

# Auto & Design

BIMONTHLY ENGLISH - ITALIANO

CONCETTO ARCHITETTURA IMMAGINE

Spazioedit s.p.a. - Art. 2 c. 10 n. 2070 Legge 662/96 - Filiale di Torino - ISSN 03938387

(in Italy/Italy)

AUTO & DESIGN 114 - MAGGIO/GIUGNO 2007 - ANNO XXIX - N. 3 - Euro 9,30 (0,30 €) - (in Italy/Italy)

**The affirmed look of the new Ford Mondeo**





Fabio Galvano

*Settant'anni dopo*

Andrea Zagato who, together with Norihiko Harada, created the Ottovù presented at Geneva in a bid to revive the prestigious Turin marque Diatto 70 years after its demise, talks of a "neoclassical theme". The Japanese designer, who recently created the Ferrari 575 GTZ for Zagato, speaks rather of his intention to design "something non-subjective, something natural and unaffected with typical, timeless sports car proportions". These two views are not contradictory and, if anything, are proof that the automotive industry today is experiencing a certain disenchantment – tangible even in a marque known for innovation such as Zagato – with high concept design languages, leading many to seek solace in the past.

"At the end of any historic era", admits Andrea Zagato, "there is a tendency to celebrate the epochal milestones of that era. It has always happened in architecture and it is now happening with the motor car, an industry in which every possible avenue has already been explored. The progeny of this era includes the Mini which, as it happens, has been celebrated with a neoclassical product, the 500, a new version of which will be the cherry on the cake for Fiat's renaissance, the Beetle, the Mustang and the GT40. For us as a coachbuilder specialising in Italian sports cars in particular, the 1950s and 1960s were the most significant period of all, and it is to this era that we looked for inspiration for the Ottovù."

The biggest difference is that back then, design was an impulsive, direct process, a little like a painter using enamel rather than oil paint, with no possibility for corrections. As a result, more mistakes were made, but the product had more personality. Zagato chose to work with this same approach: "This is a very brief process, with no stages such as reverse engineering, tweaking, focus group presentations or clinic testing which, however, benefits from very direct decision-making." After sketching, virtual modelling and the fabrication of the modular buck, the work of the master panel beaters – introducing an irreplaceable human element – began. "While the car may have its flaws, it is more emotive, and the sports cars of the 1950s and 1960s were all about emotion. Inevitably, some of the lines may be reminiscent of models of that era, but this is also part of the culture of the car."

So it is no surprise that the Ottovù reveals styling cues evocative of vintage Lamborghiniis, Mercedes Benzes or Jaguars. But there is another element here, too. As Harada explains: "The retro path taken by certain models, such as the Mini for example, was not a viable option for us, as we are not dealing with thirty years in our case but seventy (Diatto closed in 1932, forced into bankruptcy when the Italian army failed



A singular car built in just two examples. With the Diatto Ottovù (in the pictures), the bespoke coachbuilder Zagato aims to bring a marque back to life seventy years after its demise. Andrea Zagato and designer Norihiko Harada (left) were both responsible for the car's creation.

*Una vettura, due esemplari. È la sartoria su misura della Zagato quella che con la Diatto Ottovù (nelle immagini) ripropone una marca scomparsa da settant'anni. Ne condividono la paternità Andrea Zagato e il designer Norihiko Harada (a sinistra).*

to pay for cars supplied by the marque – ed.). It was therefore decided to use this opportunity to express something that belonged more to Zagato than the old Diatto brand, whose essence it would be extremely difficult to interpret in a contemporary key. The results were very simple, essential lines, with few but very definite details, timeless sports car proportions and a use of volumes with a distinctly classic flavour." Harada adds: "The front and tail volumes are very rounded, the curve of the tail is kicked up slightly, helping to lower the cabin and creating an impression of a robust, sporty and dynamic car with a forward shifted cabin that sinks into the tail volume itself." Yet something of the old Diatto marque – and of its racing cars, to be precise, which won over 300 races – has remained. "The top down view of the







car", explains Zagato, "reveals the trilobe rear profile evocative of the boat-tails of 1930s racing cars."

The Diatto brand has been revived thanks to two enthusiasts – one Italian and one Swiss – who were willing to pay half a million Euros for a handcrafted piece. The two one-of-a-kind cars (the two Diattos are slightly different, particularly in the design of the front and interior) are powered by a Ford V8 tuned by Roush to deliver over 500 horsepower. Some genuine car enthusiasts are still willing to pay a small fortune for a proper bespoke car in an age when the trend among historic sports marques is to churn out ever larger numbers (even 10 or 20 thousand) of cars which, as restylings and facelifts prove, are genetically engineered for obsolescence. "These", says Zagato, "are cars which will always remain faithful to themselves." Which is why, he adds, they need to be founded "not on details but on volumes" and created with a "typically Milanese rationalist approach", which, he says, is so unlike that of the Turin coachbuilders, who prefer to "apply art to an industrial product and, therefore, are more interested in detail". ■■■

### Settant'anni dopo

**A**ndrea Zagato, che con Norihiro Harada è padre della Ottovù presentata al salone di Ginevra e attraverso la quale rinasce dopo oltre 70 anni il prestigioso marchio Diatto di Torino, parla di «un tema neoclassico». Il designer giapponese, che per Zagato aveva già firmato la Ferrari 575 GTZ, insiste piuttosto sul suo intento di disegnare «qualcosa non troppo soggettivo, ma piuttosto naturale e senza forzature, con le tipiche proporzioni di un'auto sportiva che durano nel tempo e non invecchiano». I due approcci non sono in contraddizione. Anzi. Semmai testimoniano, nel mondo dell'automobile in generale e persino nell'ambito di una casa sempre innovativa come è stata la Zagato, un momento di stanchezza del linguaggio formale, che spinge a rifugiarsi nel passato.

