



# „Wir haben nie unsere Seele verkauft“



Pininfarina, Bertone, Ghia, Michelotti, Zagato - große Namen aus Nachkriegszeit, als viele Hersteller auf italienische Designer setzten. *Auto Classic* sprach mit Andrea Zagato über das Erfolgsrezept von 100 Jahren Design und die zehn wichtigsten Modelle der Firmenhistorie Text und Fotos: Axel E. Catton

**AUTO CLASSIC:** Dottore Zagato, Ihr Unternehmen gehörte einmal in eine Reihe weltberühmter italienischer Designhäuser, ohne deren Hilfe kein europäischer Hersteller auskam. Heute sind nur noch Sie übriggeblieben. Woran liegt das?

**Andrea Zagato:** Wir haben nie unsere Seele verkauft und immer die Rechte an unseren Werken behalten. Das ist der Kern, aber es sind natürlich mehr Gründe. Seit den Anfängen unseres Unternehmens haben wir uns auf die Gran Turismo konzentriert, den Entwurf von Sportwagen für Renneinsätze. Wenn man einen GT ent-

wirft, sind die Stückzahlen kleiner, aber der Preis des Fahrzeugs erheblich höher. Schauen Sie sich doch mal den Lancia Flaminia Zagato aus den 1950er-Jahren an. Der wird heute sechsmal so hoch gehandelt wie der Flaminia von Pininfarina. Oder die Alfa Giulietta SZ Zagato, zehnmal so teuer wie eine Giulietta von Bertone.

**AUTO CLASSIC:** Wie hat sich Ihre Arbeit seit damals verändert?

**Andrea Zagato:** Der Wandel in der Art, wie wir arbeiten, zeichnete sich bereits in den

1980er-Jahren ab, als mein Vater noch das Unternehmen leitete. Viele unserer Wettbewerber hatten sich quasi als verlängerte Werkbank den großen Unternehmen angedient. Das ging aber nur solange gut, bis die Großen selbst auf einem Band auch kleinste Stückzahlen flexibel bauen konnten.

**AUTO CLASSIC:** Und die Designarbeit?

**Andrea Zagato:** Ja, da lag eben das Problem. Früher haben viele ein Design angefertigt und dann die Rechte verkauft. Das heißt, heute kann ein Hersteller von diesen Entwürfen ein Nach-

folgemodell bauen und Designelemente zitieren, ohne dass die Designer davon profitieren. Bei uns war das in den 1980er-Jahren so, als wir für Maserati den Biturbo Spyder gebaut haben. Um den Auftrag zu bekommen, mussten wir die Rechte am Design abgeben. Das haben wir getan, aber nach 7000 bei uns produzierten Biturbo haben sich die Gewerkschaften des damaligen Maserati-Eigners aufgelehnt und die Rücknahme der Produktion in ihre eigene Fa-

**AUTO CLASSIC:** Was produzieren Sie heute?  
**Andrea Zagato:** Wer heute überleben will, muss sich breit aufstellen. Neben Einzelentwürfen arbeiten wir vor allem mit Herstellern wie Aston Martin an Kleinstserien. Je nachdem werden manchmal nur neun Einheiten eines Modells gefertigt, dann machen wir die hier bei uns in Rho. Wenn es 99 sind, wie beim Aston Martin Vanquish Zagato zum Beispiel, dann baut die der Hersteller selbst.



Dr. Andrea Zagato im Interview mit Axel E. Catton

brik gefordert. Also waren wir den Auftrag los und das Design damit auch. Da habe ich zu meinem Vater gesagt, das darf uns nie wieder passieren. Mit ganz wenigen Ausnahmen gehören mir heute noch alle Rechte an allen Entwürfen, die wir je gemacht haben. Wir haben unsere Seele behalten.

