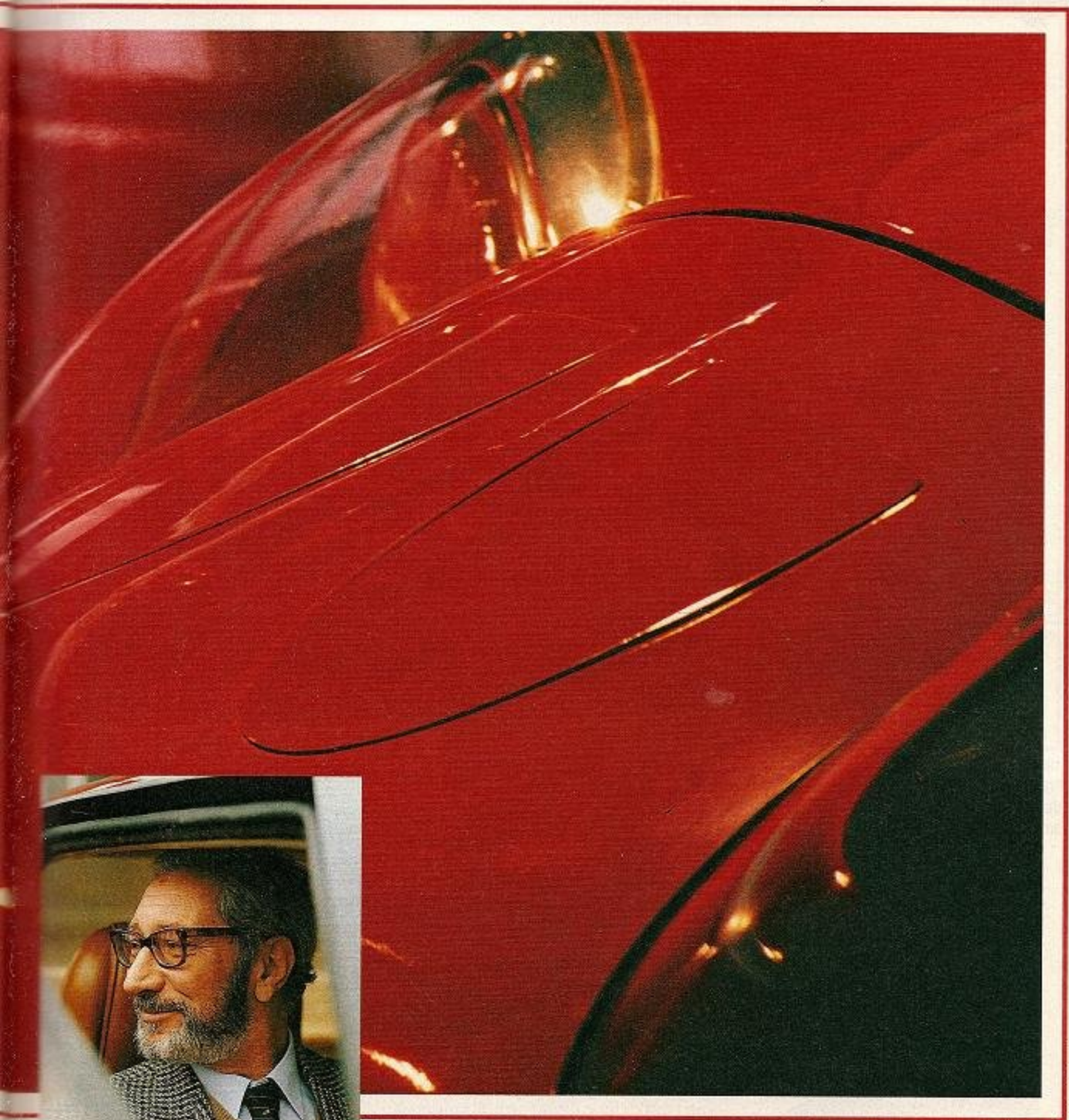


DESIGN
75 Jahre Zagato

Im Zeichen des Z



Fotos: Schmid

Die Karosserien des italienischen Leichtmetall-Couturiers Zagato entsprachen nie konturlosem Mainstream. 1994 blickt Gianni Zagato auf die Rekordzahl von über 180 eigenständigen Karosserie-Entwürfen zurück. ▷



