



A PAGANI TÖRTÉNETE

Egy argentin kalandjai Olaszországban



Horatio Pagani már gyermekkorában arról álmodott, hogy megépíti álmai autóját, majd pár éve olyat vitt végbe, amibe sokaknak beletört a bicskájája: az elitnek gyárt mérgezdrga szuper sportautót.

Hogy Pagani úr munkájának a nagyságrendje a nem autórajongó számára is érthető legyen, érdemes körülményezni azt a vevőkört, ahova a semmiből tört be sportkocsijával. Ez az a szűk kör, ahol rendkívül sok elkölteni való pénz van. Ez az a közeg, ahol unalmas ásitással veszik tudomásul, ha valaki a néhány tízmillióba kerülő csúcs BMW-vel vagy Mercedes-szel jelenik meg. A felsőbb kör által használt limuzinok nem ezek, hanem a náluk is drágább, úgy 50–60 milliótól startoló Rolls-Royce és Bentley gyártmányok. A luxusipar ezt a szűk réteget célozza meg jó nevű és jó minőségű árukkal és szolgáltatásokkal. A paletta széles: ruhák, mobiltelefonok, órák, táskák, kiegészítők.

A holmik árazása az átlagpolgár számára irreális: sokaknak viszont nem probléma egy táskáért, karóráért vagy mobiltelefonért több millió forintot kiadni. A járműgyártók is kopogtatnak az ajtón, gyakorlatilag mindenféle közlekedési eszközzel el tudják látni a vevőket. Egyénre szabnak jachtot, privát repülőt, helikoptert, magángéppé alakítanak utasszállítót,

Az űrtechnológiát képviselő autókhoz csúcstechnológiát biztosító ipar is szükséges, hiszen a szénszálas műanyagok, titánium és más mérgezdrga fémek megmunkálása komoly szakértelmet, tapasztalatot igényel.



és persze a mérgezdrga széria négykerekeket kínálók sem maradnak ki a sorból. A sportautók között is van a kékvérűnél is kékvérűbb, a 68–70 millió forintos vadonatúj Ferrari 458 Italia ezekben a körökben tucat autónak és időnként „cikinek” nevezhető, mert más autóhoz képest lassú és olcsó.

Időnként a jól csengő név sem elég a sikerhez, itt lép be az egyéniesítés, mivel a vásárlókör nem igazán szereti azokat a dolgokat, amit mindenki megvehet. A vevő kívánsága szent, és ezért ritkán készül két egyforma mérgezdrga sportautó. Ezt persze lehet fokozni azzal, hogy a legjobb, leginkább hű vevőknek felajánlják azt lehetőséget, hogy hozzájuthatnak a legdrágább csúcsmo- dell egyikéhez, amit versenyzéshez fejlesztettek ki. Így működik a Ferrari, de nála is exkluzívabb a Pagani, mivel 2011-ben az ágaskodó lovacska márká 7195 autót gyártott, addig az utóbbi a Zonda modelljéből 1999-től 2011-ig 207 darabot készített!

KÖVETKEZZÉK A MÁRKA TÖRTÉNETE

Olaszországból Argentínába vándorolt ösöktől származik Horatio Pagani, aki 1955-ben, Casildában, egy mezőgazdasággal foglalkozó kisvárosban született. A kisiskolás Horacio fejében már ott volt az ötlet, hogy sportautókat fog gyártani, nem is akármilyeneket. Tanulmányai elvégzését követően az üvegszálas műanya-



Horatio Pagani tervezési filozófiája az, hogy minden alkatrész művészi igényességgel legyen elkészítve, a legjobb kézműves munkával. Ezért olyan esztétikus a kézifék karja vagy a sebességváltó működtető mechanizmusa. Ez a hozzáállás az autó minden porcikáján látszik, még az ülések alja is úgy lett megtervezve és kivitelezve, hogy az igényesség sugározzon róla.

gok készítésében merült el, és még Argentínában megépítette az együléses, Renault motoros versenyautóját. A szivar alakú négykere- kű minden darabját ő tervezte, a munka eredménye, hogy a jármű negyven kilóval volt könnyebb a konkurensek- nél! (Ez az autó megtalálható a gyárban lévő kiállító-teremben.)

