

LA CARROZZERIA ZAGATO VISTA DA ...

Tavola Rotonda con Carlo Felice Bianchi Anderloni, Lorenzo Boscarelli,
Roberto Piatti, Ramaciotti, Elio Zagato
Trieste, 13 settembre 1998

ALESSANDRO COLOMBO

A nome dell'Associazione Italiana per La Storia dell'Automobile e del Club dei Venti all'Ora, organizzatore della manifestazione, porgo il benvenuto a tutti quelli che sono intervenuti a questa nostra tavola rotonda, complemento della manifestazione che ha visto convenire a Trieste i 20 capolavori della carrozzeria Zagato come dice il titolo della manifestazione.

Nei nostri precedenti incontri, quello sulla Touring e quello sulla Pininfarina, ci siamo trovati di fronte a due realtà che rappresentano dei classici nel panorama automobilistico italiano e mondiale; sia ben inteso che quando diciamo classici non sottintendiamo alcun concetto di staticità progettuale né di produzioni incanalate nei binari di canoni stilistici rigidi e immutabili.

Sia Touring che Pininfarina infatti hanno apportato, nell'ultimo caso sarebbe più appropriato dire apportano tuttora, una continua interessante innovazione non solo nel design ma nella concezione generale della vettura; ma lo fanno sempre senza dimenticare le linee guida della grande tradizione italiana.

Il caso della carrozzeria Zagato è completamente diverso soprattutto per quanto riguarda il periodo che ha inizio negli anni Cinquanta, quella di Zagato, ispirata soprattutto dalle competizioni, è una vera e propria rivoluzione che porta in primo piano davanti alle esigenze estetiche quelle funzionali, leggerezza e riduzione al minimo della resistenza aerodinamica sono i principali imperativi, la strada e il cronometro sono il banco prova, quello del quale si servirà anche il cliente per il suo giudizio. Questo può anche comportare sacrifici: interni spartani, quando necessario, abitabilità nei limiti delle esigenze di guida, ma è solo sulla base di questa filosofia che hanno potuto nascere vetture vincenti che vanno dalle piccole Abarth all'Alfa Romeo. Zagato è soprattutto questo ma non è solo questo, Ve lo diranno gli oratori che interverranno dopo di me ed alcune memorie inviate sull'argomento dagli oratori che non hanno potuto intervenire.

E' abitudine in questi nostri convegni, come negli scorsi anni, di dare la parola per primo al protagonista, l'amico Zagato però ci ha detto che lui vorrebbe intervenire verso la fine degli interventi per poter dare una serie di aneddoti, di note caratteristiche, di cose personali, che certamente gli oratori precedenti non avranno modo di dire e quindi sovvertiamo un poco l'ordine delle relazioni. Farei intervenire quindi per primo l'Ing. Bianchi Anderloni che, come tutti sanno e ben conoscono è stato protagonista nella storia della carrozzeria italiana in quanto responsabile della carrozzeria Touring e ha avuto non pochi legami con la carrozzeria Zagato.

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

Mi fa piacere quello che ha detto l'ing. Colombo perché, come molti di Voi sanno, io preferisco sempre parlare più che degli stabilimenti, o delle cose, delle persone che hanno fatto le carrozzerie o le fabbriche di automobili. Per me Ugo Zagato è una persona (Ugo Zagato è il padre del Dott. Elio, il fondatore della carrozzeria) che io ho ammirato per il coraggio che ha avuto; non era milanese, non ha fatto la sua esperienza di lavoro a Milano e ha fondato la carrozzeria a Milano.

Perché dico questo: è una piccola polemica così, Milano-Torino, l'epoca in cui Zagato ha incominciato a lavorare in proprio a Milano c'erano almeno un centinaio di fabbriche inerenti all'automobile di grossa importanza, e fra questa almeno una trentina di carrozzerie.

Non vorrei annoiarvi troppo facendo un elenco delle automobili, dirò soltanto le più importanti, a parte Isotta Fraschini, Alfa Romeo note a tutti, addirittura, L'Aquila, la Züst la Carcano, la CMN, la Sal, Fial, Marchan, Otave, Turkmeier, SAM, Iso, Innocenti, e via via fino ad arrivare ad una sessantina di macchine. Poi c'erano i prodotti indispensabili alle automobili, c'erano Pirelli, Magneti Marelli, la Borletti, la Hensenberger per le batterie, Borrani con le ruote, quindi c'era una ragione per mettersi a Milano.

I carrozzieri, se non vi annoio troppo, vorrei elencarli tutti: Belloni, nato nel 1883, Bollani nel 1912, Boneschi nel 1919, Bersani nel 1922, Bulli nel 1904, Brianza nel 1932, Campari Sorniotti nel 1927, Carrozzeria Automobili Nazionale Cooperativa 1905, Lombarda 1913, Milano, Nord'Italia, Castagna nel 1901, Cima Cipolla e Mazzari Colli nel 1932, Dux, Excelsior, Falcon 1920, Imperial 1924, Italo Argentina 1911, Marini Viganotti 1912, Marazzi, Oliva 1906, Pavese e Crespi 1906, Sara 1902 Schieppatti 1898, Sport, Taglioli, Tenconi, Touring 1926, Traiter 1916 e Zagato 1919.

In questo contesto automobilistico si è inserito Zagato. Zagato è nato in provincia di Rovigo, il 25 giugno del 1890. Aveva fin da giovanissimo la

passione per la meccanica, si è fatto le ossa, vere e proprie, mi pare a 15 16 anni emigrando in Germania nella zona di Colonia.

Aveva incominciato ad appassionarsi, pur essendo in un ramo meccanico, per quello che sarebbe stato poi l'automobile, la carrozzeria. Ritornato in Italia per il servizio militare ha fatto delle esperienze presso la Belli di Varese, che poi è stata la famosa carrozzeria Varesina, specializzata in autobus, dove veramente ha capito cosa significa costruire bene.

Quindi ecco che ritorna il fatto che non avendo fatto esperienza a Milano ma a Torino, è poi venuto a stare a Milano. A Torino ha lavorato alle officine Aeronautiche Pomiglio, e qui l'aeronautica fa già rizzare le orecchie, peso che è sempre stato il problema di Zagato, il problema da abbattere; il "bacolino" lo ha preso a Torino in un industria aeronautica.

In quell'industria aeronautica, dove lui si occupava di tante cose, ma se non sbaglio in modo particolare nelle ali degli aeroplani, ha avuto l'occasione, personalmente di seguire la fabbricazione dell'aereo di D'Annunzio per il Raid su Vienna.