1932 hat eine wunderbare Freundschaft längst begonnen: Bei Alfa und Zagato entsteht der 8C 2300 Spider Z



1929 Alfa Romeo 1750 SSZ



1953 Fiat 8V Spider Z



1951 Alfa Romeo Alfetta 159



1952 Fiat 8V Z

Die schmalen, leicht gebräunten Finger fahren mit dem 0,5 Millimeter-Drehbleistift über das Papier, unablässig, wie geflügelte Roboter eines imaginären Computer-Programms zum Schonen des Bildschirms. Wenn Gianni Zagato spricht, muß er zeichnen. Unterstreicht hier einen gesagten Satz mit kantigen Linien, malt dort eine Zahl zur Illustration. Der Stift verleiht seinen Gedanken in Symbolen, die nur er entziffern kann, bizarre Form.

Ein Auto-Designer wie ein Auto-Designer: rastlos im ewigen Versuch, eine noch nie gezeichnete Dachlinie zu bändigen; ein menschlicher Storchenschnabel, der mit einer Bewegung des Ellenbogens einen Aston Martin-Kühler im Verhältnis 1:10 von der Vorlage auf den Taschenkalender überträgt, damit er im Café oder der Straßbahn eine Vorlage besitzt für Entwürfe, Änderungen, die Auflösung der Rokoko-Gesellschaft aller Chromleisten zur schlichten Sachlichkeit gebogener Blech-Schürzen.

Zagato. Früher ein Synonym für die unendliche Variation des langgezogenen Le Mans-Hecks wie im TZ 2 mit seiner brutalen Abrißkante als Lifestyle-Element im Autoleben der sechziger Jahre. Heute das italienische Wort für die am konsequentesten durchgehaltene Umformung biederer Großserien-Designs zu



1956 Ferrari 250 GTZ

provokierenden Keilen auf Rädern à la Alfa Romeo SZ oder Lancia Hyena.

Die in ihrer Auffassung von Form und Funktion oft avantgardistische Mailänder Dynastie mit dem außergewöhnlichen Autogesmack hat es ein dreiviertel Jahrhundert lang verstanden, der Mehrzahl



1956
Maserati A6GZ

ihren Wagen sämtliche waagerechten Flächen aus der Hecksilhouette wegzubügeln – die Karosserieabschlüsse, Reserveradhalter, Kofferraumdeckel und Heckklappen wurden gewissermaßen radikal zagatisiert. Über 180 verschiedene Automodelle sind seit 75 Jahren durch die Karosserie-Werkstätten der Zagatos gerollt, und die Handschrift ihrer Macher war nicht immer Schönschrift, jedoch nie ein Mode-Stenogramm; stets eine Linie voller Charakter, die Stil und Herkunft betonte.

„Als ich in die Firma meines Vaters eintrat, trichterte er mir die drei Hauptsachen ein, an die ich zu glauben hatte: Ich sollte Autos bauen, die sehr leicht, aerodynamisch sehr effektiv und zugleich sehr stabil waren“, zieht der Sohn Gianni eine deutliche Linie um das handwerkliche Credo des Firmengründers Ugo Zagato. Der kam vom Flugzeugbau und sagte sich, was in der Luft funktioniert, kann auch auf Erden nicht schaden.

Berühmt und geschätzt wurden in den zwanziger Jahren zum Beispiel die von ihm karossierten Alfa Romeo-Sportwagen der 1750er-Baureihen. Staatspräsident Benito Mussolini gab 1931 der italienischen Autoradio-Rallye in einem von Zagato eingekleideten 1750 SS die Ehre und schickte hinterher ein begeistertes Telegramm: Motor prima, Karosserie optimal.

