componente debe satisfacer rigurosos parámetros de prestaciones y calidad.

GEMU®

GEMU y Pagani Automobili
Sociedades distintas, espíritu idéntico

Ideas innovadoras
Técnicas avanzadas
Design puro
Servicio personalizado al cliente

Horacio Pagani y Fritz Müller.

Dos empresarios con los mismos objetivos:
Desarrollar productos excepcionales
Satisfacer sueños y deseos de los propios clientes
Crear valores duraderos



*La vida es un sinfín de carreras.
Al final de cada una, es bueno mirar atrás y reconocer el apoyo de quienes astruvieron en todo el camino.
Porque sólo se gana cuando hay un buen equipo.*

Horacio Pagani



PAGANI AUTOMOBILI MODENA - SAN CESARIO SUL PANARO - MODENA - ITALIA

tel. +39.059.952811 // fax +39.059.927377 // www.paganiautomobili.it