

VerbanoNews

Le news del Lago Maggiore

Il cuoco che costruisce il futuro a Varano Borghi: “Non ti inventi in un giorno”

Marco Tresca · Saturday, September 26th, 2026

Fuori dal supermercato c'era un uomo in maglia da ciclista accanto a una specie di siluro arancione. Sulla fiancata, sotto la scritta **Bülk Race**, una definizione ironica: *Real muscle car*. Una vera auto muscolare, nel senso letterale del termine: niente motore, soltanto gambe.

L'uomo era **Massimo Pavan**. Lo conoscevo da molti anni. La macchina, no. Avevamo lavorato entrambi alla Whirlpool. Io a Comerio, lui a Cassinetta, una città nella città che allora raccoglieva circa duemila persone tra operai, tecnici, ricercatori e impiegati. Massimo era lo chef del ristorante aziendale; io, per otto anni, presidente del CRAL, di cui lui animava la sezione fotografica. Sapevo che amava la bicicletta e la fotografia. Non sapevo che dietro il cuoco incontrato tante volte ci fossero un modellista, un tornitore, un progettista autodidatta e una casa trasformata in officina, hangar e archivio di una vita.

Qualche giorno dopo sono andato a trovarlo. Pensavo di farmi raccontare il velomobile. Ho scoperto che il velomobile era soltanto la porta d'ingresso.

La macchina incontrata a Copenaghen

Massimo utilizza biciclette e tricicli reclinati dal 2005. La svolta arriva però a Copenaghen, mentre sta già lavorando al progetto del suo primo trike. Per strada vede passare un oggetto che non ha mai incontrato prima e ferma il proprietario. Uno parla italiano, francese e un po' d'inglese; l'altro danese, tedesco e un po' d'inglese. In qualche modo si capiscono.

Massimo gli mostra sul telefono le fotografie del triciclo al quale sta lavorando. Dopo pochi minuti lascia allo sconosciuto portafoglio e cellulare e gli chiede di provare quella strana macchina a pedali. L'uomo acconsente.

Massimo parte nel centro di Copenaghen, dove le biciclette hanno corsie, semafori e vere autostrade urbane. Il problema è che, dopo qualche svolta, non riesce più a ritrovare il punto dal quale era partito. Torna molto più tardi, preparandosi a incontrare un proprietario comprensibilmente preoccupato. Il danese, invece, lo sta aspettando con la calma di chi non ha mai pensato di essere stato derubato. I due si sentono ancora oggi. Quell'incontro dà una forma alla sua passione. Nel 2012 completa il suo primo trike reclinato. Due anni dopo arriverà il primo velomobile.

Un velomobile è un mezzo a pedali, generalmente a tre ruote, nel quale il ciclista viaggia reclinato

dentro una carenatura aerodinamica. Protegge dal vento e dalla pioggia e, riducendo la resistenza dell'aria, permette di raggiungere velocità sorprendenti con la sola forza delle gambe.

L'idea iniziale di Massimo, però, non è correre. È quasi l'opposto. «Volevo pedalare con calma, portarmi la macchina fotografica e fare una specie di turismo lento. Su una bici da corsa, se vai a passo d'uomo, fai quasi ridere. Su un mezzo reclinato puoi fermarti, fotografare e vivere di più quello che hai intorno». Poi entreranno in gioco la curiosità, la ricerca dell'efficienza e quell'impulso che porta ogni costruttore a chiedersi se la macchina successiva possa essere migliore della precedente. La provincia di Varese, con pianura, colline, salite prealpine e laghi da circumnavigare, diventerà il suo terreno di prova naturale.

Prima generazione: il T-Rex da 48 chili

Il primo velomobile si chiama **T-Rex**. Il percorso che conduce alla sua costruzione comincia nel 2011 con mesi di ricerche e prosegue attraverso internet, forum specializzati e incontri a distanza. La forma esterna non viene disegnata da Massimo. A progettarela è Pierre, un designer francese di Nizza conosciuto su una piattaforma dedicata alle biciclette reclinate. «Il mio T-Rex calzerebbe sul tuo triciclo come un guanto», gli scrive. Massimo accetta la sfida: «Tu forniscimi il progetto e io lo realizzo».