Selbst der gestrenge Schriftsteller Gabriele d'Annunzio probierte seinerzeit eine Zagato-Kreation. Auf heutige, deutsche Verhältnisse umgesetzt, hieße das: Helmut Kohl und Johannes Mario Simmel bestreiten in einem bei Zagato gebauten Maserati Spider die Deutschland-Rallye. Nichts als Heiterkeit flöge uns an beim Betrachten solcher Bilder. Früher hätten die Leute Hurra geschrien. Die Zeiten haben sich geändert.

Das Material: Zagato spannt vorwiegend Leichtmetall über einen filigranen Rohrrahmen, schon, weil es die Tradition so will. ▷



1957 Lancia Appia Z



1958 Ferrari 250 GTZ



1958 AC Bristol



1959 Lancia Flaminia Sport

1956: roter Blitz im
grünen Land – Alfa Romeo 1900
SS Zagato





1992: der letzte seiner Art – Lancia Zagato Hyena

1960 Alfa Romeo Giulietta Z



1960 Aston Martin DB 4 GTZ

„Aluminium“, so sagt Zagato, „war seit jeher unser Markenzeichen. Wenn die Struktur stabil ist, spielt es keine Rolle, womit das Auto beplankt wird – Papier, Leder oder Leichtmetall.“

Dann die Aerodynamik: das Überlisten des Windes, der sich dem Rennwagen in seiner Jagd nach der Höchstgeschwindigkeit entgegenstellt, ihn bremst, zuerst kaum fühlbar, dann kräftig, schließlich unüberwindbar. 1951 kleidet Zagato den roten Formel 1-Monoposto des Argentiniers Juan Manuel Fangio ein, und

als der Alfa Romeo 159 zum ersten Mal ausdreht, ist er neun Kilometer pro Stunde schneller als ein ähnliches Modell mit der Werkskarosserie.

Fangio wird Weltmeister, es ist der erste von insgesamt fünf Titeln, und bei Zagato stehen sie gerührt um die Dankadresse des Campionissimo herum. Ugo, der Boß, spricht zu seinen Söhnen: „Was habe ich euch immer gesagt? Leicht muß er sein, steif und strömungsgünstig.“ Das endgültige Brandzeichen der Zagatos trugen jedoch die Alfa Romeo Giulietta mit dem Kürzel TZ, in welchem der



1962 Alfa Romeo Giulia TZ 1



1964 Alfa Romeo 2600 SZ



schloß das Fallbeil: Die nach hinten weg-schmelzenden, sanften Rundungen der Karosserie umklammern plötzlich schräg abgeschnitten einen steil wie die englische Küste ragenden Heckspiegel. Selten hörte ein Auto abrupt auf.

Dem TZ 1 folgte 1964 der – viel berühmtere – TZ 2. „Wir mußten ein neues Schweißverfahren entwickeln“, erinnert sich Gianni Zagato, „denn die Wandstärke der Rohrrahmen-Konstruktion lag teils nur bei 0,8 Millimetern.“ Der TZ 2 wurde zum schließlich bezwungenen Mount Everest des konventionellen Ultra-Leichtbaus.

„Das komplette Chassis inklusive Hauben, Türen, Dach, Kotflügel, Armaturenbrett, Scheiben, Sitze, Glas und Innenverkleidungen wog nur 212 Kilogramm“.



1964 Alfa Romeo TZ 2



1966 Lancia Fulvia Sport



1967 Alfa Romeo Junior Z



1962 Lancia Flavia Sport

Wissende die Melodie der Worte Tubolare Zagato erkannte und der Laie registrierte: Hier fährt ein Auto aus dem Jet-Zet.

Zagato simulierte 1960 mangels Elektronengehirn eine Computerberechnung auf der Autobahn. Der gerade zur Firma gestoßene Jung-Designer Ercole Spada klammerte sich samt einer Stoppuhr an den Beifahrer-Sitz und ermittelte zwischen Mailand und Bergamo, daß mit zunehmender Hecklänge auch die Höchstgeschwindigkeit anstieg.

