



RAZIONALITÀ ARISTOCRATICA



DIATTO OTTOVÙ ZAGATO / ANDREA ZAGATO, FIGLIO D'ARTE, EREDE DI UNA DINASTIA CHE COPRE QUASI TUTTE LE VICENDE DELLA STORIA DELL'AUTOMOBILISMO, RACCONTA CON EMOZIONE E PASSIONE LA SUA ULTIMA CREAZIONE CON UN MARCHIO DI UN PESO STORICO, SENZA MEZZI TERMINI, GIGANTESCO

Automobili. Tanti conformismi, tanta standardizzazione, personalità costruite sui bozzetti ma poi inevitabilmente disperse chissà dove. Un tempo l'auto era una questione seria, un oggetto prezioso da curare e rispettare. Quando le carrozzerie erano in un unico pezzo e per modellarle era tutto un martellare con inaudita arte e maestria artigianale, erano quasi umane. A quei tem-

pi guardano i (pochi) carrozzieri rimasti oggi, imperterriti nel voler continuare a produrre come oltre mezzo secolo fa. Zagato è uno di questi. Carrozzeria fedele ai suoi valori, moderno laboratorio in grado di sostenere il complesso ruolo di costruttore, l'azienda di Andrea Zagato ha un carisma particolare, che le deriva da un legame indissolubile con la storia dell'auto-

mobile e le sue stesse creazioni del passato. Da questi principi nasce la Diatto Ottovù Zagato che *AutoDigest* ha potuto provare su strada in anteprima assoluta.

UN GIOIELLO SU RUOTE

Il progetto nasce come il 90% delle commissioni che venivano messe in opera nelle carrozzerie italiane negli Anni 50 quando il cliente, il gentleman driver per antonomasia, appassionato di gare ma che non avrebbe mai disputato una competizione automobilistica per soldi, gloria o sponsor, si presentava dal carrozziere, anzi, presso l'atelier, armato solo di un'idea.

Oggi è differente: un'auto è un grande insieme di compromessi con l'obiettivo di piacere a una clientela più vasta possibile, differente per età, esigenze, gusti, preferenze, aspirazioni, stile di guida ecc. Il risultato è che questa non dispiace a nessuno; vero è che non emoziona granché. È progettata in modo impeccabile, è apprezzabile per il design e per i suoi contenuti di servizio, in linea con il mercato. Manca, tuttavia, una

componente essenziale: il fattore emozionale. Oggi imparare a emozionare e a sorprendere equivale a conquistare il mercato.

L'economia mondiale, a modo suo, sta marciando. I costruttori di auto sportive registrano, anno dopo anno, bilanci positivi, specchio di una forte domanda di emozioni. Ma c'è un problema: negli Anni 50 le Ferrari erano poche centinaia, avevano carica emozionale smisurata: affascinanti, rare, costose. Oggi, all'asta e tra i collezionisti, passano di mano a prezzi molto elevati finanche al limite del grottesco. È innegabile che chi acquista una Ferrari prodotta fino all'epoca della 365 GTB Daytona, abbia fatto un investimento straordinario. Da quel momento in poi, le auto di prestigio, costruite in quantità sempre maggiore, inesorabilmente si trasformano in un "buon usato da sogno".

L'AUTO DA ATELIER

È un prodotto creato in totale libertà, per chi non si pone problemi di costi e desidera un oggetto di culto con poca plastica, con una carrozzeria artigianale, prodotto in poche unità, da collezione e che mantenga e incrementi il suo valore nel tempo.

RISORGE IL MARCHIO DIATTO

Anche in questo caso, l'idea è partita dal basso, da collezionisti Diatto che hanno manifestato il desiderio di possedere una moderna Diatto carrozzata Zagato.

La Diatto Ottovù Zagato è nata seguendo due principi: si basa su un telaio con struttura non portante (al contrario di Porsche o Ferrari). Verrà inoltre prodotta seguendo la filosofia del numero 9 in quanto la normativa europea stabilisce che nove multipli di un oggetto siano classificabili come nove esemplari unici e perché questa cifra ricorre molto spesso nella storia del marchio Zagato: l'atelier, infatti, è nato nel 1919, 19 sono stati gli esemplari dell'Aston Martin DB4 GT Zagato, 99 sono le Aston Martin DB7 Zagato... La Diatto Ottovù Zagato verrà prodotta in 9 esemplari per ognuno dei continenti europeo, asiatico e americano, con differenze tra le tirature.

FILOSOFIA E PROCESSO

L'Ottovù nasce così per due motivi: filosofico e di processo. Secondo il primo principio, Zagato produce da sempre in un'ottica razionalista, perpetrando la regola della



"bellezza necessaria", pensando alla funzione come elemento cardine del design (non a caso, negli anni d'oro, le auto carrozzate Zagato erano soprattutto auto da corsa, aerodinamiche e leggere). Ne deriva uno stile semplice, appunto razionale.