Zagato ha aperto il suo primo stabilimento nel 1919 a Milano in via F. Ferrè (dalle parti di viale Monza), per poi, attraverso varie vicissitudini, non esclusi i guai dei bombardamenti, arrivare al definitivo stabilimento che è l'attuale inaugurato nel 1963 ad Arese, vicino all'Alfa Romeo. Zagato più o meno ha avuto delle ubicazioni vicino allo stabilimento dell'Alfa Romeo, prima al Portello, perchè con l'Alfa Romeo ha fatto il grosso del suo lavoro, almeno nella parte iniziale.

Io ho conosciuto il papà Zagato, quando nel 1943, fuggito, naturalmente come tutti, dall'esercito sono tornato in casa e sono entrato in carrozzeria; lì ho avuto i primi incontri con papà Zagato, incontri sporadici perchè in quel momento si facevano mille cose, più che automobili. Però, quando poi si è tornati nel campo delle automobili, io ho trovato in questa persona veramente un appoggio, non so perchè, ma lui aveva una certa simpatia per me.

Era un uomo burbero, non era un uomo facile di sicuro, ma, mentre so che aveva qualche antipatia ho avuto la sensazione che con me avesse delle simpatie, per cui queste simpatie nate tra una persona molto più anziana ed una più giovane sono continuate fra i discendenti, dove non c'era uno stacco così forte, ma una certa differenza di età c'era.

Naturalmente, nel nostro lavoro ci si incontrava in mille occasioni, possibilità che han creato quello stato di simpatia reciproca. Una delle cose che mi chiedono spesso è: "voi come Touring e Zagato eravate antagonisti, avevate indubbiamente un lavoro molto simile, come potevate essere anche in ottimi rapporti"; e Ugo Zagato usava dire "No, noi non ci siamo mai disturbati, tutti e due facciamo delle cose che mirano alla leggerezza, tutt'e due facciamo delle cose che non sono

ridondanti ed inutili, però ognuno di noi ha la sua strada, chi vuole vincere una corsa prende una macchina mia chi vuole delle macchine leggere ma per altri scopi, più lussuose prende le vostre, quindi non ci siamo mai disturbati". Questa è una dichiarazione che lui mi ha fatto, e che mi ha fatto sempre, veramente un grande piacere.

Un particolare anche sulla leggerezza: Ugo Zagato aveva lavorato in aeronautica, aveva capito cosa voleva dire portarsi dietro del peso inutilmente; mio padre, che da giovane aveva corso molto con l'Isotta Fraschini, sapeva che era inutile portarsi dietro due tonnellate e mezzo quando si poteva farne a meno.

Quindi, hanno avuto tutti e due un'ispirazione dovuta ad una esperienza personale, e questo è forse quello che ha permesso poi di realizzare veramente dei prodotti che fossero al di fuori del comune, studiati, non messi insieme. Un bel momento il papà Zagato si è visto meno, forse per ragioni di salute, negli ultimi suoi anni non era più l'uomo così brillante, però sono comparsi sulla scena i suoi figli: Elio, laureato alla Bocconi, e Gianni, ingegnere, ragazzi che ho sempre considerato amici, li ho sempre incontrati, li ho sempre visti, ma non mi ricordo quando li ho conosciuti.

Non abbiamo fatto l'università insieme, perché loro erano più giovani, non abbiamo giocato da ragazzi, per gli stessi motivi, però ci sono sempre stati nella mia vita. Una volta qui ho detto che ho conosciuto Elio con i calzoncini corti, non lo so, so che c'è sempre stato.

Quando il bastone di comando è passato ai due figli, i rapporti sono continuati nello stesso simpatico modo. Di Elio non posso dire troppo perché è qui presente. Gianni, minore, adesso ha assunto un aspetto ministeriale, simpaticissimo ragazzo con il quale mi sono incontrato ancora recentemente. Abbiamo avuto poi insieme delle esperienze, Gianni è stato in Australia come ospite d'onore in un raduno di Lancia alcuni anni fa, in un secondo tempo ci sono stato anch'io in Australia, ospite di onore sempre in questo club di Lancia, quindi ci siamo fatti degli amici che quando arrivano da là vengono a trovare lui e me e quindi continuano così la situazione di simpatici rapporti. Poi ci sono i figli, ma quelli vengono un momento dopo.

Ho un particolare che vorrei ricordare con Elio, il quale me lo ha a sua volta fatto ricordare. Non tanto tempo fa quando ci siamo trovati a Vicenza. E' stata una avventura che ci è capitata a Parigi. Stavamo tornando da una cena Elio, mia moglie ed io, lui aveva una delle sue stupende e potentissime macchine, scendiamo per un viale che porta in Place de la Concorde, lui vede nello specchietto retrovisore una macchina che mirava a competere, naturalmente figuriamoci il corridore, cambia marcia, schiaccia l'acceleratore e via, per un po' siamo stati pari, poi ad un bel momento la nostra strada era attraversata, chissà perché, da uno

spartitraffico, quell'altro è sparito, e noi abbiamo attraversato lo spartitraffico.

Chiunque si sarebbe spaventato e avrebbe fatto chissà che cosa. Elio impassibile ha lasciato che le cose si svolgessero, siamo arrivati al di là dello spartitraffico tutti salvo la coppa dell'olio, che è rimasta ed ha intasato tutto quanto. Avventura finita bene perché nessuno si è fatto niente, però è finita male per Elio il quale non sapeva come fare a dirlo a suo papà; erano lì con una macchina di dimostrazione, il giorno dopo bisognava farla vedere provare a dei potenziali clienti e la macchina non c'era più.

Vi lascio immaginare le acrobazie, di Elio, per convincere il papà, che il traffico di Parigi, in quel giorno (domenica), era pericoloso, la macchina poteva rovinarsi: lasciamola tranquilla per qualche giorno. In un paio di giorni, con le sue amicizie locali, è riuscito a fare sistemare tutto, e credo che la cosa non sia mai saltata fuori. Questa è una delle cose così, tanto per avere un ricordo del passato.

Io ho invidiato Zagato una volta, nel 1947 a Piacenza, hai fatto la prima corsa con una macchina messa insieme da te apposta, trasformata da un furgoncino è diventata aerodinamica, io avevo sempre avuto il desiderio di fare delle corse; papà le aveva sempre fatte, ma purtroppo a quell'epoca avevo già due figli, Elio era invece ancora un beato scapolo, lui l'ha potuta fare la corsa ed ha continuato e io l'ho soltanto invidiato. Mi ricordo perfettamente, ero lì a vedere la curva nel centro di Piacenza, una delle prime gare dopo la guerra, dove c'è stato il debutto della Ferrari con Cortese, c'era un BMW ricostruito con Rovelli della Cir, insomma tutto un insieme di cose, però dopo non ti ho più invidiato; dopo siamo stati dalla stessa parte insieme.