Den Kompromiß zwischen anmutigem Design und aerodynamischer Wirksamkeit



1964 Alfa Romeo TZ 1

Fragen an Gianni Zagato.

„Unsere Autos sind derzeit nicht zu verkaufen“

?: Wie wird das 75 Jahr-Jubiläum Ihrer Firma gefeiert?

Zagato: Überhaupt nicht. Wir hatten eigentlich eine große Feier vor, aber so, wie es momentan aussieht, sparen wir uns die Kosten lieber.

?: Wie sieht es momentan aus?

Zagato: Der Markt für Luxus-Autos ist weltweit ziemlich dramatisch zusammengebrochen. Unsere Autos sind derzeit kaum zu verkaufen.

?: Kein stützender Finanzier im Hintergrund?

Zagato: Die Firma gehört meiner Familie. Wir haben uns in den guten Jahren nie um einen Teilhaber etwa in Form eines Autoherstellers bemüht. Und in den schlechten Jahren hat uns keiner ein Angebot ge-

macht, weil jeder eigene Probleme hatte.

?: Das Ende von Zagato?

Zagato: Nein. Wir werden aber die Serienfertigung einstellen und uns auf Design und Prototypen-Bau spezialisieren. Wir könnten zwar alle 30 Minuten ein komplettes Auto bauen, aber das ist nicht mehr rentabel. Schon die weltweite Zulassung einer Zagato-Karosserievariante kostet knapp eine Million Dollar, und die holen wir nicht mehr rein.

?: Im Moment wird Ihr Werk von den Arbeitern bestreikt.

Zagato: Es ist ihr gutes Recht, um ihren Arbeitsplatz zu kämpfen. Traurig ist nur, daß es nichts nützen wird. Wir können den größten Teil unserer 130 Mitarbeiter einfach nicht mehr beschäftigen. Damit geht so langsam eine Ära zu Ende. Vor dem Krieg gab es in Italien mehr als 40 Karosseriefirmen, die Autos vom Entwurf bis zum Produkt fertigten. Jetzt bleiben nur noch Bertone und Pininfarina.



Rezessionen oder wirtschaftliche Schwierigkeiten allgemeiner Art besaßen in der Familie Zagato nie die Durchschlagskraft, mit der sie andernorts oft wüteten: Die Karosserie-Spezialisten überstanden Inflationen, einen Weltkrieg und die italienische Wirtschaftspolitik ein dreiviertel Jahrhundert lang nahezu unbeschadet. Firmengründer Ugo Zagato, Vater der noch amtierenden Geschäftsführer Elio, 72, und Gianni, 64, machte sich nach dem Ende des Ersten Weltkriegs mit einer Abfindung von der Turiner Flug-



Als gäbe es ein Morgen: Zagatos Zukunft

zeugfirma Officina Pomilio selbständig. Sein Credo: „Lieber ein kleiner Chef als ein großer Sklave.“ Die Zagato-Werke, von der Skizze bis zum Präßwerkzeug heute für eine Produktion von 3000 Autos pro

Jahr eingerichtet, firmierten unter fünf verschiedenen Titeln, seit 1968 als „Zagato s.p.a.“ „Untergehen“, so Elio Zagato, „werden wir nicht.“ Sohn Luca, 31, Tochter Maura, 27, und Neffe Andrea, 33,

bereiten sich schon auf die Übernahme des Familienbetriebs vor, der bisher „so zwischen 50 000 und 100 000 Autos gebaut hat, genau wissen wir es selbst nicht“ (Gianni Zagato). Darunter waren 7000 Fulvia Sport, 5000 Maserati Spider und 1035 Alfa SZ. Ercole Spada ist als Chefdesigner zurückgekehrt, und schon gibt es eine neue Studie für ein Lancia-Coupé. Eine Serie wird davon bei Zagato in Terrazzano di Rho nahe Mailand allerdings nicht mehr aufgelegt. Neues Hauptbetätigungsfeld wird das Prototypen- und Industriedesign sein.



