





L

cover story

Pagani Racing Sculptures

"The most astonishing thing is how constant he was in organizing the success of his dream which became true after 35 years"

Robert Puyal, Sport Car
(France), n. 460, May 2000

by Matteo d'Attilia
Chiara Todeschini





ABOVE, HORACIO PAGANI AND CRISTINA PAGANI WITH THEIR SONS LEONARDO AND CRISTOPHER, NEXT

PAGANI ZONDA

IN ALTO HORACIO E CRISTINA PAGANI CON I FIGLI LEONARDO E CRISTOPHER, A LATO LA PAGANI ZONDA

Вверху: Хорачио и Кристина с детьми Леонардо и Кристофером. Моделью "Зонда".

Horacio Pagani, an Argentina-born engineer is the Italian son of a baker who decided not to go into the family business. Inspired by his passion for performance and race cars, Horacio Pagani and his Team of highly qualified engineers, talented designers and competition car specialists, have achieved the ambitious project of developing the most advanced super-car ever built. Back in 1997, Horacio began to make his own Italian exotic. The carbon-fiber concept had an Alfa Romeo V8 and could perform a Corvette. Horacio wanted more though. In 1998 the design evolved greatly and the car was nearly ready for production. The only pro-

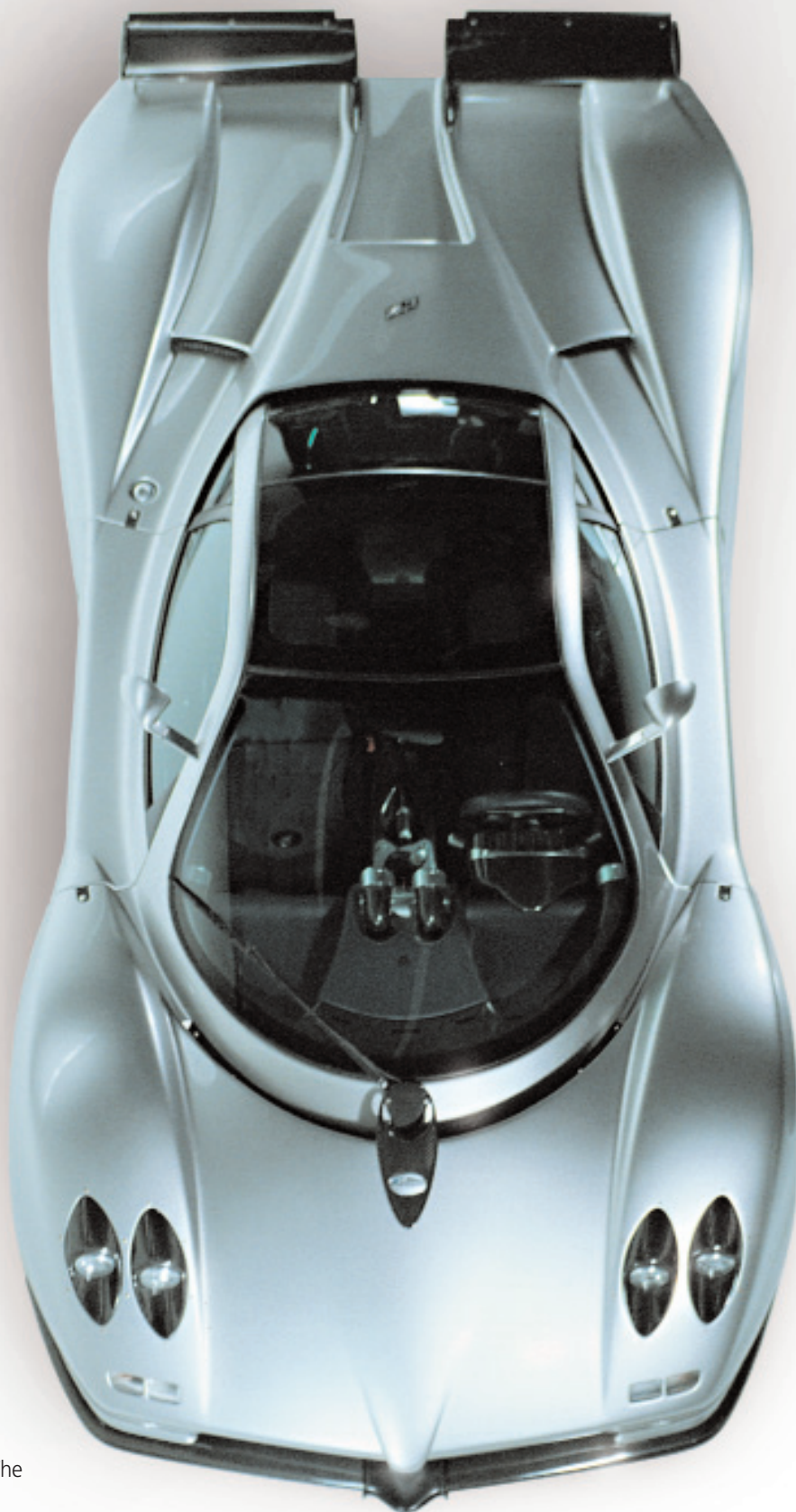
blem was that he needed an engine. The Alfa Romeo V8 did not produce enough power to make the Zonda a true Italian exotic. Then, in mid 1998, Horacio asked Mercedes if he could use their 6.0 Litre V12 engine. To his surprise, Mercedes said yes and even allowed Horacio to use their 7.0 Litre engine that was perfected by the Mercedes racing team and used in the LeMans 24 Hour winning CLK-GTR. Pagani now had the engines, the design, and the money, all he needed was a factory. Now located in Modena Italy, the Pagani factory is delivering Zondas all around the world. In 2001 the Zonda needed a boost in power to compete with

