



***"...Tutto doveva essere unico,
cioè come una macchina ricavata da un blocco di marmo di Carrara..."***

"...So everything had to come together as if it was a car carved out of a block of Carrara marble..."

***"... la ricerca della bellezza come concetto fondamentale,
un'opera d'arte spensierata, intelligente ed in topless..."***

"... the pursuit of beauty as a fundamental concept, an unbridled work of art, intelligence and open-air passion ..."

Horacio Pagani

- **Un progetto completamente nuovo**
- **Il primo Roadster più leggero del Coupè**
- **Monoscocca in Carbo Titanio e Carbo-Triax HP52**
- **La Bellezza: la filosofia alla base del design di Huayra Roadster**
- **Produzione limitata a 100 esemplari, tutti già venduti**
- **Prezzo base: 2.280.000 € + VAT**
- **Huayra Roadster offre prestazioni estreme, raggiunge una forza laterale di 1.8 G**
- **Tetto rigido in Carbonio e Vetro e capote in tela**
- **764 cv a 5500 giri/min e più di 1000 Nm di coppia da 2300 a 4300 giri/min**
- **Arte e scienza, un danza di passione fino all'ultimo dettaglio**
- **La Huayra BC come laboratorio tecnologico per lo sviluppo di Huayra Roadster**

- INTRODUZIONE -

San Cesario sul Panaro - 14 Febbraio 2017. L'ambizione è quella di superare sempre se stessi. La bellezza pura in tutte le forme e superfici, questo la filosofia alla base della nuova creazione di Horacio Pagani. Una comunione perfetta tra attenzione per il dettaglio e massima espressione tecnologica. Un connubio tra arte e scienza: principio fondante e cardine della filosofia di Pagani Automobili. Un concetto non nuovo, ma attualissimo, nato dal genio di Leonardo da Vinci che ha veicolato, come in tutte le creazioni di Pagani, ogni singolo momento progettuale, ogni singolo componente in relazione alla forma e alla funzione. La ricerca continua della bellezza: un'opera d'arte spensierata, intelligente ed in topless.

Nel 2011 è stata presentata al pubblico Pagani Huayra Coupè al salone di Ginevra, scavando una linea di demarcazione netta tra due diverse generazioni di hypercar. Fin da subito si è imposta come standard di riferimento, essendo la più leggera della categoria ed impiegando soluzioni tecniche innovative, che l'hanno portata ad essere la prima Automobile al mondo a vincere, nel 2012, i più importanti riconoscimenti del settore, seconda come numero di riconoscimenti solamente alla Zonda.

Huayra BC ne è stata la naturale evoluzione, concentrando in soli 1218kg una vettura ad altissime prestazioni, capace di accelerazioni laterali mai viste su una vettura con pneumatici stradali (oltre 1,8 G). Grazie all'esperienza ottenuta nei test su strada e sui più importanti e difficili circuiti del mondo, Pagani Automobili ha sviluppato una importante base tecnica e tecnologica. Queste conoscenze sono state utilizzate per sviluppare tutte le soluzioni impiegate su Huayra Roadster con applicazioni ancora più interessanti.



Pagani Huayra Roadster

- LO STILE -

Il progetto Huayra Roadster comincia nel 2010, quando semplicemente si voleva lavorare sull'idea della Huayra Coupè con un tetto asportabile e porte ad apertura convenzionali, come avvenuto per Zonda Roadster nel 2003. Ma nel 2013 il concetto di design ricominciò dal principio. Una Pagani deve essere un oggetto unico, ogni particolare deve avere una sua armoniosità in linea con lo spirito e l'anima della macchina, e Pagani Huayra Roadster è un progetto a se stante, un'anima unica.

"Pensiamo a Huayra Coupè, alla sua linea elegante e senza tempo, Huayra Roadster doveva esserne la sorella ribelle, formosa e bellissima ma con quel tocco di malizia tipico di chi è spensierato".

Horacio Pagani

Fin da subito si è voluto perseguire per la strada delle porte ad apertura convenzionale, ripercorrendo la tradizione dei modelli Mercedes-Benz degli anni 50, specificamente delle 300-SL (W198) equipaggiata con porte ad ali di gabbiano e della sua variante Roadster con porte ad apertura tradizione. Ma anche rispettando la tradizione Pagani, esemplificata della vettura più rappresentativa: la Zonda Cinque Roadster.