**AUTO CLASSIC:** Was hat es mit den sogenannten Sanctions-Modellen auf sich?

**Andrea Zagato:** Man muss mehr als nur ein Feld bearbeiten. Zagato hat in 100 Jahren mehr als 400 eigenständige Modelle entworfen, viele von denen sind zerstört und verloren. Bei einigen sehr wichtigen dieser Modelle haben wir



angefangen, die Originalunterlagen zu scannen und mit Hilfe alter Fotos originalgetreue Nachbauten eines verlorenen Modells zu bauen. So gab es vor ein paar Jahren neun Porsche 356 Zagato Speedster und neun Coupés, von denen im Original keines überlebt hatte.

**AUTO CLASSIC:** Wie sieht es mit den Plänen für eine Wiederauferstehung der Marke Iso Rivolta aus?

**Andrea Zagato:** Meine Frau Marella stammt aus der Rivolta-Familie, daher lag es nahe, mit so einem Gedanken zu spielen. Aber für so etwas braucht man einen großen Partner, und es braucht Zeit. Wir sind ja erst 100 Jahre alt.

# 1



## Alfa Romeo 6C 1750 GS (1930)

Mit dem 1925 von Vittorio Jano entworfenen Alfa Romeo 6C 1500 etablierte das italienische Designhaus seinen Ruf als Karosseriebauer für Rennwagen. Zagato setzte damit auf eine Kombination aus Funktionalität und Stil, mit Inspirationen aus dem Flugzeugbau.

Als Sieger der Mille Miglia 1928 fuhr der von Zagato entworfene Alfa Romeo 6C Mille Miglia Speciale über die Ziellinie, während im darauffolgenden Jahr diese Ehre ei-

nem von Zagato karossierten Alfa 6C 1750 SS Zagato zuteil wurde.

Endgültig zum Mythos machte dieses Alfa-Modell jedoch der 6C 1750 Gran Sport Spider Zagato, mit dem der legendäre Tazio Nuvolari 1930 die Mille Miglia gewann. Nuvolari war damals der erste, der eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h überschritt. In der Folge entwarf Zagato auf der Basis des 6C noch eine Reihe weiterer Modelle.



2

## Alfa Romeo 8C 2300 Monza (1937)

Zagato-Karosserien auf Basis des Alfa Romeo 8C werden zwei Firmen zugeschrieben: der Carrozzeria Zagato und der Carrozzeria Brianza. Es war Zagato-Gründer Ugo Zagato selbst, der 1932 die Carrozzeria Brianza gegründet hatte, um seine damaligen Kunden Alfa Romeo und Ferrari mit zwei „verschiedenen“ Unternehmen bedienen zu können.

Die 1930er-Jahre standen bei Zagato stark im Zeichen der Aerodynamik: Geschlossene Radhäuser und abgewinkelte

Windschutzscheiben verbesserten die Windschlüpfigkeit. 1937 wurde der Alfa Romeo 8C 2300 Monza vorgestellt, mit einem Design, das eine „grundlegende Schönheit“ verkörpern sollte. Leider hat kein einziges Exemplar überlebt, weshalb Zagato heute daran denkt, dieses Auto als „Sanction Lost“ auferstehen zu lassen – ein Neuaufbau, den Zagato nur bei Modellen ins Auge fasst, die gesichert als verloren gelten.

3



## Lancia Aprilia Sport Spider (1938)

Der 1936 auf dem Automobilsalon in Paris vorgestellte Lancia Aprilia verfügte über eine selbsttragende Karosserie und versprach bei Geschwindigkeiten von 130 km/h eine hohe Steifigkeit. Die aerodynamisch vorteilhafte Form machte den Aprilia Sport Zagato erfolgreich.

Der 1938 vorgestellte Sport Spider Aerodinamica war ein nochmals deutlich windschlüpfiger. Man nimmt an, dass es von diesem Modell nur zehn Exemplare mit Coupé- oder

Barchetta-Karosserien gegeben hat, von denen keines überlebt hat.