Trasformare un disegno in un oggetto lungo quasi tre metri è un'altra cosa. Per definire l'ergonomia, Massimo si sistema su tre cassette della frutta: una disposta di traverso diventa il sedile, due collocate verticalmente lo sostengono sotto le ascelle. Una latta di vernice sotto i talloni simula l'altezza dei pedali. Mentre lui rimane sdraiato in quella posizione, gli amici misurano altezza degli occhi, spalle, gomiti, ginocchia e seduta. «Stavamo costruendo un vestito rigido», spiega.

Dal progetto vengono ricavate 27 ordinate di multistrato, collocate come le costole dello scafo di una barca. Lo scheletro di legno, una volta completato, pesa quasi un quintale. Per poter lavorare su ogni lato, il gruppo lo infila su un grande asse e costruisce una specie di girarrosto. Sopra la struttura vengono modellati il rivestimento e la carrozzeria in fibra di vetro e resina epossidica. Per completare la lavorazione, una parte della casa viene trasformata in un forno riscaldato. Infine arrivano stucco, olio di gomito e la verniciatura in una carrozzeria di Varano.

Non è un'impresa solitaria. Ci sono Leonardo, saldatore con quarant'anni di esperienza, Philippe, Francesco, il padre di Massimo nel ruolo di supervisore e molti altri amici: alcuni entusiasti fin dall'inizio, altri convinti strada facendo. Il T-Rex viene completato nel 2014. Nel 2016 Massimo ordina fotografie, disegni e passaggi della costruzione in un album intitolato *Ricetta per un velomobile*. Nella prima pagina gli ingredienti sono elencati come quelli di un piatto: fibra di vetro, resina epossidica, vernice bicomponente, ferro e ruote. Le ultime due voci spiegano tutto il resto: **“Follia, quanto basta. Pazienza, quanto basta”**.

Anche gli autori diventano una “brigata di cucina”. È il mestiere di Massimo che presta il proprio linguaggio alla meccanica: ingredienti diversi, precisione, tentativi, tempi da rispettare e persone capaci di lavorare insieme. Il padre compare in diverse fotografie dell'album. In quegli anni la salute non lo aiutava più, ma continuava a seguire il lavoro. «Anche solo la sua presenza era fondamentale», ricorda Massimo.

Il T-Rex pesa 48 chili. Ha un telaio portante sul quale viene collocata la carrozzeria: una costruzione robusta e spettacolare, ma ancora pesante. Oggi non circola più. Massimo lo conserva

come si conserva un prototipo: non soltanto per ciò che è riuscito a fare, ma per tutto quello che gli ha insegnato.

Seconda generazione: lo Zephyrus da 37 chili

Nel 2018 arriva lo Zephyrus. Questa volta Massimo e i suoi amici abbandonano la separazione tra telaio e carrozzeria e adottano il principio della scocca autoportante, la stessa evoluzione che trasformò la costruzione delle automobili. La struttura è in fibra di carbonio, con due rinforzi di alluminio nella zona centrale a sostegno degli elementi più sollecitati. Il peso scende da 48 a 37 chili. Ma il dato più importante non è sulla bilancia.

Da allora Massimo usa lo Zephyrus sulle strade urbane, sulle colline e sulle salite della provincia. Nel suo profilo ufficiale parla di circa cinquemila chilometri all'anno; durante il nostro incontro, facendo riferimento all'archivio delle sue uscite più recenti, calcola di averne percorsi circa 35 mila negli ultimi cinque anni. Con lo Zephyrus compie anche il giro del Lago Maggiore, circa 180 chilometri in una sola giornata. Ogni uscita viene registrata.

Il primo velomobile era stato soprattutto una scoperta e una grande officina collettiva. Il secondo diventa una vera macchina da viaggio. Eppure la domanda ritorna: si può fare ancora meglio?