high end supercars like the Ferrari F50 and the Lamborghini Diablo GTR. To solve the problem, Mercedes let Horacio use their 7.3 litre "special" engine used only in the very limited edition Mercedes. The 7.3 litre was also used in the LeMans 24 Hour winning CLK-LM. Now the Zonda S73 was added to the lineup of Zonda C12 cars. Horacio is currently working on his next project so far called the "Fangio." It's interesting to note that Horacio chose a Mercedes engine because one of his close friends, the great racer Juan Manuel Fangio, urged him to. The "Fangio" is Pagani's race car. It will most likely be a GTS class racer and will definitely

be built off of the Zonda S73. The "Fangio" concept car can be driven in Gran Turismo 3 A-Spec. Please note: This Pagani is NOT real and is NOT the real race car. This is what the concept drawings of the Fagino looked like. The Zonda is a car not to be messed with. It has already proven itself worthy of supercar status at many private track meets and almost broke records at the Nurburgring track in Germany.

The personalization of the product, a PAGANI's exclusivity, is realized according to the car owner's choice of materials and details such as rare leathers, hand-tailored by PAGANI's own team of craftsmen, or bespoke components in aluminum and carbon fiber. The result is a symphony of sights, aesthetic elements, smells and sounds that matches the taste and personality of the lucky driver. Every Zonda Roadster will be an extraordinary and very personal object of desire with his own history. Every Zonda Roadster is and will be a "a Car with a Soul".

Horacio Pagani loves Italy very much. His great grandfathers were born in Appiano Gentile in province of Como and at the end of the 800 they emigrated to Argentine and opened a furnace in Casilda. Horacio's father learnt the trade when he was 12 years and today, after sixty years of hard job, he still maintains the store. Horacio Pagani is very grateful to his father since he transmitted to him the severity of the job and the importance of the values, above all the value of the family. His mother Martha (dead in 2000), on the contrary was a painter and used to play piano. She transmitted to him the love for the beauty. Horacio Pagani married when he was 23 years with Cristina. They have got two sons: Leonardo of 18 years and Cristopher of 17 years. Their love? The cars.....obviously!





ABOVE, DETAILS OF
SUPERCAR. NEXT,
HORACIO PAGANI
AND HIS TWO SONS
SOPRA, DETTAGLI
DELLA SUPERCAR E A
LATO HORACIO
PAGANI E I SUOI DUE
FIGLI.

Вверху: детали
супермашины; и,
справа: Хорацио
Пагани со своими
двумя детьми.

Pagani, automobili d'arte



"La cosa più strabiliante è la costanza con la quale è riuscito ad organizzare il successo del suo sogno, che è diventato realtà 35 anni dopo" Robert Puyal, Sport Auto (Francia), n° 460, maggio 2000.