Con Gianni, tanto per ricordare anche con lui un passato, quello che mi è rimasto in mente è stato il suo matrimonio, sul lago Maggiore, un po' prima di Stresa, una villa stupenda, chi di voi conosce la zona sa cosa sono le ville del lago Maggiore. Era una villa di famiglia della moglie, lì c'è stato un ricevimento, anche quello impostato sul calore, non trionfo, chi c'era era una persona vicina alla famiglia. Chi c'era era una persona vicina agli altri che c'erano, anche questo è uno dei ricordi che non si possono dimenticare.

A questo punto, vorrei dire che, c'è stato un rischio che non ci fosse la Zagato, che non ci fosse Elio, che non ci fosse Gianni, che non ci fosse più nessuno. Quando il papà Zagato è andato in Germania ha preso posizione contro i suoi genitori che volevano che entrasse in seminario; se lui fosse entrato in seminario non ci sarebbero stati figli, non ci sarebbe stata la carrozzeria, non ci sarebbero stati nipoti, non ci sarebbero stati i vari Andrea, Luca, Maura.

Non entro in merito al prodotto, perché ci sono persone molto più preparate di me ad entrare nel particolare; a me piace parlare delle amicizie, e mi pare di aver dimostrato che l'amicizia fra me e i Zagato è una cosa vecchia sicura e duratura nel tempo.

SANDRO COLOMBO

Ringrazio l'ing. Bianchi Anderloni; darei a questo punto la parola all'ing. Fano per leggere l'intervento che ci ha mandato l'ing. Roberto Piatti, direttore del centro studi della Carrozzeria Bertone, che per impegni di lavoro non ha potuto essere presente come aveva previsto.

ROBERO PIATTI

Consentitemi innanzi tutto di scusarmi per non essere con Voi a Trieste a presentare questo mio breve commento. Purtroppo, nel nostro lavoro, spesso i clienti stranieri amano organizzare riunioni di lavoro nei week end, un po' perché le settimane sono sempre più fitte di impegni, un po' perché un week end in Italia, sia pure per lavoro, è sempre un'occasione gradevole.

E purtroppo, tra il piacere di un week end a Trieste con amici ed appassionati di belle auto ed il dovere che mi trattiene a Torino, mi vedo costretto ad optare per la seconda soluzione.

I mille corsi e ricorsi che popolano la storia dell'automobile fanno apparire il termine "innovazione" estremamente pericoloso. Perfino l'interesse che di tanto in tanto esplode intorno ad argomenti prettamente tecnici segue spesso mode estemporanee o i bisogni di un marketing sempre ingordo di argomenti nuovi o almeno vendibili come tali.

Questo non è certo stato il caso di Zagato. L'evoluzione delle sue caratteristiche formali si è sviluppata non su suggestioni di tendenza, bensì su priorità tecniche fondamentali.

Torniamo al tempo in cui lo stile Zagato ha avuto il suo momento più vivo. E' l'inizio degli Anni 60. Elio Zagato corre lui stesso siamo nella curiosa situazione dove il proprietario dell'azienda è lui stesso il cliente più esigente. Dopo ogni gara i suoi commenti e le sue esperienze sono il miglior debugging possibile, immediatamente tradotto agli stilisti ed ai tecnici perché pongano rimedio e trovino soluzioni migliorative.

Le gare di allora sono per le cosiddette "Gran Turismo", vetture con un pianale tratto dalla grande serie, un motore un po' più potente ed una carrozzeria completamente diversa.

Stando così le cose è chiaro che per vincere la vera chance era riuscire a ridurre il peso e ottimizzare l'aerodinamica.

Molto più che nelle carrozzerie torinesi, a Milano esisteva una profonda cultura dell'Alluminio (Ugo Zagato aveva lavorato nel settore aeronautico)

e poi c'era la vicinanza della Touring e tutto questo orientava istintivamente all'utilizzo dell'Alluminio.

La guida dello stile Zagato era all'epoca affidata ad Ercole Spada, persona con la quale ho avuto la fortuna di lavorare per molti anni e che fin da allora si era abituato a elaborare forme che rispondessero ad una funzione: in quel caso l'ottimizzazione dei pesi e dell'aerodinamica.

In un periodo in cui era molto facile cedere alla tentazione dello styling americano, le Zagato esprimevano forme pure, essenziali, senza fronzoli e profili cromati, spesso addirittura senza paraurti.

E il desiderio di migliorare la penetrazione aerodinamica muoveva verso forme morbide e raccordate. La galleria del vento era l'autostrada Milano-Bergamo a tre corsie. Lì si provavano i gusci di Alluminio che profilavano meglio la coda. Sulla SZ fatta per le gare in salita, l'adozione del nuovo guscio che avviluppava la coda e poi veniva troncato di netto, migliorava la velocità massima di ben 18 Km/h.

E così, giorno dopo giorno, l'esasperato affinamento di una funzione ha generato una personalità di linea fatta di tratti puri ed integrati. Così sono nati i capolavori quali la TZ (e sempre sulle Alfa si accentuava la caratterizzazione sportiva) e le Lancia Flaminia sport, Flavia sport e Fulvia sport (e sulle Lancia si introduceva un tocco di maggiore eleganza);

Molti anni dopo, sul finire degli Anni 80, una nuova SZ Alfa Romeo, di cui mi ritrovai a scrivere il libro che raccontava la storia del progetto, tracciava un collegamento di ideali importante.

Non più Alluminio ma un nuovo materiale composito hi-tech, il MODAR, non più i disegni su carta ma uno dei primi sviluppi progetto effettuati su sistemi CAD, proprio quelli che oggi sono massicciamente integrati in ogni nuovo progetto auto.

Dalle gloriose gran turismo degli Anni 60 all'ultima SZ, la storia Zagato mette in rilievo un approccio che ben sintetizza il ruolo innovatore del Carrozziere evoluto poi in moderna società di design.

Da quest'analisi emerge come il "prodotto di nicchia", sviluppato con successo da alcuni costruttori giapponesi possa essere interpretato in chiave vincente anche in Europa e come si apra un varco per quelle piccole produzioni specialistiche che fanno parte della tradizione automobilistica italiana, per quello che vorremmo definire "artigianato tecnologico".

Artigianato e tecnologia sono termini con cui il design ha una certa familiarità: nei loro significati si colloca, in sintesi estrema, quel percorso evolutivo dei sistemi di organizzazione del lavoro che ha mosso anche l'automobile ed il mondo della carrozzeria da un contesto di imprenditori-maestri d'arte, circondati dalla collaborazione di pochi operai specializzati, ad uno studio teorico delle applicazioni industriali dove l'automazione e la

pianificazione dilatano la produttività banalizzando l'intervento dell'uomo. Per anni artigianato e tecnologia sono coesistiti, a volte quasi inconsciamente, in molti prodotti, anche sull'automobile, eppure il pronunciarli insieme come attributi contemporanei di un oggetto di industrial design crea ancora un certo effetto, quasi che la razionalità di un qualcosa disegnato per l'industria si vergognasse di non saper fare a meno di un contributo di abilità manuale.