La forma generale è armoniosa e di intrigante lettura, ogni linea ha un inizio ed una fine ben definiti. Ogni singolo dettaglio, ogni singola superficie è stata studiata. Ogni contorno reso amalgamato. Ogni sinuosità ridisegnata molte volte per arrivare ad una forma originale ed unica. Dalla bocca anteriore, aggressiva e pronunciata, ai passaruota larghi, dai dettagli dell'estrattore anteriore a quelli dei fari posteriori, dalla forma del roll bar al disegno degli interni. Tutto è stato pensato in funzione di un unico linguaggio di stile, in diretta comunicazione con l'esigenza aerodinamica.

Il cofano motore ha due funzioni fondamentali: essere lo scrigno adatto a contenere ed esaltare tutta la tecnologia e l'arte della meccanica della Huayra Roadster. E' stato concepito quindi, quasi come oggetto a se stante, un pezzo con una sua completezza ed identità stilistica precisa, meritevole, di essere esposto in una galleria d'arte.

A differenza della stragrande maggioranza delle supercar moderne, Huayra Roadster è quasi completamente a vista, quasi ogni parte meccanica e ogni componente è visibile. E' spudorata, la puoi svestire completamente. Porsi un obiettivo del genere ha significato curare ogni singolo e minimo dettaglio, perseguire quell'ideale di cura di ogni particolare che fa parte della filosofia Pagani fin dal principio. Anche la più piccola vite ad esempio, è stata concepita per essere bellissima e funzionale.



- IL TELAIO E I MATERIALI -

*"Ci siamo fissati da subito dei traguardi ambiziosi.
Il primo, dal punto di vista tecnico era quello di fare una roadster più leggera del coupé,
che al tempo era già la hypercar più leggera sul mercato..."*

Horacio Pagani

Uno dei traguardi più ambiziosi posti all'inizio del progetto è stato quello di costruire una Roadster che fosse più leggera del coupé, migliorando la rigidità torsionale e flessionale del telaio. Dopo l'esperienza maturata su Zonda R, Huayra Coupé e Huayra BC, per Huayra Roadster è stato affinato ulteriormente l'utilizzo del materiale Carbo-Titanio. Nella Huayra Roadster è combinato con una nuova concezione di materiale composito, più avanzato di quello utilizzato in Formula 1. Un lavoro immane, complesso, ma che ha permesso, a parità di peso di guadagnare un sensibile 52% in rigidità grazie all'impiego del Carbo Titanio abbinato al Carbo-Triax HP52. Il peso a secco di Huayra Roadster fa fermare l'asticella della bilancia a 1280kg, circa 80kg in meno rispetto alla Huayra Coupé, aumentando anche la rigidità torsionale e flessionale. Un risultato incredibile. Anche in questo aspetto, solo all'apparenza esclusivamente tecnico, la ricerca del bello è stata importantissima, ed ha veicolato la forma e la struttura di questi nuovi materiali in maniera ancora più spinta rispetto ai progetti del passato.

*"Intraprendere questa impresa per fare solo poco più di 100 macchine
è uno sforzo impressionante per una compagnia come la nostra,
dal punto di vista tecnico, umano ed economico."*

Horacio Pagani

- IL MOTORE -

Pagani Huayra Roadster è spinta dalla potenza del motore Mercedes-AMG M158. Un propulsore a dodici cilindri, costruito specificatamente da Mercedes-AMG per Pagani Automobili che beneficia dello sviluppo fatto per Huayra BC, erogando una potenza di 764 cv a 5500 giri al minuto ed una coppia di oltre 1000 NM disponibili da 2300 giri a 4300 giri/min.

Dotato della più moderna tecnologia disponibile, il motore biturbo 12 cilindri a V di 60 gradi con 5980 cm³ di cilindrata, è stato sviluppato per soddisfare non solo le sempre più stringenti normative di inquinamento, ma anche per conferire a Huayra Roadster una guida rilassata ma anche elettrizzante. Le turbine sono state progettate per offrire una risposta immediata dell'acceleratore senza nessun ritardo nell'erogazione, dando al pilota il pieno controllo. La lubrificazione a carter secco poi, permette un perfetto funzionamento del motore anche in condizioni di estreme accelerazioni laterali. Il motore M158 è omologato per le più restrittive normative ambientali EURO 6b e Carb.