La passione di Horacio Pagani per il disegno e le auto si manifesta in giovane età. Argentino, di origine italiana, e oggi imprenditore di successo, già a 12 anni costruisce modellini di vetture sportive in legno balsa dalle linee moderne ancora oggi. A 15 anni costruisce la sua prima moto e a 17 la prima automobile, una Buggy in vetroresina con le porte ad ali di gabbiano, come la 300SL. Dopo la scuola superiore inizia a studiare disegno industriale a La Plata, Buenos Aires, e ingegneria meccanica, anche se la sua vena creativa lo spinge ad approfondire sempre di più le materie legate all'arte, disegno e filosofia. Sin da bambino si appassiona agli artisti del Rinascimento italiano ed in particolare a Leonardo Da Vinci, che lo affascina per i suoi esperimenti: un connubio di arte e scienza. A 19 anni Horacio possiede già quella che in Italia si chiama partita IVA e dà vita alla sua officina, dove produce roulottes, campers, biciclette, attrezzi agrico-

li e tanti altri prodotti a lui commissionati che disegna con attenzione ai gusti e ai desideri dei clienti. Nel 1977 crea la sua prima monoposto di Formula 2 argentina, che fa parte del team ufficiale Renault. Progetta ogni parte ad esclusione del motore e del cambio, e la costruisce con l'aiuto di alcuni amici. Ma la sua grande passione sono le Supercar. Alla fine del 1982 arriva in Italia, cercando una terra più fertile dove seminare le sue infinite idee. Juan Manuel Fangio (a lui è dedicata l'attuale Zonda F- ndr), il mitico campione e suo amico, gli aveva scritto delle lettere di raccomandazione indirizzate tra gli altri ad Enzo Ferrari e Giulio Alfieri, allora direttore generale della Lamborghini. Con Sant'Agata Bolognese è amore a prima vista. Firma subito un accordo preliminare con Alfieri, che lo prega però di aspettare tempi migliori. Horacio riparte per l'Argentina, sposa Cristina ed insieme tornano in Italia. Nel giugno del 1983 incontra nuova-

mente Alfieri e gli dice: 'Mi faccia anche pulire per terra, ma si ricordi che sono venuto a costruire l'auto più bella del mondo'. A settembre inizia a lavorare per Lamborghini come operaio di terzo livello nel reparto carrozzeria. Collabora al progetto del fuoristrada LM, al restyling della Jalpa, al Countach 4 Valvole, e si occupa del restyling della Countach 25th Anniversary. Fa parte del team del progetto Diablo, il cui primo disegno di Marcello Gandini viene modificato dalla proprietà Chrysler ad opera di Bill Dayton e Horacio Pagani completa il lavoro, disegnando parti della carrozzeria e sviluppando l'ingegneria dei compositi. Nel 1985 è già capo reparto e porta avanti il progetto della Countach 'Evoluzione', prima vettura stradale al mondo costruita con questa tecnologia. Ma Lamborghini non è ancora totalmente convinta di questa tecnologia. Pagani invece ha il desiderio, insito nel suo dna, di produrre macchine leggere utilizzando i materiali più innovativi, e il carbonio rimane il suo favorito. Percorre una strada piena di difficoltà nonostante in Lamborghini il suo talento venga riconosciuto. Alla fine decide di fondare la Horacio Pagani Design - Compositi e Ricerca. Continua a lavorare in ditta, Lamborghini, e contemporaneamente porta avanti il suo progetto. Nel 1988 mostra a Fangio il primo disegno dell'auto che avrebbe dovuto portare il suo nome. Il lay-out prevede una disposizione centrale-posteriore del motore Mercedes-Benz V12 e, in accordo con Fangio, ritiene che un'auto sportiva estrema debba essere ispirata agli Sport Prototipi. Nel 1992 inizia a disegnare la vettura che presenterà, con successo e già omologata, a Ginevra nel 1999. Il resto della storia pochi forse non lo conoscono. Oggi la Pagani Zonda è la più esclusiva e raffinata delle exotic car italiane. Nonostante sia molto costosa alcuni clienti ne possiedono già due o tre. Un pezzo di arte scolpito, non costruito, pro-