«Alla fine di un periodo storico – ammette Andrea Zagato – si fa la celebrazione dell'epopea del periodo.



A neoclassical theme – with traits from classic Ferraris, Mercedes, Lamborghinis and Jaguars – pervades the car, while the classic trilobe tall draws inspiration from the 1930s racing cars by the celebrated Turin marque. Three virtual renderings (top), the finished cars and the master buck for the panel beaters (left).

Il tema neoclassico – Ferrari, Mercedes, Lamborghini, Jaguar – pervade la vettura che dalla vecchia Diatto degli Anni Trenta conserva la classica trilobatura posteriore mutuata dalle auto da corsa della celebre casa torinese. Dalle tre immagini virtuali (in alto) al prodotto finito al master per i battilustra (a sinistra).





The two definitive models of the Diatto by Zagato: the two cars are slightly different, particularly in the design of the front and interior.

I due modelli definitivi della Diatto "made in Zagato": sono lievemente differenti, soprattutto sul frontale e negli interni.

«Il viaggio rétro di certi modelli, la Mini tanto per fare un esempio, da noi era impossibile. Il salto, infatti, non era di 30 ma di 70 anni (la Diatto cessò la produzione di auto nel 1932, rovinata da forniture che il regio esercito italiano non pagava; nda). È stata l'occasione di esprimere qualcosa di Zagato, più che della vecchia Diatto, così difficile da reinterpretare in maniera contemporanea. Una linea molto semplice, quindi: essenziale, con pochi dettagli ma molto definiti, proporzioni tipiche di auto sportiva che durano nel tempo e non invecchiano, un gioco di volumi di sapore classico». Aggiunge: «Il muso e la coda hanno volumi molto tondeggianti, la curva di coda è un po' alta e aiuta a schiacciare l'abitacolo dando la sensazione di un'auto robusta, sportiva, dinamica, con l'abitacolo spinto in avanti e che scende sotto il volume della coda». Eppure qualcosa delle vecchie Diatto da corsa, quelle che vinsero più di 300 gare, è rimasto. «Se si guarda questa vettura in pianta – spiega Zagato – si scopre che la trilobatura del cofano posteriore richiama un po' le vetture da corsa degli anni 30, la boat-tail».

Il marchio Diatto rinasce su richiesta di due appassionati, uno italiano e uno svizzero, disposti a pagare mezzo milione di euro per un'auto da atelier: due modelli unici (le due Diatto sono leggermente diverse, soprattutto nel frontale e negli interni) basate su un carry-over Ford, il motore V8 portato da Roush a oltre 500 cavalli. Sono gli appassionati disposti a pagare piccole fortune per un'auto su misura – bespoke, direbbero i sarti inglesi – quando la tendenza attuale dei marchi storici di vetture sportive è di produrre numeri sempre più elevati di pezzi (anche 10 o 20 mila), soggetti a restyling e lifting ossia a un'obsolescenza programmata. «Questi – insiste Zagato – sono prodotti che rimangono sempre uguali a se stessi». Ecco perché, aggiunge, devono essere costruiti «non sui dettagli, ma sui volumi», essere frutto dell'«approccio razionalista tipico di Milano», così diverso a suo dire da quello dei carrozzieri di Torino, «pensi ad applicare l'arte al prodotto industriale quindi ad avere più attenzione per il dettaglio». ■■■

Lo si è fatto in architettura, ora lo si fa con l'automobile, un settore in cui si è ormai visto di tutto e di più. Figli di quell'epopea sono la Mini, che guarda caso si è celebrata con un prodotto neoclassico, la 500 che sarà la ciliegina sulla torta della rinascita Fiat, il Maggiolino, la Mustang, la GT40. Nel settore nostro, che è quello della carrozzeria e delle auto sportive italiane, gli anni 50 e 60 hanno rappresentato praticamente tutto; ed è a quel periodo, appunto, che ci siamo ispirati per la Ottovù».

La grande differenza è che allora si progettava di getto, in maniera impulsiva, un po' come un pittore che dipinge a smalto e non a olio, quindi senza possibilità di correggere. Si facevano più errori, ma si dava più personalità al prodotto. Zagato ha deciso di procedere allo stesso modo: «Un processo molto corto, che non passa attraverso il reverse engineering, la rivisitazione del modello, le presentazioni a un focus group, i clinic test, ma che si giova di una delibera diretta». Dai bozzetti al lavoro in virtuale, poi il master scomponibile e via agli insostituibili battilastra. «La vettura può avere difetti ma è sicuramente più emozionale; ed emozione è quello che si dava negli anni 50 e 60 a un'auto sportiva. Inevitabilmente, quindi, alcune delle linee possono anche richiamare prodotti di allora, ma questo fa parte della cultura dell'automobile».

Non c'è da stupire, quindi, se dalla Ottovù emergono tratti di antiche Lamborghini o Mercedes o Jaguar. Ma con un elemento in più. Dice Harada:



While the car may be neoclassical in style, it still boasts up to the minute technological content, as can be seen in the front and rear light clusters (below). The dash is evocative of the minimalism of classic GTs from the 1950s and 1960s.

Lo stile sarà anche neoclassico, ma senza rinunciare al supporto della tecnica moderna. Lo evidenziano i gruppi ottici anteriori e posteriori (in basso). La plancia ripercorre invece il minimalismo delle GT classiche degli Anni Cinquanta e Sessanta.