Terza generazione: il Bülk Race da 23 chili

All'inizio del 2026 Massimo cerca un mezzo più leggero, aerodinamico e prestazionale. Sul sito di Velomobile World trova il Bülk Race e scopre un programma dedicato agli ambassador: persone disposte non soltanto a utilizzare il mezzo, ma anche a fermarsi quando qualcuno domanda che cosa sia e a raccontarlo.

Il formulario concede trecento caratteri. A Massimo non bastano nemmeno per cominciare. Scrive quindi direttamente all'azienda, raccontando il T-Rex, lo Zephyrus, il libro e i chilometri percorsi. Dopo due giorni arriva la risposta di Jan Wijnen, CEO di Velomobile World. Programmano una videochiamata di mezz'ora che termina quattro ore e mezza più tardi.

Massimo viene scelto come ambassador prima ancora di acquistare il nuovo mezzo. Ma pone alcune condizioni: vuole visitare la fabbrica, provare i diversi modelli e capire che cosa ci sia sotto la carrozzeria. Soltanto dopo avrebbe scelto il mezzo più adatto alle proprie esigenze e lo avrebbe configurato insieme a loro. Pochi giorni dopo vola in Romania, dove rimane quattro giorni.

«Jan mi disse che normalmente il ciclista non è anche il costruttore. Con me non poteva limitarsi all'estetica, perché volevo sapere che cosa ci fosse dentro». Ma il vero bagaglio che Massimo porta in Romania non è l'album *Ricetta per un velomobile*. È un archivio di dati raccolti per anni, molto prima di sapere esattamente a che cosa sarebbero serviti.

Su ogni uscita ha registrato la potenza rilevata dai sensori inseriti nei pedali, la frequenza cardiaca, la distanza, la velocità media, il dislivello, il proprio peso e quello del mezzo. Duecento uscite compiute con lo Zephyrus diventano così la materia prima per configurare il Bülk Race. In un certo senso, Massimo aveva cominciato a costruire la risposta molto prima di conoscere la domanda.

In Romania quei dati vengono affidati a Gemini per simulare il comportamento dello stesso ciclista dentro una macchina diversa. Non più un utilizzatore teorico, quindi, ma un corpo concreto, con una potenza, una resistenza e un territorio abituale. Nel sistema questo profilo viene battezzato,

inevitabilmente, **“motore Massimo”**.

In pochi secondi l'intelligenza artificiale elabora centinaia di combinazioni e propone una configurazione che Massimo considera inadatta alle salite del Varesotto. Manca una possibilità: un particolare riduttore inseribile nella guarnitura, che il sistema non aveva preso in considerazione. Aggiunta la variabile, il calcolo viene rifatto e produce la combinazione poi adottata.

Massimo indica in 23 chili il peso del suo Bülk Race nella configurazione scelta: meno della metà dei 48 chili del primo T-Rex. Racconta di avere raggiunto in pianura una punta di 72 chilometri orari, con la sola forza delle gambe. «È una velocità di punta, non una media», precisa.

Al di là dei numeri, ciò che lo affascina è l'efficienza. Il velomobile rimane una bicicletta spinta da un corpo umano, protetto da una carrozzeria che Massimo definisce una “seconda pelle”. Come ambassador continua a fare ciò che già faceva spontaneamente: fermarsi, rispondere alle domande e condividere la propria esperienza con chi incontra. Esattamente ciò che è accaduto fuori dal supermercato.

Il cuoco e le macchine

Alla domanda su dove abbia imparato tutto questo, Massimo non esita: «Le mie competenze nascono dalla passione». Ha cominciato a sette anni con il modellismo e non ha più smesso di costruire. Da ragazzo, insieme al padre e a un tornitore, costruì la meccanica di una Porsche radiocomandata in scala uno a quattro, perché i componenti della scatola di montaggio non lo convincevano. Ne uscì un modello lungo un metro e venti, con sospensioni indipendenti e un freno su ogni ruota.