dotto in edizioni limitatissime, capace di percorrere il famoso e difficile circuito di Nurburgring in 7,32 sec (record per una vettura regolarmente omologata). Vere e proprie supercar, le sue auto oggi si possono quasi definire sculture perché esprimono la ricerca di quell'armonia dei canoni classici di bellezza, tanto cara agli artisti del rinascimento italiano e che Horacio Pagani ammira profondamente. La sua ricetta: volare con la fantasia durante il processo creativo cercando l'originalità, ma camminare con i piedi per terra per trasformare l'idea in prodotto reale. La Modena Design, dove viene prodotta la Pagani, è un atelier che combina un artigianato di alto livello con le più sofisticate tecnologie aeronautiche. Della Zonda Pagani non ha eseguito solo il concetto e lo style, ma anche la dinamica, le sospensioni e il telaio sono opera sua. Infatti, sembrano estratti da un "pezzo unico", merito di questo poliedrico creativo. L'Italia Horacio ce l'ha nel sangue da sempre. I suoi bisnonni erano originari di Appiano Gentile, Como e alla fine dell'800 emigrarono in Argentina e aprirono un forno a Casilda. Suo padre imparò il mestiere all'età di 12 anni e oggi, dopo sessantasei anni di duro lavoro, mantiene ancora in funzione il negozio. Horacio Pagani riconosce al padre il merito di avergli trasmesso e insegnato il rigore nel



lavoro e l'importanza dei valori, per primo quello della famiglia. Invece sua madre Martha (morta nel 2000), pittrice e musicista di pianoforte, gli ha trasmesso l'amore per la bellezza. Sposato da ventitré anni con Cristina, ha due figli: Leonardo di 18 anni e Christopher di 17. Ovviamente appassionati di macchine.



Пагани, автомобили, как произведения искусства.



“Самое невероятное- это упорство, с которым ему удалось свершить свою мечту, ставшую явью спустя 35 лет”.

Роберт Пуял, Спорт Ауто (Франция),п. 460 май 2000 года.

Страсть к моделированию Хорачио питал с детских лет. Аргентинец, итальянского происхождения, сегодня успешный предприниматель, уже в 12 лет начал мастерить модели спортивных автомобилей из дерева, которые ещё актуальны в наши дни. В 15 лет он сконструировал свой первый мотоцикл, а в 17 лет- автомобиль из стеклорезины Buggy с дверцами, напоминающими крылья чайки, как у 300 SL. После окончания школы он стал учиться чертёжному и инженерному искусству в Ла Плата в Буэнос-Айресе, но его творческая жилка толкает его на углублённое изучение материй, связанных с изобразительным искусством и философией. С детских лет Хорачио привлекает эпоха Возрождения и особенно, эксперименты Леонардо да Винчи: результат слияния науки и искусства. В 19 лет Хорачио регистрирует свою фирму и открывает мастерскую, где фабрикует вагончики, камперы, велосипеды, орудия для сельского хозяйства и многое другое. Во всё что он делает, он вкладывает душу и уделяет огромное внимание вкусу и желаниям клиентов. В 1977 году он строит свой первый одноместный автомобиль для аргентинской Формулы 2, которая официально входит в команду Рено. С помощью друзей он монтирует сам машину почти целиком, за исключением мотора и коробки передач. Главной его страстью остаётся супер-автомобиль. В конце 1982 года он приезжает в Италию, где находит благодатную почву для воплощения своей мечты. Хуан Мануэль Фанжио (ему посвящена модель Зонда Ф) известный чемпион и личный друг, написал для Хорачио несколько рекомендательных писем, адресованных Энцо Феррари и Джулио Альфьери, тогдашнему директору Ламборгини. В Санта

Агата Болоньезе подписывает с Альфьери предварительный договор, однако он просит Хорачио дождаться лучших времён, тот возвращается в Аргентину, женится на Кристине и они вместе приезжают в Италию. В июне 1983 года Хорачио снова встречается с Альфьери и говорит:” Можете заставить меня подметать улицы, но помните, что я приехал, что бы изобрести самую красивую в мире машину”. В сентябре начинает работать на Ламборгини в качестве рабочего 3-го разряда в кузовном цехе. Сотрудничает над проектом джипа LM, над обновлением Jalpa, Countach 4 V. Участвует в проектировании Диабло, первый чертёж которого, был сделан Марчелло Гандини и изменён Биллом Дайтоном по заказу Крайслера. Завершает работу Пагани. В 1985 году становится начальником цеха и работает над проектом первого автомобиля, построенного по новой технологии. Но Ламборгини ещё не совсем убеждена в её ценности. Пагани продолжает мечтать о суперлёгких машинах из передовых материалов, его любимым остаётся карбоний. Его путь к успеху был не лёгким, несмотря на веру в него со стороны Ламборгини. В конце концов он решает основать “Хорачио Пагани Дизайн”, продолжая работать на Ламборгини и над своим проектом. В 1988 году в первый раз показывает Фанжио первые эскизы автомобиля, который будет носить его имя. В 1992 начинает работать над чертежами автомобиля который успешно представит в 1999 году в Женеве. Сегодня “ Зонда Ф”, самая эксклюзивная и изысканная из редких итальянских машин. Несмотря на высокую цену, у некоторых любителей в коллекции насчитывается по два-три экземпляра. Это произведение