Pagani úr megházasodott és 1983-ban Olaszországba költözött. Hogy szaktudását tovább növelje, a Lamborghini gyárba ment dolgozni, ahol az egyszerűbb munkák után a különféle összetevőkből felépülő műanyagok (kompozit) részlegén dolgozott, és sok izgalmas autó születésénél volt jelen. A megszerzett tudást kamatoztatva, 1991-ben megalapította





MMM



a Modena Design S.p.A. elnevezésű cégét, amely az előbb említett mérgegrága műanyagokkal foglalkozott. A színvonalat jelzi, hogy a Ferrarinak, Lamborghiniinek, Renault-nak és hasonló nagy vállalatoknak dolgoztak. A Pagani Automobili Modena S.p.A. 1998-as megalapítása volt a következő lépcsőfok.

A megálmodott autó tervrajzai már a lamborghiniis időszak alatt készen voltak (1980-as évek vége),

amit megmutatott barátjának,

az ötszörös Formula 1-es bajnoknak, a szintén argentin Juan-Manuel Fangiónak. A Mercedes mítosz részeként is ismert, nyugdíjasként annak nagyköveteként ténykedő legenda biztatta hősünket és talán néhány ajánlólevéllel is ellátta Pagnanit. Nagy valószínűséggel neki köszönhetően jutott hozzá a Mercedes motorjaihoz. A kezdetekben kockázatosnak tűnő motorszerződés bejött a német vállalat házi tuningcégének (AMG), jó helyre kerültek a tucat hengerek.

A másik szál a Mercedeshez, a '80-as évek végétől a sportkocsi világbajnokságon futó C csoportos Sauber-Mercedes versenyautók jelentették. A Peter Sauber (F1-es csapattulajdonos) által épített Ezüstnyíl Mercedes sportkocsi az ihletadó, a két autó közötti hasonlóság jól látszik.

Ilyen életút vezetett ahhoz a márkához, amelyet ma már egy lapon emlegetnek a Ferrarival és a Bugattival. Az



1999-es Genfi Autószalon kiállításán hullt le a lepel az első Paganiról. A Zonda az Argentínában található, óriási füves pusztaságokon fújó száraz szél elnevezése, így lett az első típus *Pagani Zonda C12*. A külső mellett a felvun-

tatott technika is hasonlatos a versenypályákon köröző négykerekekéhez. A Zonda felépítése eltér a hétköznapi autókétól, nincs meg a megszokott acél karosszéria, a jármű közepén lévő szénszálazás a fő teherbíró elem, ehhez króm-molibdén ötvözetből készült segédvázak csatlakoznak. Ez a megoldás, és az elől lévő ütközési energiaelnyelő szénszálazás műanyag elemek gondoskodnak a nagyfokú biztonságról. A futóművek kialakítása olyan, mint a versenyeken száguldó sportautóké.

Az első szériát (5 db) hatliteres V12-es hajtotta, ami 400 lóerővel és 570 Nm-rel vitte előre a sportautót. A start után nem sokkal dobták piacra a *Zonda-S*-t, amelyben már 7098 cm³-s erőmű dübörgött. A 48 szeleppel rendelkező monstrum a teljesítmény-növelő kúrát követően 550 lóerővel és 750 Nm-rel hajtotta a *Zonda-S*-t.

Fontos különbség a Ferrari csúcsmo- delljeitől, hogy az a komoly elektronikai háttér, ami az ágaskodó lovaskás gépek- nél megvan, az hiányzik a Zondák- ból. A sportautó jellemzője

A Pagani a szakma legjobbjaival dolgozik együtt. A Huyara hétésebességes, kormányról is kapcsolható váltóját az angol sebességváltó és hajtáslánc specialista Xtrac készítette. A mindössze tíz kilogrammos kipufogórendszer Németországból származik, a Formula 1-be is beszállító MHG Group terméke.



Autók régen és ma

PAGANI

MMM



még a nyers erő, a 115 centis magasság, a 4,345 méteres hossz és a két métert 5,5 centivel túlnyúló szélesség. A kipufogó rendkívül egyénien lett megoldva: körben helyezték el a négy kipufogóvéget! Ez és a kétrészes hátsó szárny, az egyéni arculat és a szénszálazás elemek vonzották a vevőket. 340 km/órás csúcsebesség, 3,7 másodperc alatti százra gyorsulás, elől 255/40ZR18-as, hátul 345/35ZR18-as abroncsok a jellemzői a 2002-ben 7,3 literes, 555 lóerős motorral szerelt verzióknak.