- CAMBIO -

La straordinaria coppia e potenza della Huayra Roadster vengono scaricate a terra da un nuovo cambio AMT a sette marce sviluppato con successo sulla Huayra BC. Costruito da X-Track, incorpora un sistema di attivazione idraulico ed elettronico, che, insieme ai nuovi sincronizzatori in carbonio, garantisce una precisione assoluta negli innesti grazie anche alla collaborazione di Automac. Il differenziale è di tipo elettronico, e l'avanzato sistema di controllo sviluppato insieme a Bosch, garantisce un adattamento a tutte le condizioni di guida possibile: dalle più severe condizioni di bassa aderenza alla pista, fornendo sempre una stabilità ed una sicurezza eccezionali.

Il peso dell'unità del cambio, comprensiva del differenziale elettronico è circa il 40 % in meno rispetto ad un moderno cambio a doppia frizione. Il cambio stesso, poi, è montato in posizione trasversale, riducendo incredibilmente l'inerzia polare di tutta la vettura e spostando quasi al baricentro della vettura il centro di gravità. Questo si traduce in un comportamento naturalmente sottosterzante di Huayra Roadster, garantendo un grande comfort e sicurezza di guida su strada ed un comportamento prevedibile e coinvolgente nella guida su pista.

- SOSPENSIONI -

La raffinatezza del reparto sospensioni delle creature di Pagani Automobili è sempre stato un fiore all'occhiello ed un punto fondamentale nella progettazione delle vetture a firma Horacio Pagani. Come Zonda R è stato un banco prova straordinario per la creazione di Huayra Coupè, Huayra BC lo è stato per lo sviluppo di Huayra Roadster, dove abbiamo applicato i concetti espressi in maniera ancora più efficace. Tutto il gruppo sospensioni è un'opera d'arte ed un concentrato di tecnologia, forgiato in leggerissima lega di alluminio HiForg specificatamente per Huayra Roadster. Il risparmio di peso, rispetto a Huayra Coupè, è del 25%: un risultato straordinario in una vettura che era già il riferimento di leggerezza nella categoria.

Questo prodigio tecnico e tecnologico trasmette a Huayra Roadster un comportamento perfetto in qualsiasi situazione di guida.

- FRENI -

Brembo è partner di Pagani da lungo tempo, ed ha sempre garantito prestazioni straordinarie alle nostre vetture. Performances dovute certamente alla leggerezza della vettura, ma anche alla potenza ed efficacia dell'impianto frenante. Su Huayra Roadster è stato sviluppato un nuovo impianto CCM (carboceramico) da 380x34 mm con pinza a 6 pistoncini all'anteriore e 380x34 mm con una pinza a 4 pistoncini al posteriore.

Il design dei caliper è stato studiato da Pagani insieme a Brembo per diminuire il più possibile il peso delle masse non sospese, arrivando ad una forma che è essa stessa un esempio di ricerca tecnologica e bellezza. Il caliper più sofisticato mai creato da Brembo.



- GOMME -

"La potenza è nulla senza controllo". Questo il famoso mantra che ha spinto gli ingegneri Pirelli a scolpire e progettare una gomma specifica per Huayra Roadster. Una gomma che permette a Huayra Roadster di raggiungere prestazioni incredibili come 1,8 g di forza laterale. Non solo la performance pura è stata presa in considerazione per lo sviluppo di questo nuovo pneumatico; il Pirelli Pzero Corsa per Huayra Roadster, infatti, è stato concepito anche per avere una minore resistenza al rotolamento riducendo quindi anche i consumi e le emissioni di CO2 nell'atmosfera.

Sviluppata e costruita all'interno di "MIRS", Modular Integrated Robotized System, il reparto dedicato alla produzione di pneumatici dalle altissime prestazioni, il nuovo Pzero Corsa di Pirelli, di 21 pollici al posteriore e 20 pollici all'anteriore, presenta per la prima volta il marchio "HP" sulla spalla perchè sviluppato insieme allo stesso Horacio Pagani, ed una colorazione dedicata.

- ESP -

Proseguendo l'intenso periodo di sviluppo, che non si è mai interrotto negli ultimi 5 anni, Pagani Automobili e Bosch hanno sviluppato un nuovo sistema ESP per Huayra Roadster. Un sistema di controllo elettronico della stabilità che esalta le capacità dinamiche di Huayra Roadster senza mai essere invasivo, senza mai dare l'impressione che sia l'elettronica a gestire la macchina, ma il pilota stesso. Un prolungamento ed estensione naturale delle abilità dinamiche del veicolo. E' stato un comandamento fin dalle prime fasi progettuali, che la macchina dovesse essere meccanicamente sicura e naturalmente sottosterzante, prima di iniziare lo sviluppo dei sistemi di controllo elettronici.