искусства, выпускаемое в малых количествах, побило рекорд по скорости известного своей трудностью пробега в Нурбургринге- 7, 32 секунды. Его автомобили можно назвать бесценными скульптурами, за их выражение поиска классических канонов красоты, которая так близка сердцу артистам эпохи Возрождения, так любимую Пагани. Италия, у Хорачио- в крови. Его прадеды родом из Аппиано Джентиле в пригороде Комо, в конце 18-го века эмигрировали в Аргентину и открыли свою пекарню в Касильде. Его отец научился ремеслу в 12 лет и сегодня после 66 лет тяжёлого труда, ещё держит свой магазин. По словам Хорачио: от отца он перенял трудолюбие и важность жизненных ценностей, где приоритет отдаётся семье. Мама Марта, которая умерла в 2000 году, будучи художницей и пианисткой, передала ему любовь к красоте. Хорачио и Кристина женаты уже 23 года у них два сына Леонардо 18 лет и Кристофер 17 лет. Естественно, их главное увлечение- машины

SIDE, BEAUTIFUL PHOTO OF PAGANI'S FAMILY
A FIANCO, UNA BELL'IMMAGINE DELLA FAMIGLIA PAGANI.
Семья Пагани.

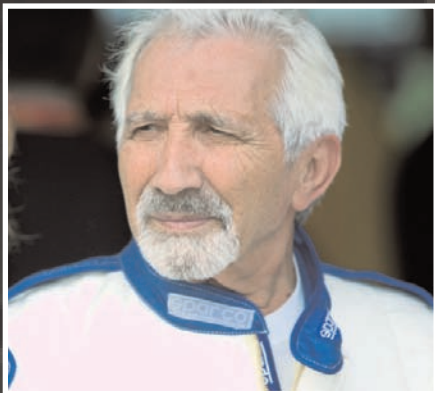


Italian Supercar

by Paul Frère



1



2



3

A passion called Pagani-Zonda

1. ROBERTO PADOVANI LIVES IN BRESSANONE, HE HAS A PAGANI ZONDA COUPÉ C12S AND A COUPÉ F

2. BENNY CAIOLA LIVES IN NEW YORK, HE HAS THREE PAGANI ZONDA, COUPÉ C12S, ROADSTER C12S AND COUPÉ F

3. GASPARE BARRESI LIVES IN GINEVRA, SWITZERLAND, HE HAS TWO ROADSTER PAGANI ZONDA, C12S AND F

1. Роберто Падовани, из Брессанонэ, владеет двумя "Пагани-Зонда Купэ C12 S" и "Купэ F"

2. Бенни Кайола, живёт в Нью-Йорке и владеет тремя "Пагани-Зонда": Купэ C12S, Родстер C12S и Купэ F.

3. Гаспаре Барреси, из Женевы в Швейцарии, владеет двумя "Пагани-Зонда Родстер" C12S и F

In April 2000 I came to Modena to drive a car. But what I discovered was a man, a most charming, attaching and unassuming person: Horacio Pagani. His grandfather was an Italian emigrate to Argentina where he founded a bakery. His son later took over the business, but young Horacio, his grandson was only interested in automobiles and design. He spent all his time drawing cars and making small models of advanced shape, some of which are now in a showcase in the reception hall of his small but modern and well kept factory in a suburb of Modena. Knowing what it takes big manufacturers to develop new models to modern standards of efficiency, safety, comfort, refinement and reliability, it seems almost miraculous that a small company employing less than 30 persons can produce such a good car which in June 2002 Autocar, Britain's foremost car magazine, called "The most accelerative car this magazine has ever tested, after the McLaren F1", concluding its road test with "Excessively fast and expensive, the supercar you've never heard of is also the best new one you can buy"