Daher hat Zagato dieses Modell als erstes noch einmal aufbauen lassen. Dabei werden Originalaufnahmen zeitgenössischer Modelle eingescannt, was zu einem von Zagato entwickelten Prozess namens „Mathematical Master“ und einem CAD-CAM-Datensatz führt. Auf dessen Basis kann der Karosseriebauer von Hand neue Formen fertigen.

## Ferrari 250 GTZ (1956)



4

Unter einem Gran Turismo verstand man in den 1950er- und 1960er-Jahren Fahrzeuge mit sportlicher Technik und luxuriösem Finish. Fahrzeuge, mit denen man in der Woche zur Arbeit und am Wochenende Rennen fahren konnte. Ende der 1950er arbeitete Zagato mit allen Herstellern, die mindestens ein GT-Modell im Angebot hatten. Vom Ferrari 250 gab es verschiedenste Ausführungen, von Langstreckentourern bis zu sportlichen Modellen. Zwi-

schon 1956 und 1959 entwarf allein Zagato fünf Varianten des 250 GT.

Heute sind diese Zagato-Ferrari GTZ sichere Anwärter auf die Siegetrophäe bei den angesehensten Concours-Veranstaltungen. Der 250 GTZ gilt als Inspiration für zwei neue Modelle aus dem 21. Jahrhundert: das Project Zero (2006), aus dem der 575 GTZ hervorging, und der Nibbio (2017) auf Basis des Ferrari 599 GTB.

## Aston Martin DB4 GTZ (1960)



5

Der Aston Martin DB4 GTZ von Zagato ist ein besonders legendäres Modell beider Marken. In den 1960er-Jahren waren die DB4 GT-Modelle nicht ausreichend erfolgreich im Motorsport, weswegen sich die Briten an Zagato wandten, um eine dezidierte Rennversion des DB4 GT zu entwerfen.

Vorgestellt auf dem Automobilsalon in London 1960, verfügte der GTZ über einen leichten Rohrrahmen und eine

Karosserie aus Aluminium, die ihn leichter und schneller machten und dadurch für besseres Handling sorgten.

Lediglich 19 Einheiten wurden zwischen 1960 und 1963 gebaut, von denen alle überlebt haben. Der DB4 GT Zagato gehört heute zu den teuersten Aston Martin aller Zeiten, mit Preisen im zweistelligen Millionenbereich. Erst 2018 wurde bei Bonhams der „ex-Essex Racing Stables“ DB4 GT Zagato für 10,1 Millionen britische Pfund versteigert.

EA 6



## Porsche 356 B Carrera GTL (1960)

**F**erry Porsche bat 1959 den Österreicher Carlo Abarth, gemeinsam mit Zagato eine Rennversion des Porsche 356 zu bauen. Zagato hatte bereits zwei Entwürfe zum 356 auf die Räder gestellt – ein Coupé und einen Speedster.

Das Ergebnis der Zusammenarbeit war der Porsche 356 B Carrera GTL (L für Leicht), der in der Zweiliter-Klasse eingesetzt werden sollte. Doch schon 1960, nach nur zehn gebauten Fahrzeugen, vergab Abarth den Bau der Karosserien

an die italienische Firma Motto, anstatt weiter an Zagato. Ein Umstand, der Porsche zu einem geharnischten Beschwerdebrief veranlasste.

Abarth hatte sich vom immer erfolgreicherem Zagato absetzen wollen, der zu seinem Missfallen im gleichen Jahr mit dem angesehenen Designpreis *Compasso d'Oro* für den Entwurf des Fiat-Abarth 1000 Bialbero ausgezeichnet worden war.