Az alapkivitelt megjelenésének évében követte a *Zonda C12-S*, majd ugyan ezzel a típusjelzéssel 2002-ben érkezett friss modell. Az igazi pezsdülést a nyitott alakítható *Roadster* hozta el 2003-ban. Az áttervezett központi szénszálazás váz kellett ahhoz, hogy a habkönnyű és bőrrel burkolt tetőt le lehessen venni. A fűgesség és a szilárdság nem változott. Ekkor már a kerékközpontgátló és a blokkolásgátlós fék elérhető volt, a műanyag munkahatékonyaságára az 1280 kilós száraz súly a bizonyíték. Negyven példány készült a nyitott modellből.

A 2005-ben érkező *Zonda F*, néhai barátjának, Juan Manuel Fangiónak állít emléket. (Ezért az F betű a típusjelzésben.) A Genfi Autószalonon bemutatkozott jármű könnyebb, erősebb és gyorsabb elődeinél. Az elől 19, hátul 20 colosra nőtt gumikkal szerelt műanyag csodát 602 lóerőre növelt teljesítményű és 760 Nm-t tudó motor repítette. A 741 ezer dolláros autó folyadék nélküli súlya 1230 kg. Szintén Genfben volt a bemutatója a 2006-ban kijött *F Roadster*nek, amit könnyű beazonosítani a titán kipufogórendszerrel, az acél féktárcsákat felváltó kerámia/szénszálazás fékekről, a 650 lóerőről és a nagyon drága vételárról.

A legjobb vevőknek szóló *Zonda R* 2007-ben érkezett. Itt már 750 lóerőt préseltek ki a V12-ből, a motor maximális fordulata nyolcezerre szökött fel, a lóerő számnál kisebb nyomaték (710 Nm) a versenymotorokra jellem-

Modena és környéke olyan, mint a Kaliforniában lévő Szilícium-völgy vagy az Egyesült Királyság középső részén lévő „motorsport völgy”. A környéken található a Pagani mellett a Ferrari, a Lamborghini, a már megszűnt De Tomaso és a sportos motorokat készítő Ducati székhelye is.

ző tulajdonság. Itt már szénszálazás műanyagból készült a szívórendszer, bukóketrec és Formula 1-es stílusú, csak le-felmozgatást kívánó soros kapcsolású váltó (szekvenciális) található a kocsi- ban. Megnövekedett tengelytáv, új futómű és 1,2 millió eurós vételár a jellemzője a versenyautós gépezetnek. Ezzel nem fogytak ki a választási lehetőségek, a szintén öt példányban készült *Cinque*,

a hongkongi Pagani kereskedő kérésére született, egymillió angol fontos darabon keltek el. A 2011-es Genfi Autószalonon leplezték le a következő modellt, a C9-es gyári kód alatt futó *Huayra*-t – a nevét a dél-amerikai indiánok szelístenéről, Aymara Huayra Tatáról kapta – felforgatta a szuper sportkocsik világát. A hajtásáról V12-es, dupla turbós, hatliteres Mercedes motor gondoskodik, 730 lóerőt és 1000 Nm-t ad le az erőmű. A négyezer alkatrész- nél több darabból álló csodajárgány 3,3 másodperc alatt gyorsul százra, a végsebessége valamivel 370 km/óra fölött van.

A héteves fejlesztőmunkával létrehozott száguldó műalkotás teljesen más koncepció alapján született, mint a Zonda. Az előd mintája egy versenyautó volt, itt már sokkal több a komfort. A prototípusokat egyaránt kipróbálták a hideg északon és a Halál völgy forróságában, mint a nagy gyáraknál. Az a terv a Huayrával, hogy az észak-amerikai piacot meghódítsák, mert a Zonda nem felelt meg a tengerentúli ütközési szabványoknak. Az utód már úgy lett tervezve, hogy forgalmazható legyen odaát, a hírekbe azzal került be a Pagani, hogy a kormányzati hivatal a légszákot- kat kifogásolta, de 2013 nyarára ezt megoldják, és így már semmi akadály sem áll az amerikai szuper gazdagok előtt, hogy ők is élvezhessék az 53 dolgozóval működő Pagani, kézzel összerakott, 1400 titánium csavart tartalmazó száguldó műalkotását. ▽



Benedek Attila