Nell'aprile 2000 sono andato a Modena per guidare un'auto: ma in quell'occasione ho scoperto un uomo, la persona più affascinante, dedita alla professione e rassicurante: Horacio Pagani. Suo nonno era un emigrante italiano in Argentina che aprì un forno. Suo figlio rilevò poi l'attività, ma il giovane Horacio, suo nipote, era interessato solo alle automobili e alla progettazione. Trascorreva tutto il suo tempo a disegnare auto e a realizzare piccoli modelli dalle forme innovative, alcuni dei quali fanno adesso bella mostra di sé nella reception della sua piccola, moderna e ben organizzata azienda, alla periferia di Modena. Sapendo che cosa occorre ai grandi produttori per sviluppare nuovi modelli conformi ai moderni standard in materia di efficacia, sicurezza, comfort, rifinitura e affidabilità, sembra davvero un miracolo che una piccola azienda, con meno di 30 dipendenti, possa produrre un'auto dalle prestazioni così elevate che nel numero di giugno 2002 di Autocar, la più importante rivista britannica di auto, è stata definita: "La macchina con la migliore capacità in accelerazione mai testata da questa rivista dopo la McLaren F1". Il commento al test su strada concludeva con: "Estremamente veloce e costosa, la supercar di cui non avete mai sentito parlare è anche la migliore disponibile sul mercato".

В апреле 2000 года я отправился в Модену что бы водить автомобиль и, в этой okazji, открыл для себя человека необыкновенно обаятельного, полностью отдающего себя работе и передающего удивительную уверенность-Хорачио Пагани. Его дед, итальянец эмигрировал в Аргентину и открыл там пекарню, его сын продолжил дело отца, но молодого внука Хорачио интересовали только автомобили и их проектирование. Он проводил всё своё время за чертежами и мастерил маленькие модели самых необычных форм. Некоторые из них выставлены в приёмной его небольшой, но модернизированной и отлично организованной фабрики в периферии Модены. Зная о том, что требуется крупным производителям для того, что бы развивать новые модели подходящие под современный стандарт эффективности, безопасности, удобства, отделки, кажется чудом, что его маленькое предприятие, со штатом менее 30 человек, может выпускать автомобиль такой мощности, что самый важный автомобильный журнал в Англии Autocar в июньском номере 2002 года написал: "Машина с максимальной способностью набора скорости после последнего тестирования нашим журналом McLarenF1". Комментарий по тесту на дороге заключался словами: "Чрезвычайно быстрая и дорогая супермашина, о которой вы ещё не слышали, но самая лучшая на рынке."



PAGANI'S CARS IN CONSTRUCTION
LE AUTO PAGANI IN COSTRUZIONE.
Фазы конструкции автомобиля Пагани.