Oggi, come abbiamo visto, esistono le basi di questo "artigianato tecnologico", un recupero dei valori manuali e delle competenze tipici della tradizione della carrozzeria italiana abbinato ed attualizzato dallo stato dell'arte raggiunto dalla tecnologia. L'evoluzione subita da molti materiali innovativi, ad esempio i compositi, è stata profondamente aiutata più dall'esperienza di ricercatori-artigiani che dalla grande industria preoccupata solo dei problemi connessi a vetture da produrre in duemila esemplari al giorno.

Artigianato tecnologico è quindi una via che riteniamo potrebbe riportare a piccole produzioni operate da specialisti, dalle Carrozzerie o dagli stessi grandi Costruttori a integrazioni delle grandi serie. Ad esempio una vettura coupé, potrebbe essere una scocca costruita secondo i canoni più avanzati ed una meccanica altamente prestazionale (impiego dell'alluminio, "squeeze casting" per alcune componenti dell'autotelaio, motore multivalvole a fasatura variabile) accoppiate ad una produzione organizzata per isole composte da gruppi di manodopera specializzata, con una elevata capacità professionale che realizzi un apprezzabile percezione della qualità intrinseca del veicolo e della cura data dall'intervento manuale.

L'automobile riuscirebbe così ad essere, a dispetto delle produzioni artigianale, molto più hi-tech di oggetti costruiti su scala industriale: riuscendo in più a non disperdere quell'enorme patrimonio che è parte della tradizione automobilistica italiana. Ed allora è chiaro come l'apparente contraddizione iniziale diventi un qualcosa di cui essere fieri.

E per finire un esempio sintomatico a dimostrazione di questa tesi: l'Alfa Junior Zagato. All'epoca venne ritenuta troppo moderna e le vendite non andarono così bene.

Vent'anni dopo la Honda CRX riproponeva gli stessi temi stilistici e grafici. Sarà stato un caso che Sutomo Aoto, chief designer Honda, responsabile del progetto CRX, avesse in garage una Junior Zagato?

LORENZO BOSCARELLI

Io non affronterò il tema stilistico della Zagato, farò solo qualche accenno, invece cerco, nella mia relazione, di caratterizzare un po' l'azienda con lo sguardo di chi lavora per aziende, oltre ad essere

appassionato di automobili, senza una approfondita verifica preventiva con il dottor Elio Zagato. Vedremo quale sarà anche la sua sensazione. Partirei da una frase di Ugo Zagato che si legge in una relazione di un consiglio di amministrazione degli anni 50. Dice Ugo Zagato:

“Il nostro lavoro è prettamente artigianale, e le fatiche profuse sono affidate al caso e non ad una continuità di richiesta da parte del mercato, come per le lavorazioni in serie di prodotti maggiormente appetibili”. Questa frase è stranamente sintomatica credo, del carattere della persona, una persona che aveva lottato duramente nella sua vita, fin da quando era molto giovane, una persona che aveva interpretato il proprio ruolo di costruttore come il bravo artigiano, non come industriale che vuole fare grandi numeri.

Quali sono i momenti che caratterizzano questa vita? Alcuni li ha già accennati l'ing. Bianchi Anderloni, riguardo alla storia personale di Ugo Zagato, direi che nella storia di Ugo Zagato ci sono tre momenti formativi che mi sembrano importantissimi, l'esperienza di lavoro in Germania, di certo molto faticosa, che però gli consente di acquisire delle esperienze in metallurgia che saranno importanti dopo, poi il periodo dal 1909 al 1915 alla carrozzeria Belli a Varese, dove vede come si fanno le carrozzerie, soprattutto il suo lavoro durante la prima guerra mondiale, alle costruzioni aeronautiche Ing. Pomiglio di Torino, una società del gruppo Ansaldo, dove comincia a lavorare intensamente l'alluminio, e dove acquisisce quelle esperienze, quelle responsabilità, perchè era come si è detto capo del settore che faceva le ali e gli impennaggi, che poi gli saranno preziosi nel dopo guerra.

Nel 1919, viene a Milano e apre una prima officina in un sobborgo allora di Milano che è Greco e questa prima officina comincia a fare un po' di lavoro ancora aeronautico e di costruzione e riparazione automobili, e forse ha costruito anche qui qualche autovettura. Nel 1923 c'è una svolta, nel 1923 viene fondata la prima società che si chiama UGO ZAGATO Società Anonima e viene fondata con l'appoggio politico economico molto importante di un personaggio di grande spicco all'epoca, che non figura nella compagine sociale, ma che è un po' dietro le quinte: è il senatore Aldo Finzi, che era stato conosciuto da Zagato durante la guerra, perchè faceva parte della Squadriglia Serenissima che con Gabriele D'Annunzio sorvolò Vienna nel 1918 (nell'agosto 1918 lanciando volantini, una cosa che molti di voi sapranno) Ugo Zagato aveva collaborato a mettere a punto gli aerei, che erano stati modificati in modo speciale per dargli quell'autonomia che di norma non avevano. E quindi Ugo Zagato aveva conosciuto Finzi, che era anche lui della provincia di Rovigo, Finzi aveva raggiunto un ruolo politico molto importante, e con il suo appoggio viene costituita questa società nella quale entra far parte un fratello di Finzi.

Questo apre anche a Zagato i primi contatti con l'Alfa Romeo, perché anche l'Alfa Romeo era legata alle commesse belliche aveva avuto una grave crisi dopo la guerra a causa del cambiamento di produzione dalle commesse belliche alla produzione invece di automobili, comunque per scopi di pace.

A metà degli anni Venti, Ugo Zagato ha un'impresa importante, addirittura arriva a fare 2 automobili al giorno, che sono una grande produzione, vogliono dire centinaia di automobili all'anno.

Una cosa caratteristica è che noi pensiamo la Zagato legata alle corse, per l'alluminio, per la leggerezza; in realtà la primissima caratterizzazione della Zagato non è legata alle corse all'inizio perché si ricorda, e non so se il dato possa essere effettivamente confermato, che la prima vera automobile con finalità corsaiole, che costruisce la Zagato è nel 1926 cioè 7 anni dopo l'inizio della attività, sono due in realtà le macchine, molto importanti, sono due Alfa Romeo RL SS, una è destinata ad un tedesco che ci corre e vince sulla pista dell'Avus a Berlino, e l'altra al generale De Bono, che era il governatore della Tripolitania.

L'importanza di Zagato è già testimoniata in quegli anni dal fatto che nel 24 lui carrozza una RL SS destinata a Benito Mussolini, per iniziativa del senatore Finzi, quindi era già un nome di grande spicco. Quindi la Zagato in quegli anni cresce anche sull'onda della Mille Miglia, la seconda Mille Miglia è vinta da un Alfa 1500 6 cilindri, carrozzata Zagato e guidata da Campari, e quindi acquisisce una grande notorietà.