1984 Maserati Spider

hält Gianni Zagato eine der wichtigsten Zahlen seiner Jugend auch heute noch auf Anheb parat. „Das Auto wirkte brutal und kraftvoll und sah auf der Straße sensationell aus.“ Es fuhr auch so: Bei den 24 Stunden von Le Mans, den zwölf Stunden von Sebring, auf dem Nürburgring und bei der Targa Florio perlte für den TZ 2 der Champagner des Siegers. Ähnlich bewegend: die Verleihung des Designpreises Compasso

sentativen Achtzylindern zeichnete er eine ungewohnt fließende Linie auf das Fahrgestell, ein rundes und kaum verstümmeltes Heck, und die Ausschnitte der Türen mit den großen Fenstern wurden bis weit in das Dach hineingezogen.

Während für die Rennwagen gilt, daß ihr Fahrer möglichst bequem zu sitzen hat – Zagato: „In technisch gleichwertigen Autos fährt derjenige schneller, der komfortabler sitzt und besser sieht“ –, denkt der weißhaarige Auto-Architekt bei den Entwürfen für die Straße an die Seh-Bedürfnisse auch der Passagiere. Der Flavia Zagato etwa zählte zu den dergestalt erleuchteten Coupés.

„Da“, sagt sein Erfinder, „konnten auch die Fondpassagiere sehr gut aus dem Fenster gucken.“ Darauf kam es ihm an, denn „ein viersitziges Coupé ist für die Mitfahrer oft ein Gefängnis“.

Überhaupt die Lancia. Schwierig, signalisiert er zwischen den Eckpunkten des frisch aufgelegten Papiers umherspringende Bleistift, den Zagato aller Zagatos vom Stamme Lancia zu künden: „Wahrschein-

lich sollte ein Zagato-Sammler eine der kleinen Fulvia besitzen, die wirken heute noch modern.“ Vor dem Größenwahn der Unsterblichkeit zu Lebzeiten hat den kreativen Ingegnere sein Respekt vor der Arbeit anderer bewahrt: „Ich hatte Glück im Leben, konnte immer tun, was mir Spaß macht. Bis 1964 habe ich fast alle Autos gezeichnet, danach begann die Ära Spada.“

Dann sentimental: „Ich hatte einen der besten Lehrer der Welt, Mario Speluzzi, Dozent am Politechnikum in Mailand. Wenn ich auf eine Lösung kam, die ihm nicht paßte, dachte er ein bißchen darüber nach, wenn ich drauf bestand, sagte er: ‚Ich erlaube dir, es so zu machen, denn du bist mein Freund.‘ Das ist einer der Gründe, warum der TZ so gut war.“ Ein weiterer Grund liegt darin, daß die Speluzzis der Branche bei Zagato stets Gehör fanden. *Malte Jürgens*



1991 Zagato Bambu



1985 Aston Martin Vantage Z

anni Zagatos, wenn die Rede auf den gebuckelten kleinen Rennwagen kommt: „Der Compasso war der Oscar für Autos. Ich habe ihn im Namen meines Vaters entgegengenommen, aber es war mein Auto, und ich habe mich unglaublich gefreut.“

Von den Aston Martin hat ihn der DB 4 GTZ am meisten beeindruckt, den er 1960 auf der Earls Court-Motorshow vorstellte: „Der Vantage aus den achtziger Jahren war auch sehr nett, aber er sah bei weitem nicht so brutal aus.“ Dann die Ermahnung an die Historiker, keinesfalls die Panoramica-Serien zu vergessen, etwa die des Fiat 8V. Den reprä-



1989 Alfa Romeo RZ



1991 Zagato Seta



1987 Aston Martin Volante Z



1992 Alfa Romeo RZ Spider