Pagani, 汽车 - 艺术品

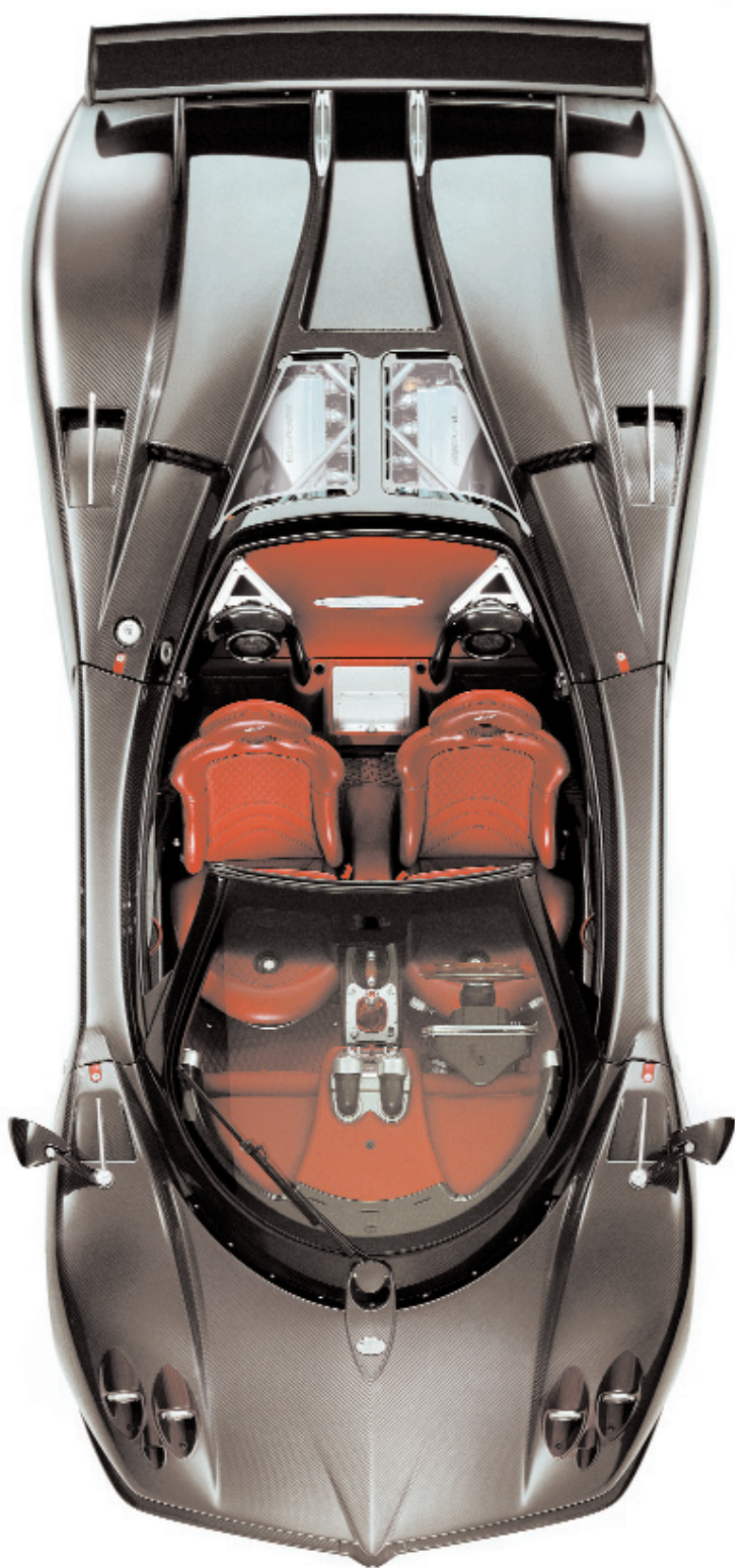


“最惊人的事是用不断的努力,在三十五年后,能够把他的梦想成功地变为现实”
Robert Puyal, 运动型汽车 (法国), 460期, 2000, 5月

在年少时,Horacio Pagani (巴加尼·奥拉乔)就展现出对设计和汽车的酷爱。意大利裔的阿根廷人,如今是一位成功的企业家,在十二岁时,已经用西印度轻木制成了运动型汽车的模型,它们的线条到今天来看,也是很新式的。十五岁时,制成了他的第一辆摩托车;十七岁时,制成了他的第一辆汽车,那是一辆树脂玻璃制成的、以海鸥翅膀为特征的车门的Buggy (一种敞篷式的海滩用车),像300SL (一种奔驰车型,车门以海鸥翅膀为特征)。高中毕业以后,在布宜诺斯艾利斯的拉普拉塔学习工业设计,和机械工程;即使他的创造细胞推动着他总

是进一步深入研究艺术与、设计和哲学相联系的材料。从孩童时代起,他就热爱意大利文艺复兴时代的艺术家,特别是达·芬奇,达·芬奇的实验深深地吸引了他:一种艺术和科学的结合。十九岁时,奥拉乔已拥有了在意大利被称为增值税账目的账号,并创建了自己的小工厂,生产旅行挂车、野营车,自行车、农具,也生产按客户的口味和愿望设计的由客户订购的其他产品。1977年他造出了自己第一辆阿根廷汽车方程式二级赛车赛的单座赛车,它属于雷诺正式参赛队。他设计除了马达和传动装置以外的每一个部分,并在一些朋友的帮助