Le cose, però, non vanno benissimo, c'è qualche problema di natura economica, e nel '32 la prima iniziativa finisce. Ne nasce subito dopo un'altra che viene collocata non più in viale Brianza come era stata la prima, ma in Via Marco Ulpio Traiano, cioè di fronte all'Alfa Romeo, questo dice la vicinanza di rapporti tra la casa automobilistica Alfa Romeo e la Zagato, anche questa iniziativa dura poco, finisce nel '33, nel '34 Zagato non ha una propria carrozzeria col proprio nome e fa da consulente per la carrozzeria Brianza, che aveva rilevato le attività e la fede di Viale Brianza.

Abbiamo automobili Brianza che in realtà sono Zagato, cioè riprendono i disegni della Zagato e riprendono tutte le tecnologie della Zagato. Anche questo periodo dura poco, nel '35 nasce una nuova Zagato per iniziativa e con l'apporto economico di una signora di origine inglese che si chiama Teresa Johnson George, e per alcuni anni Ugo Zagato dà un apporto importante all'attività della carrozzeria Zagato, però poi nel '37 Ugo Zagato acquista una parte delle azioni, e tutte dopo poco tempo, e si rende quindi autonomo di nuovo.

Che macchine faceva in quel periodo Zagato? Anche qui c'è stata una forte oscillazione come nella storia della sua attività, negli anni Venti

faceva macchine molto importanti su diversi telai, soprattutto Alfa Romeo ma anche altre case come ad esempio la Fiat, la Diatto, ha carrozzato una Rols Royce, quindi era un carrozziere diversificato.

L'accentuazione sportiva risale quindi alla fine degli anni Venti e ai primi anni 30 con le vittorie delle Mille Miglia e con le Alfa Romeo 6C 1500, e 1750 e poi la 8C 2300; c'è questo offuscamento dalla metà degli anni 30. Alla fine degli anni 30 l'attività riprende, ma in un modo parecchio diverso. Zagato comincia a lavorare per fare cabine di autocarri per la rinata Isotta Fraschini, che fa autocarri, e fa un elevato numero di carrozzerie prettamente artigianali da corsa, dal '36-'37 in poi, sono praticamente esemplari unici o piccolissime serie, un po' di Topolino Siata, qualche Alfa Romeo qualche FIAT 1500, qualche Aprilia, piccoli numeri, e macchine che servono solo a correre; se noi vediamo le fotografie Zagato della fine degli anni trenta sono macchine puramente corsaiole, infatti corrono alla Mille Miglia conquistano molto successo.

Durante la guerra, Zagato deve trovare una nuova collocazione, e costruisce appunto ancora per l'Isotta Fraschini la cabina dei veicoli industriali. Durante la guerra, lo stabilimento che era stato portato in corso Sempione a Milano, viene completamente distrutto, e sono costretti a spostarsi a Saronno in un capannone della Isotta Fraschini.

Finita la guerra, riprende ancora l'attività, sempre impostata sulla costruzione di veicoli industriali, ma, come ricordava prima l'Ing. Bianchi Anderloni, nel '47, il 12 maggio del '47, si corre il primo e unico circuito di Piacenza, ed Elio Zagato debutta in corsa con un piccolo siluretto su meccanica Topolino, come molte delle macchine di quel tempo. Quindi riprende la costruzione di carrozzerie un po' corsaiole ma con un approccio artigianale.

Le cose cambiano significativamente con un disegno dovuto all'ing. Fabio Luigi Rapi, che disegna la così detta Panoramica Zagato. Qui non c'è ne neanche un esemplare, ma è una macchina importante della fine degli anni 40, importante in termini di linea, molto tondeggiante, con un grande uso del Plexiglas che bene si integrava quindi con la leggerezza dell'alluminio, e quindi con una linea che rifletteva l'abilità nota dell'ing. Rapi.

Di questa macchina sono stati fatti un certo numero di esemplari, piccolissime serie, poche decine sul telaio Topolino, sul telaio Fiat 1100, qualche Aprilia, qualche Ardea, anche una Ferrari, una Ferrari 166 Mille Miglia che era stata fatta per Stagnoli di Milano, e pochissime Maserati 1500 6 cilindri monoalbero. Quindi la Carrozzeria riprende vigore e l'accentuazione sportiva viene dall'utilizzo sportivo delle macchine, più che da una precisa volontà, ma questo utilizzo sportivo rafforzato dalla voglia di correre del dott. Elio Zagato, anche questo un elemento molto

importante, sbocca poi nella costruzione della prima macchina degli anni 50, con una forte caratterizzazione Zagato è la 750 cosiddetta Mille Miglia Zagato; anche qui c'è una meccanica Topolino portata a 750 modificata, una piccola carrozzeria berlinetta, di questa se ne fanno un discreto numero di esemplari; qualche decina, corrono estesamente, ci corrono anche dei piloti che avranno una fortuna successiva di un certo rilievo, come ad esempio Lippi di Genova.

Da questa produzione nasce quella forma che poi noi vediamo riprodotta in alcune delle macchine presenti qui oggi; cioè dalla 750 Mille Miglia nasce in maniera embrionale il disegno della 8V Zagato e della 1900 Zagato. Il profilo della fiancata è simile, questo è molto più evoluto e aggraziato. E quindi Zagato si impone come costruttore di macchine da corsa; macchine che però sono anche belle da guardare, non sono più quegli spiderini della fine degli anni 40, sono macchine molto belle, io ritengo che la 8V Zagato sia una delle più belle macchine degli anni cinquanta, una macchina equilibratissima, molto elegante.

In quegli anni, questa attività artigianale è molto aiutata dalle norme che governano le corse, perché in quegli anni non c'era l'imposizione di un numero minimo di esemplari per poter schierare in gara una macchina, si poteva acquistare un telaio, lo si faceva carrozzare a propria volontà e si andava a correre, questo era quindi importantissimo e favoriva.

Il numero minimo era 30, quindi molto basso e comunque non lo si rispettava; perché ad esempio di Giulietta Zagato ne sono state fatte, con forme diverse, solo una decina alla fine degli anni Cinquanta.

Qual è il punto di svolta della Zagato: è l'Abarth 750. La FIAT presenta a Ginevra nel '55 il nuovo modello FIAT 600, macchina che tutti conosciamo, che cambia la vita, il volto dell'Italia su 4 ruote. A Ginevra c'erano già 8 fuori-serie su telaio FIAT 600, un elevatissimo numero, favorito dall'interesse della FIAT. La FIAT voleva sostenere i carrozzieri italiani, e voleva pubblicizzare il nuovo prodotto. Ginevra è in marzo, in maggio esce a Torino la 600 Zagato, era una piccola macchina, molto tondeggiante, le cui forme sono molto simili all'Abarth 750, che stamattina è esposta qui davanti, un po' meno elaborata di questa, l'Abarth è già un piccolo passo avanti, di questa 600 pare che vengano fatti solo 3 esemplari, ma è il guscio ideale per la meccanica potenziata Abarth che dalla Mille Miglia del '56 comincia a vincere su tutti i circuiti del mondo.