Il risultato di questo grande lavoro, iniziato su Huayra BC e affinato per le caratteristiche di Huayra Roadster, ha portato all'individuazione di 5 differenti modalità di intervento: Wet, Comfort, Sport e Race e ESC Off. Ognuno con una propria anima, per sfruttare in qualsiasi condizione, a pieno ed in sicurezza, le potenzialità della nuova nata dell'atelier di San Cesario sul Panaro.



- AERODINAMICA -

Huayra, il dio dei venti. Con Huayra Coupè, Pagani Automobili è stata la prima casa automobilistica a collaudare e mettere sul mercato un'auto con un sistema di Aerodinamica Attiva completamente a gestione computerizzata. Il concetto è stato sviluppato ulteriormente con Huayra BC e portato all'eccellenza su Huayra Roadster. Quattro flap, due davanti e due dietro, insieme alla sospensione anteriore attiva, lavorano indipendentemente per assicurare sempre una sicurezza ottimale ed una performance notevole in ogni condizione. Il sistema di aerodinamica attiva lavora per mantenere il fondo vettura sempre parallelo alla strada, aumentando l'efficienza dei flussi d'aria sopra e sotto la vettura, garantendo così sempre un downforce ottimale, sia in strada che in pista.

La bellezza come unione tra forma e funzione: la sezione frontale centrale, gli estrattori anteriori ed il fondo piatto. Linee sempre ben definite. Un grande lavoro di studio, simulazione e prove su modelli in scala 1:1 in galleria del vento, è stato fatto per ridurre il più possibile le turbolenze e i flussi d'aria che si generano in una vettura scoperta all'altezza del roll bar posteriore e del lunotto anteriore. Il lavoro svolto per garantire a Huayra Roadster un carico aerodinamico efficiente in tutte le condizioni, è stato molto importante ed ha richiesto molto tempo di studio e progettazione. Ma è andato di pari passo con il concetto di stile, generando una forma sinuosa ma tesa, che fa trasparire le qualità dinamiche e di performance di Huayra Roadster.

- TETTO -

*"L'Italia è un paese meraviglioso.
Con la Huayra Roadster mi sono immaginato la compagna perfetta
per percorrere questo museo a cielo aperto".*

Horacio Pagani

Pagani Huayra Roadster verrà provvista di due tipologie di tetto. Il primo consiste in un hard top di carbonio molto leggero con un elemento centrale in vetro molto semplice e veloce da installare. In questa configurazione assume l'aspetto di un coupè, con un tetto di vetro che assicura all'abitacolo una luminosità unica, proteggendo i passeggeri anche dai raggi UV e dando una sensazione di libertà tipica di una vettura Roadster anche con il tetto rigido installato.

La seconda tipologia di tetto è una copertura di tela e carbonio che può essere facilmente installata manualmente e riposta all'interno di Huayra Roadster, in pochi passi in caso di emergenza.



- CARATTERISTICHE TECNICHE -

- TELAIO:** Monoscocca in Carbo-Titanio & Carbo-Triax HP52, telaio anteriore e posteriore in tubi di acciaio CrMoVanadio
- MOTORE:** Mercedes-Benz AMG V12 60 °; cilindrata 5980 cc.
- POTENZA:** (561) kW 764/5500 CV
- COPPIA:** Nm / rpm +1000/2300-4300 giri/min
- TRASMISSIONE:** motore posteriore longitudinale centrale; Trazione posteriore
- CAMBIO:** AMT di nuova generazione a 7 rapporti (più retromarcia) con differenziale meccanico elettronico
- FRENI:** 4 dischi ventilati Brembo CCM; ant. 380x34 mm pinza a 6 pistoncini monolitici; post. 380x34 mm pinza a 4 pistoncini monolitici
- CERCHI:** in lega di alluminio forgiato APP monolitico; anteriore da 20 pollici, posteriori da 21 pollici
- PNEUMATICI:** Pirelli P Zero Corsa, Pirelli P Zero Trofeo R
- SOSPENSIONI:** 4 ruote indipendenti a triangoli sovrapposti; bilanciante superiore con molla elicoidale e ammortizzatore regolabile; barra antirollio; montanti forgiati e lavorati in CNC
- PESO:** (Kg) 1280 kg

***“Noi ci auguriamo che tutto questo sforzo durato 6 anni possa arrivare a toccarvi,
a livello razionale ed emozionale”***

“We hope that this six-year effort can get to touch you, rationally and emotionally.”

Horacio Pagani