下,制造这种赛车。但是,他最酷爱的是超级汽车。在1982年末,来到意大利,寻找一片能播种他无穷无尽想法的沃土。Juan Manuel Fangio (胡安·曼纽尔·Fangio,注:巴加尼制造了现在的Zonda F来纪念他),神话般的冠军和他朋友,为他写了一些推荐信,其中有写给Enzo Ferrari (法拉利·安佐)和Giulio Alfieri (阿尔菲艾利·朱利奥),阿尔菲艾利是现在Lamborghini (兰伯基尼)公司的总经理。与Sant'Agata Bolognese (兰伯基尼公司的所在地)一见钟情。立即和阿尔菲艾利签订了初步协议,但阿尔菲艾利请他等待更好地时机。奥拉乔重回阿根廷,



和克里斯蒂娜结婚,婚后一起回到了意大利。1983年6月,再与阿尔非艾利见面,并告诉他:“请您让我做任何的工作,甚至是扫地的活儿,不过请您记住我来这儿,是为了建造世界上最漂亮的汽车的”。九月,开始以三级工的身份在Lamborghini(兰伯基尼)公司的车身修造车间工作。参加设计了LM越野车、Jalpa的重新设计的工作、Countach 4 Valvole,并从事 Countach 二十五周年庆典的重新设计。成为完成Diablo方案团队的一份子,Diablo最初是由 Marcello Gandini设计的,由 Bill Dayton 领导的Chrysler(克莱斯勒)所有制公司来修改。巴加尼·奥拉乔完成了这项设计工作,并设计了车身部分和发展了合成部件的工程学课题。1985年,已经是车身修造车间的负责人,并继续进行 Countach ‘演进版’的设计,这是世界上用这种工艺制造的第一辆运动型汽车。但是,兰伯基尼还不完全确信这种工艺。而巴加尼有愿望(源于他的天性)用最新的革新材料生产轻型汽车,碳素材料成为他最偏爱的材料。虽然他的天赋被兰伯基尼公司承认,但是他经历了布满荆棘的道路。最后,决定创办巴加尼·奥拉乔设计 - 合成部件和研究室。继续在兰伯基尼公司工作,同时继续进行他的设计。1988 年向Fangio展出了以他的名字命名的第一个汽车设计。方案考虑到把奔驰V12马达安放在汽车的中-后部,并和Fangio 达成一致的意见,认为非常运动型汽车应该从原型级运动汽车中获取灵感。1992年开始设计这种1999年在日内瓦成功推出并被核准的汽车。故事的其余部分也许很少有人不知道。今天,Pagani Zonda 汽车是最独特和最讲究的意大利新式汽车。虽然非常昂贵,但是些客户已经拥有两辆或三辆。一件雕塑的艺术品,而不是制造的产品,最低限量制造,能够在7.32秒(合乎规定的车辆核准记录)通过最有名、最难通过的Nurburgring环形比赛车道。十足的超级汽车,如今,他的汽车能够用雕塑品来定义,因为它们表达出对美的古典原则和谐性的追求;和巴加尼·奥拉乔深深仰慕的意大利文艺复兴时期的艺术家的作品一样贵。他的秘诀是:在创意过程中,带着稀奇古怪的想法飞翔,并寻找原型;不过要脚踏实地行走在地球上,来把想法转变成现实中的产品。莫德纳设计室,生产巴加尼汽车的地方,是一个高水平的工艺和最讲究的航空工艺相结合的工作室。对Zonda Pagani车,巴加尼不但筹画了设计概念和风格,而且此车的动力学原理、悬挂装置和车架都是他的作品。实际上,这些设计似乎是从“举世无双的作品”中提取出来的,它称得上是多样性的创造力。奥拉乔家族一直传承了意大利的血统。他的曾祖父原籍在 Appiano Gentile,十九世纪末移居到阿根廷,在 Casilda开面包店。他的父亲在十二岁时学这门手艺,经过66年的辛苦的劳作,这家店仍开着。巴加尼·奥拉乔从他父亲的那儿继承并学到了严格工作的态度和价值观的重要性,这在他的家族是首要的。而他的母亲Martha (马莎,2000年去世),画家和钢琴家,传承给他对美的热爱。二十三岁时,他和克里斯蒂娜结婚,他们育有二子:十八岁的Leonardo (雷纳尔多)和十七岁的Christopher (克里斯多大)。明显地他们都酷爱机械。

Mario Giarin



GILLI

V I A D E L L A S P I G A S

www.gilli.com