Di Abarth 750 Zagato vengono fatte alcune centinaia di esemplari, un grandissimo successo che dura fin verso il 1959. Poi, Abarth, forte di questo successo, si espande, fa altre cose, e vengono creati motori bi-albero dal '58 in poi, arriva la 1000, con la quale Zagato vince il premio

Compasso d' Oro, un importante premio di Design che riconosce l'originalità e la qualità della linea.

Con l' Abarth 750 c'è uno stacco, perché questa attività artigianale non è più fatta di pochi esemplari, ma di molte centinaia, sostanzialmente simili da un anno all'altro. Cambia perché, in quel momento, arrivano le commesse Lancia; c'è una prima commessa per la Lancia Appia, che inizialmente si chiama GTZ o GTS, qui abbiamo una GTZ corsaiola, c' era anche un modello da strada si chiamava GTS simile, ma un po' meno spartano, poi la GTE dal '58 '59 in poi, e poi la Flaminia Zagato.

Quello è il periodo dello stacco per la Zagato, perché dalle poche decine di esemplari si passa alle centinaia di esemplari. Nel '60 arriva la Giulietta SZ, ne vengono fatte circa 215 esemplari: 170 coda tonda, 45 coda tronca, e poi c'è la Flavia Zagato, e negli anni 60 c'è il passaggio all'industria, quindi i due momenti fondamentali sono la Fulvia Zagato, Fulvia Sport, e poi la Junior Zagato, su telaio della GT Junior dell'Alfa Romeo.

L'evoluzione di Zagato vede tanti momenti diversi, guidati però sempre da questo approccio molto orientato all'efficacia dell'oggetto, e meno orientata invece alla ricerca stilistica. Come ci ha detto prima la relazione dell'ing. Piatti, questo è cambiato in maniera significativa con l'arrivo di Ercole Spada, perché con lui le forme sono diventate meno orientate alla pura efficacia e un po' più orientate alla ricerca formale.

Concludo riassumendo quelle che, secondo me, sono state le ragioni di questa storia di successo.

Prima di tutto: Ugo Zagato era una persona di grandi doti: Mi sono dimenticato di dire che mentre era alla carrozzeria Belli, poco più che ventenne, ha seguito un corso per disegnatori industriali, negli anni 10, per imparare anche formalmente alcuni elementi di progetto, ed era un uomo che aveva evidentemente una grande capacità di espressione di realizzazione pratica.

Questo l'ha portato ad apprendere la tecnologia di costruzione della struttura della macchina, fatta non in legno, come usava allora, ma con elementi metallici su cui venivano poi applicati con una graffatura le lamiere d' alluminio che davano grande leggerezza, e una cosa strana grande flessibilità.

Tutti noi che siamo vissuti nel mondo delle corse dal '60 in poi abbiamo in testa il problema della rigidità del telaio; mi ricordo che negli anni Sessanta si parlava molto di questo. Negli anni 20 e 30 le macchine dovevano essere flessibili, non dovevano essere rigide, perché le strade erano così piene di buche che le macchine dovevano adattarsi alle strade e quindi avere una carrozzeria che fosse molto robusta, ma al tempo

stesso flessibile come quella di Zagato; dote molto importante e molto apprezzata.

Quindi, questi sono gli elementi che spiegano perch  c'  questo successo condito con un forte entusiasmo per l'automobile, che sicuramente Ugo Zagato aveva, e che i suoi figli hanno mantenuto, e poi l'arrivo delle commesse delle case automobilistiche dalla fine degli anni 50 agli anni 70.

Chiuderei la mia relazione con una citazione della rivista *Stile Industria*, che negli anni Sessanta scriveva una summa di quello che   l'approccio della Zagato nella costruzione delle automobili: "Sarebbe eccessivo pretendere di far rientrare i lavori del carrozziere milanese, fra quelli che contribuiscono direttamente alla realizzazione della produzione delle vetture. Egli non si pone infatti problemi di facile stampaggio o di ripartizioni in pannelli scomponibili, ma anzi, disponendo di un'attrezzatura ancora artigiana, nel senso migliore della parola, pu  permettersi pezzi di bravura come l'incassatura per le luci posteriori della Flavia Sport, che all'industria sono vietati. Il suo contributo,   tuttavia prezioso, perch  badando quasi solo all'efficienza delle carrozzerie da competizione, che egli produce, ha costituito sempre un punto di riferimento obbligato in questi anni, in cui la moda seguita dall'industria , andava contro la buona efficienza, in nome di una stilizzazione giustificata quasi solo da motivi formali".

RAMACIOTTI

(Relazione letta da Sandro Colombo)

Dopo due anni di partecipazioni alla vostra manifestazione, quest'anno sono stato costretto a barattare il piacere di un week-end fra vetture storiche e appassionati collezionisti in un meraviglioso scenario con il dovere di una riunione di lavoro imprevista.

Anche nel nostro lavoro il cliente   un tiranno al quale   sovente impossibile dire di no e sono quindi costretto a scusarmi per la mia assenza. Vorrei perch  partecipare alla tavola rotonda almeno esprimendo il mio personale punto di vista con qualche riflessione.

Posso dire con grande soddisfazione di appartenere anch'io alla cerchia dei proprietari di vetture Zagato. Da qualche anno, infatti, ho restaurato una Abart 750 "doppia gobba" del 1956, ricevendo alcune cortesi informazioni da parte del Dott. Zagato riguardanti il colore e i dettagli della vettura. E quindi il mio punto di vista   pi  vicino a Zagato di quanto possa far pensare la mia estrazione al 100% Pininfarina.

Zagato   il carrozziere per elezione delle vetture da corsa.

Nei cataloghi Alfa Romeo e Lancia erano presenti per ogni modello versioni sportive, a volte super sportive (Giulietta Sprint Veloce, SS) ma sempre al di là di esse c'erano versioni di punta carrozzate da Zagato.

I suoi disegni quindi si distruggevano da un lato per la funzionalità: aerodinamica esasperata e leggerezza. Queste caratteristiche sono state da Zagato applicate a tutte le marche italiane creando non solo dei capolavori estetici ma anche delle vetture da corsa imbattibili, anticipatrici di soluzioni originali e funzionali: coda tronca, doppia gobba.

Abarth, Alfa Romeo, Lancia sono state le marche a cui è più facile associare il nome Zagato ma anche su Fiat, Ferrari, Maserati e Lamborghini Zagato ha creato delle vetture da corsa eccezionali.