Con gli anni ha imparato a tornire, fresare e disegnare in tre dimensioni. Molto prima che internet entrasse nell'uso quotidiano, grazie anche alla passione radioamatoriale del padre, sperimentava le BBS, sistemi che permettevano a computer lontani di collegarsi e scambiarsi informazioni. Cercare le conoscenze che gli servivano e raggiungere persone capaci di aiutarlo faceva già parte del suo modo di costruire.

Per quarant'anni, intanto, ha fatto il cuoco: negli alberghi e nelle cucine di Italia, Francia, Stati Uniti e Ungheria, poi per vent'anni al ristorante aziendale Whirlpool di Cassinetta. Tra le due vite non vede contraddizione. In cucina come in officina bisogna conoscere i materiali, rispettare le sequenze e capire come reagiscono ingredienti diversi messi insieme. E continuare a imparare.

La casa sopra l'autorimessa

Anche la casa di Varano Borghi fa parte della storia. Sorge sopra una grande autorimessa costruita per i tre pullman con cui il padre, veneto d'origine, accompagnava allo storico cotonificio fondato dai Borghi lavoratori provenienti anche da molto lontano, fino all'Astigiano. Poco distante c'è l'altra fabbrica di questa storia: lo stabilimento di Cassinetta, sviluppato dalla Ignis della famiglia Borghi e passato poi a Philips, quindi a Whirlpool e oggi a Beko Europe.

Da un Borghi all'altro, senza alcuna parentela tra le due famiglie: il cotone dell'Ottocento e gli elettrodomestici del boom economico, due grandi fabbriche e due epoche industriali che qui sembrano passarsi il testimone. Senza volerlo, i Pavan hanno tessuto un filo tra l'una e l'altra. Il padre portava gli operai al cotonificio; il figlio avrebbe cucinato per quelli di Cassinetta.

Oggi, negli stessi spazi alti dove un tempo entravano gli autobus, ci sono il tornio, la fresa, il camper di Massimo, quelli di alcuni amici e il rimorchio per trasportare i velomobili. La mobilità non ha mai lasciato questa casa. Ha soltanto cambiato forma.

La visita sembra non finire mai. Dall'officina si sale a stanze piene di aerei ed elicotteri radiocomandati, alla grande Porsche, a un batiscafo provato nel Lago di Comabbio e a una collezione di circa 150 motori. Ogni porta apre un'altra storia, e ogni storia meriterebbe un racconto a sé.

In mansarda, sul pavimento, incontro anche una grande pedana attraversata dai binari di un trenino elettrico. «Hai costruito anche questo?», gli domando. Massimo racconta che suo padre amava filmare con una cinepresa a otto millimetri, allora senza suono. In uno di quei filmati lui ha appena sei mesi: gattona al centro della pedana mentre il binario gli corre intorno. Il padre aveva cominciato a costruire il plastico. «E poi lo avete finito?» «Sì. Poi lo abbiamo costruito insieme». Il padre è morto tre anni fa, ma dentro questa casa la sua presenza continua a riaffiorare: nel trenino, negli attrezzi, negli spazi dell'autorimessa e nel modo stesso con cui il figlio affronta ogni nuovo progetto.

Quando domando a Massimo che cosa non sappia fare, risponde: «Non faccio miracoli». Poi ci pensa un istante: «Ma quelli, purtroppo, non li fa nessuno». Cerco più volte di congedarmi, ma continua ad accendere luci e ad aprire porte. Prima che me ne vada pronuncia quasi incidentalmente la frase che tiene insieme tutto ciò che ho visto: «La mia passione non nasce in un giorno, perché non ti inventi in un giorno».

Fuori dal supermercato avevo creduto di incontrare una macchina arrivata dal futuro. In mansarda, davanti a quel trenino, ho capito che il futuro di Massimo era cominciato quasi sessant'anni prima, su una pedana che suo padre aveva iniziato a costruire e che, negli anni, avrebbero finito insieme. Un pezzo alla volta.

This entry was posted on Saturday, September 26th, 2026 at 9:58 am and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.