

La crisi, poi le scarpe ora l'auto su misura

Zagato, ripresa nel segno delle supercar

Quando l'Alfa Romeo chiuse i battenti ad Arese non fu solo per il grande stabilimento produttivo. Ma costrinse alla chiusura anche le tante aziende che, nella zona, rifornivano la marca del Biscione.

Una delle grandi firme carrozziere, che era stata fondata da Ugo Zagato nel 1919, stava producendo in quel momento l'Alfa SZ, una vettura sportiva molto attraente. Fu costretta a cessare la produzione, ma non ammainò bandiera: Andrea Zagato, che allora aveva trent'anni e aveva un'azienda che operava per lo stile, sopravvisse e prese in mano la situazione, diversificò e si dette da fare realizzando prodotti di design che, poi, altre case producevano e vendevano. Fra questi scarpe per alleggerire la fatica dei piedi durante lunghi viaggi, video telefonini, lampade, divani, una bottiglia per una marca di acque minerali. E due capolavori: il tram di Milano, per il quale vinse il compasso d'oro nel 2001, e il treno super veloce realizzati dalla Bombardier.

Ma la missione principale è sempre stata l'auto. Riacquistato nel 2000 l'immobile situato a Terrazzano di Rho, Andrea Zagato l'ha trasformato in atelier. Piccole produzioni di gran lusso e design per conto terzi. E al salone di Ginevra, chiusosi la scorsa settimana, due delle più belle vetture esposte avevano la firma Zagato: il prototipo Diatto, una delle marche storiche dell'automobilismo italiano, e la lussuosa supercar Spyker con motore Audi 12 cilindri, per una ditta olandese, 25 unità al bel prezzo di 495mila dollari.

La Zagato è tornata una azienda fiorente, oggi impiega quasi cinquanta persone e fattura 8 milioni di euro all'anno. «Tutto quello che guadagniamo — dice Andrea Zagato — lo investiamo nell'atelier. Il mercato delle vetture di gran lusso è aumentato nell'ultimo anno del 26 per cento. Ed è assodato ormai che i clienti di una marca da 200 au-

to non si fanno più vedere quando il medesimo costruttore ne fa 20mila: chi paga una cifra elevatissima per una fuoriserie ne pretende l'esclusività. Come l'alta moda si differenzia dal prêt-à-porter, l'atelier dove si fanno le auto su misura è in sostanza un "contro prêt-à-porter" delle quattro ruote».

Zagato ha già realizzato Ferrari, Aston Martin, Diatto e Spyker che sono andate a collezionisti esigenti. Al concorso d'eleganza di Villa d'Este (20-22 aprile) presenterà una Maserati GranSport. «Per la nostra elaborazione — spiega — abbiamo preso l'ultima Maserati del ciclo di vita GranSport. Lasciamo tutto quello che funziona bene, per esempio la meccanica, e cambiamo quello che vogliamo rifare in stile Zagato. Così sulla Maserati, ordinata da un noto

industriale italiano, abbiamo rifatto la coda, il tetto è stato sostituito da una *double bubble*, che è il nostro marchio di fabbrica, cioè la caratteristica onda delle Alfa Tz2 Zagato, che migliora l'abitabilità e diminuisce di un punto il Cx. La vettura sembra, infine, più larga di quel-

la di serie mentre invece è uguale: è un effetto ottico dovuto all'accorciamento del vetro posteriore».

Andrea Zagato ha un sogno nel cassetto. «Mio nonno Ugo costruì dodici Alfa Romeo Tz2, sulla meccanica della Giulia. Ora io voglio realizzare dodici Tz3 per chiudere un ciclo affettivo, ma anche stilistico, importante. Su che base? Le performance delle TZ derivavano dal perfetto equilibrio tra peso e potenza e conseguentemente il sogno è di realizzare una vettura di peso inferiore ai 1.000 chili, spinta da un motore che rispecchi la più classica tradizione dei 6 cilindri Alfa Romeo. Ideale sarebbe la versione competizione del motore 6 cilindri che attualmente equipaggia le vetture Alfa di grande produzione, così come sempre avvenuto nel passato».

NESTORE MOROSINI



Bolidi
Andrea Zagato