Anche all'estero il suo disegno pulito e funzionale ha lasciato dei capolavori, vorrei ricordarne uno per tutti: la Aston Martin DB4 GTZ, secondo me la più bella vettura della Casa inglese.

L'approccio estremamente funzionale al disegno reso necessario dall'essenzialità della macchina da competizione ha portato a Zagato dei riconoscimenti che, stranamente, sono poco usuali per noi designer automobilistici. L'ADL, Associazione per il Disegno Industriale, molto restia a prendere in considerazione le belle automobili, premiò infatti nel 1960 la Fiat Abarth 1000 bi-albero con il Compasso d'Oro per il design essenziale e la linea aerodinamica.

Se però ci limitiamo a veder in Zagato il carrozziere delle vetture da corsa ne abbiamo una percezione incompleta.

Nel campo del design infatti, grazie anche all'apporto di creativi come Ercole Spada, Zagato ha espresso un desiderio di novità e trasgressione che lo hanno portato a disegnare vetture lontane dai canoni e fortemente innovative. Il tema del vetro panoramico che continua fino al tetto sviluppato nella serie di vetture fra gli anni 47-48 (Fiat 500, Fiat 1100, MG) ritorna nella Flavia Sport del 1962, vettura memorabile per il suo coraggio. Un altro esempio di disegno coraggioso è la Osca 1600 GTZ nella quale la ricerca aerodinamica si sposa a una approfondita ricerca formale.

Ma anche la linea audacemente a cuneo dell'Alfa Romeo Junior Z del 1969, quella spigolosa della Lancia Fulvia Sport del 1965 e della Ferrari 3Z del 1974 mostrano il suo interesse per la sperimentazione di forme non usuali applicate anche a produzioni di piccola serie.

Oggi le versioni Zagato dei vari modelli di automobili degli anni 50-60 sono fra le più ricercate e valutate dagli appassionati. Questo non è solo dovuto alla loro rarità, alle prestazioni superiori rispetto ad analoghi modelli con diverse carrozzerie ma anche al fascino che esse sprigionano per la personalità inconfondibili, il disegno accattivante e attuale al di là del passare del tempo e delle mode.

ELIO ZAGATO

Il voler parlare per ultimo è stato una furbata, perché più di quello che hanno detto loro, sicuramente non avrei detto, anche perché mi hanno ricordato cose, che non ricordavo.

Come mia abitudine, devo un po' improvvisare. Ho preso degli appunti ai quali mi atterrò per dirvi alcune cose, però ho sentito parlare di mio padre, e vorrei aggiungere una cosa che, secondo me, è unica e il mio cuore ricorda sempre.

Mio padre, a parte insegnarmi le cose che lui sapeva, quando nel '47-48 ho cominciato a correre e a occuparmi dell'azienda, si è un po' ammalato, mi ha preso da parte e mi ha detto: "Senti, adesso vai avanti tu, io sono dietro le tue spalle, ti aiuto, ti insegno, quando sbagli te lo dirò".

Voi comprendete cosa vuol dire avere un padre, che invece di dirigere l'azienda, e fare il padre padrone per tutta la vita, lascia ai figli, i quali magari si sentono a disagio, continuare l'attività del padre; mentre lui dieci anni prima ti insegna come si deve condurre un'azienda, ti sta dietro le spalle, ti lascia sbagliare ma ti corregge; credetemi per me è un ricordo che non posso dimenticare.

Tornando a quando mio padre lavorava all'Ansaldo, la prima cosa che lui mi ha detto è stata: "Ricordati che l'elemento più aerodinamico che esiste nel mondo è l'ala dell'aeroplano, perché deve sorreggere, ma non deve opporre resistenza, quindi quando fai fare delle macchine cerca di tenere in mente questa cosa che può aiutarti nel fare le linee". Infatti, nel 1947, le gallerie del vento non esistevano per cui, come giustamente è stato detto la prova era la strada.

Io avevo imparato un sistema, ed era questo: facevo fare dei modellini, (4 o 5), in scala 1:5, coi quali andavo al Politecnico dove c'era una piccola galleria del vento, mettevamo i modelli in galleria del vento, fra i cinque c'è ne era uno che era il migliore, e quello era quello che sviluppavamo e portavamo a costruire. Piccole furberie che ci hanno permesso di fare qualcosa.

C'è un'altra cosa che mio padre mi ha insegnato, e che ha insegnato un po' a tutti: negli anni Venti, si costruivano le macchine con le strutture in legno, e poi rivestimenti normali, di solito erano in lamiera, per irrigidire la macchina per correre, ed avere la macchina più solida, lui ha adottato le strutture metalliche che non erano tubi rivestiti di alluminio. Erano delle strutture disegnate, fatti i modelli in legno, rivestite e poi ricoperte d'alluminio, il che ha permesso di avere delle macchine che con la struttura irrigidivano il telaio, e con il rivestimento rimanevano leggere, non occorre che il rivestimento servisse per aumentare la rigidità della macchina, e questo era una soluzione.

Aerodinamica: sempre seguendo il pensiero che per la resistenza all'aria bisogna adottare tipo l'aeroplano, ho cominciato a carenare ad esempio i fari anteriori, voi comprendete che il faro oppone una buona resistenza all'aria, con la carenatura questa resistenza era diminuita molto, e anche lì si guadagnava. C'erano poi problemi di omologazione, però le vetture sono in circolazione quindi ci siamo riusciti.

Per quello che riguarda la coda tronca, vorrei ricordare che è nata per una ragione molto semplice, noi con la SZ vincevamo tutte le corse, poi ad un certo anno, che non ricordo, è uscita la Lotus, che andava forte, vincevamo noi, vincevano loro; ad un certo punto ho pensato che bisognasse prendere un provvedimento, la macchina bisogna farla camminare di più; proprio con Ercole Spada siamo ripartiti dall'ala dell'aeroplano, per cui abbiamo allungato il muso davanti arrotondandolo per dargli maggiore penetrazione, e allungata la coda dietro, come fosse un ala d'aeroplano, molto lunga, in modo da accompagnare l'aria, ed in effetti, l'abbiamo provata sull'autostrada Milano Bergamo, e sono usciti quei famosi 18 km, ma poi ci siamo guardati ed abbiamo detto: mica possiamo costruire produrre una macchina di 4,80 metri, quando una macchina normale era 4 metri. L'abbiamo guardata un po', la macchina è profilata bene fin qui, qui tagliamo la coda, però l'aria che qui può perdere la sua direzionalità, bisogna accompagnarla e l'abbiamo accompagnata facendo una flessione alla coda dietro in modo che l'aria fosse accompagnata e ricadesse dentro. E' riuscito perfettamente; siamo tornati sull'autostrada e la macchina non aveva perso un kilometro. Questo per dirvi come nascono le cose, non per genialità, ma per buon senso e la pratica di adoperare l'automobile.