## Lancia Fulvia Sport 1600 (1971)



**E**ines der kommerziell erfolgreichsten Zagato-Modelle war das Lancia Fulvia Sport Zagato Coupé. Wie schon vorher bei Appia, Flavia und Flaminia, entwarf Zagato auch hier eine eigene Sportversion. Die erste Serie verfügte über einen Vierzylinder-V-Motor mit 1216 cm<sup>3</sup> und 80 PS, der für eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h gut war. Zwischen 1965 und 1967 wurden 202 Einheiten der ersten

Serie gebaut. 1967 folgte die Serie II mit auf 1,3 Liter vergrößertem Hubraum und besseren Fahrleistungen.

1968 folgte schließlich die 1.3S-Version, aber erst 1970 gab es das langerwartete Fünfganggetriebe. Das gesuchteste Spitzenmodell für Sammler war 1971 die 1,6 Liter Version, die 115 PS leistete. Von allen Varianten zusammen wurden ungefähr 7000 Stück gefertigt.



## Alfa Romeo GT 1600 Junior (1972)

**Z**agato begann 1961 mit der Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca (abgeschnittenes Heck) eine neue Designphilosophie, die in die Geschichte eingehen sollte. 1963 folgte die Giulia TZ und 1965 das Modell TZ2.

Der 1969 auf dem Automobilsalon in Turin vorgestellte Alfa Romeo GT 1300 Junior Zagato verfügte über ein kurzes abgeschnittenes Heck, das aber nicht so radikal war wie vor-

herige Rennversionen. Er basierte auf einem verkürzten Spider-Chassis und hatte einen 1,3-Liter-Vierzylinder, der beachtliche 90 PS leistete, gut für eine Spitze von 175 km/h.

1972 löste eine noch stärkere 1,6-Liter-Variante mit 110 PS den Vorgänger ab – nun waren 190 km/h möglich. Nach 1510 Exemplaren aller Varianten endete die Produktion 1975.

9



## Lamborghini Raptor (1996)

**I**n den 1990er-Jahre wandelte sich Zagato von einer Fahrzeugfabrik als verlängerte Werkbank hin zum Atelier für Prototypen und Sonderversionen hochwertiger Modelle und Marken. Eines der ersten Projekte dieser neuen Ära war das Vmax-Konzept für Lamborghini. Von den ersten Entwürfen bis zum fertigen Fahrzeug vergingen nur ganze vier Monate, dank Ersteininsatz von CAD-CAM-Techniken und einem sogenannten „Virtual Mockup“.

Diese Technik hatte Zagato in den 1980er-Jahren beim Alfa Romeo Projekt ES30 eingeführt, aus dem später der SZ und RZ hervorgingen.

Der Lamborghini Raptor basierte auf dem Diablo VT mit Allradantrieb. Seine komplett in Carbon ausgeführte Karosserie ist ein Ausdruck der Zagato-Designphilosophie: Reduziertes Design, das berühmte „Double Bubble“-Dach und vom Flugzeugbau entlehnte Designelemente.

## Maserati Mostro (2015)



**D**as „Monster“ greift Stilelemente des Maserati 450S Coupé Zagato von 1957 auf. Der mit dem britischen Flugzeugingenieur Frank Costin (das „Cos“ in Cosworth) entworfene Rennwagen für Stirling Moss zu den 24 Stunden von Le Mans wurde von ihm „the Monster“ genannt, auf italienisch Il Mostro.

Der zurückhaltend gestaltete GT von 2015 verkörpert die Zagato-Designstrategie des schnörkellosen Stils, bietet aber alle Komfortelemente und den

Luxus moderner Fahrzeuge und ist voll homologationsfähig.

Der nur fünfmal gebaute Mostro zeichnet sich aus durch eine Carbon-Karosserie mit einem V8-Frontmittelmotor von Maserati, Heckantrieb, ein sequenzielles Sechsganggetriebe, einstellbare Dämpfer und die völlige Abwesenheit der heute üblichen elektronischen Helferlein. Das Gesamtgewicht liegt unter 1.000 Kilogramm.

7

10

8

AZ Classic Trader