Il peso era il mio grosso problema. Uno dei primi interventi era quello di forare le ruote, per togliere peso si forano le ruote, anzi la prima foratura per presunzione era una piccola Zeta. Ci siamo accorti dopo che la foratura era anche utile per raffreddare i freni. Pensate che in certe macchine io arrivavo anche a forare i pedali, per togliere un po' di peso, poi avevo trovato una fabbrica a Torino che mi faceva le finte pelli di allora, sottili, quindi guadagnavo anche il peso della finta pelle, insomma i grammi fanno i chili, se si guarda tutto si riesce ad arrivare al risultato.

Oggi abbiamo visto una macchina, che è la TZ, che ha un tappeto abbastanza strano, ma se lo controllate è un tappeto leggerissimo, perché fatto di una finta pelle con un fondo di resina. Esageratamente curavamo anche la verniciatura, cercavamo di avere la parte d'alluminio perfettamente liscia in maniera che non fosse lo stucco che lisciava la vettura ma fosse la parte sotto perfettamente liscia.

Ho sentito parlare di plexiglas curvi, il plexiglas lo abbiamo adottato soprattutto perché pesa molto meno del vetro, poi nell'anno 1947 tutte le

vetture coupé erano slanciate, con dei finestrini bassi, e io dicevo: perché vederci male, proviamo a fare le porte che si incurvano sul tetto, e aumentiamo enormemente la visibilità, la parte arrotondata sul tetto è in plexiglas, quindi leggera, è curvata, quindi abbiamo ottenuto due o tre vantaggi: uno quello della visibilità, due quello che essendo curva, entrava nelle portiere, con dei vantaggi: meno peso, allargavamo la parte interna della vettura, a quell'epoca si potevano fare tre posti anteriori, ma vi era un minimo interno, che mi pare fosse 120 cm.

Se vi ricordate, parlo sempre di 30 40 anni fa, i semafori erano in alto, io lo trovavo scomodo per cui, nei primi anni 50, ho pensato di fare il parabrezza curvato nel tetto, in maniera che uno stando seduto guardava il semaforo e proseguiva; ho dovuto far fare i cristalli in Belgio, perché in Italia non lo facevano ancora, però così è nato il parabrezza aerodinamico. Sono banalità, non grandi studi, ma necessità.

Si è detto dei sedili: per primi, abbiamo messo le protezioni laterali, in modo da poter contenere la persona. Questo aveva lo scopo di guidare meglio, soprattutto per chi va forte in curva, si attacca un po' al volante se non è tenuto bene, mentre invece con un sedile che teneva il corpo, la guida era più facile, più sicura.

Fra tutte le cose che sono diverse vorrei aggiungere una che ho letto in una rivista, di cui non ricordo il nome; la rivista finiva l'articolo dicendo che un cliente dice: "è passata quella macchina, è diversa dalle altre: è una Zagato". A conferma di tutto quello che è stato detto prima, c'è una frase di Ferrari, che non ha detto per noi, ma che noi abbiamo adottato: "Le macchine che vincono, sicuramente sono belle".

Qui siete in molti clienti Zagato, per cui finisco rammentandovi una constatazione: se voi aprite le riviste che parlano di vetture d'epoca in fondo c'è sempre l'elenco del costo delle vetture, avrete certamente notato però che quando c'è la Z il prezzo è 2 - 3 volte superiore. Questo mi dà soddisfazione e mi fa ringraziare in questo modo il vostro intervento. Le vetture che avete portato mi hanno commosso, perché ne ho viste tante, alcune non mi ricordavo fossero state fatte; averle qui tutte insieme mi danno allegria, e penso anche a voi.

VITTORIO MANDELLI

Come amico del dott. Zagato, e come ex presidente della Zagato Car Club, desideravo dire due riflessioni: anzitutto penso di interpretare il desiderio di voi tutti, nel voler fare un applauso al dott. Zagato per aver partecipato di persona a questa manifestazione cosa alquanto rara.

Voglio ringraziare i partecipanti per aver portato delle macchine veramente molto belle, e mentre parlava l'ing. Bianchi Anderloni, mi è venuta in mente una cosa che anche nella mia vita c'è sempre stata

Zagato. Ho incominciato con la prima corsa con l'Appia GT Zagato, ho cominciato con la prima corsa delle autostoriche con il 1100 Zagato. Poi ha cominciato mio figlio con una Appia Zagato questa volta una Sport, e ancora oggi Vittorio corre con una Flaminia Zagato.

Mi riallaccio alla citazione di Ferrari; questa volta il figlio Piero Ferrari che in occasione dell'ultima corsa che hanno fatto: Maranello Serra Mazzone, ha guardato la Flaminia Zagato e ha detto questa è la più bella macchina che è qui presente (c'erano anche delle Ferrari).

Voglio dire che l'amicizia con lei dottore, è cominciata quando mi consegnò la seconda Flavia Zagato, fatta da lei, la prima andò a Benelli a Prato, e a me la seconda. La macchina aveva qualche difetto, e qui è nata la nostra amicizia, perché io tutte le settimane venivo da lei; e li abbiamo cominciato questo rapporto, poi c'è stato il periodo della presidenza della Zagato Club, dove abbiamo fatto delle cose molto divertenti.

Siamo stati fortunati, sportivamente, il dott. Zagato ha due passioni: una sono le automobili e l'altra è il golf. Lui ha cominciato con le automobili, le provava, le modificava se ha fatto quello che ha fatto, mi chiedo cosa sarebbe successo se invece avesse cominciato con il golf, avremmo avuto delle mazze stupende, ma forse meno macchine belle.

ELIO ZAGATO

Un piccolo commento sulla premiazione lo devo fare. La giuria ha avuto un compito molto difficile, perché c'erano anche altre bellissime macchine, io non ho voluto influire perché il mio cuore è verso le 8V, ma voglio anche spiegarvi il perché la 8V è qualcosa che io ho seguito giorno e notte nella costruzione, e nel 1955 su 11 corse che ho fatto con quella macchina ne ho vinte 9. C'è l'ho dentro nel cuore.

Non voglio svelare i segreti della giuria, ma la TZ1 è stata premiata anche perché è una soluzione tecnica molto avanzata: prima macchina al mondo costruita con telaio tubolare, che comprende telaio e struttura della carrozzeria, quindi è una soluzione molto moderna oltre ad essere una macchina molto diversa dalle altre.

Non ci siamo dimenticati di altre 2 macchine molto belle, e storicamente mi sembrano autentiche, sono le due macchine che vengono dall'Inghilterra: la Rover e la Bristol che hanno soluzioni molto avanzate; non so se avete notato dove ha la ruota di scorta la Bristol, è stata messa lì per guadagnare spazio nel baule, le soluzioni hanno sempre uno scopo.