La seconda tematica attiene all'attività di creazione dello stile: si lavora sui volumi ma non si realizzano modelli, altrimenti è pressoché istintivo, appena creato il modello, perdere l'attenzione data ai volumi e a con-



GRANTURISMO
Grazie alla carrozzeria in alluminio, la Diatto Ottovù Zagato denuncia un peso di 1.450 chili. La Casa dichiara un tempo di accelerazione da 0 a 100 km/h in "circa" 4". A fianco, Andrea Zagato, erede della dinastia, titolare dell'atelier SZ Design



PER POCHI, APPASSIONATI, CULTORI
 Il propulsore della Diatto Ottovù, 8 cilindri a V di 4,6 litri, distribuzione bialbero, 32v e compressore volumetrico eroga una potenza base di 530 Cv ma può essere incrementata fino a 650. Zagato realizzerà una produzione di nove "esemplari unici" per Europa, Asia e America, con piccole differenze di dettaglio tra le tirature



centrarsi sui dettagli, finendo per perdere la giusta direzione. Il risultato è un processo senza ritorno, quasi istintivo. La carrozzeria, insomma, è come una scultura, nata da piccoli colpi di scalpello.

La Diatto Ottovù Zagato, quindi, utilizza tecnologie moderne per offrire all'acquirente l'esoticità di un'auto "quasi" da corsa (8 cilindri a V, 4,6 litri, elaborazione Roush, potenza da 530 Cv a salire) con tutta la praticità e la facilità d'uso che un collezionista moderno richiede: infatti è equipaggiata anche con un sistema di diagnostica "remota", analizzabile via Internet in tempo reale.

IMPRESSIONI DI GUIDA

"Le prestazioni pure, al giorno d'oggi, non sono più fondamentali - dice Andrea Zagato. Se affermo che la Diatto supera i 300 km/h non sento di aver fornito un'informazione di cui

andare fiero. Perché oggi è molto semplice raggiungere queste velocità (molte automobili sono in grado di farlo) e perché, paradossalmente, è sempre più difficile: l'elevata velocità è sintomo di elevatissima pericolosità, le condizioni del traffico non lo consentono quasi più".

Le immagini di queste pagine descrivono ampiamente le sensazioni "visive" di quest'esotica fuoriserie. Sono un invito alla carica, a immedesimarci in un gentleman driver di un tempo ormai perduto che apriva la portiera del suo gioiello e, carico di passione, si dirigeva in pista per una corsa. Con questa palpabile agitazione (molto più che emozione) apriamo la portiera della Ottovù Zagato. C'è una massima che afferma: "non è importante quello che succede, ma come lo si vive". Vivere questi momenti è qualcosa di particolare, che dà a ogni gesto, ogni

piccolo accadimento un sapore diverso.

Accomodati nell'artigianale abitacolo si assaporano le sensazioni di un'auto nata dall'idea del cliente che l'ha fortemente desiderata e dove ci saranno sempre piccole differenze rispetto alle successive, caratteristica che ne accresce l'unicità.

La plancia, imponente, sinuosa, e totalmente rivestita in pelle chiara, è perfettamente aderente allo stile Zagato: niente "barocchismi", niente pulsanti inutili sparpagliati senza una logica: ci sono tre bocchette d'aerazione, il pulsante dell'hazard, il logo Diatto. Punto.

Nella parte inferiore, dove il colore della pelle muta in un grigio scuro che esalta il prestigio e l'esclusività del "bicolore" (motivo riproposto sul pannello della portiera), si diparte il tunnel centrale, la cui superficie



iniziale è composta da una placca metallica smaltata che circonda la leva del cambio; questa ospita le tre manopole per il controllo della climatizzazione e qualche pulsante di servizio. Più indietro, nuovamente in un mare di pelle, i pulsanti dei vetri elettrici, il meccanismo degli specchi (elettrici) e la leva del freno a mano (rivestita ovviamente in pelle). Infine, il "bauletto" portaoggetti centrale. I sedili, rivestiti e a regolazione totalmente elettrica sono comodi ma possiedono il comfort di un'auto veloce e impetuosa: imbottitura rigida, schiena immobile, buon contenimento laterale. Dietro di loro, l'esiguo spazio per due sedili a uso d'emergenza.

All'avviamento, il motore assume un tono roco e molto profondo, una voce possente che, come per incanto, avvolge le forme della carrozzeria dando loro un nuovo significato: quello di una macchina veloce e brutale, degna erede di una Ferrari 250 GTZ, di un'Osca 1.600 Coupé GT, di una

Maserati A6G '54.

I primi passi con lei sono di attento studio e concentrazione (e di rispetto: l'auto non è ancora definitiva al 100% mancando alcuni elementi di messa a punto). È un gioiello nato da mani umane, non meccaniche, quindi attente a elaborare una delicata messa a punto, impegnate a far quadrare i conti di un veicolo artigianale da oltre 500 cavalli e, del resto, in regola con l'omologazione. È un privilegio poter valutare un'opera così intrisa di lavoro artigianale. Il telaio sembra molto rigido, le sospensioni, dure, avvertono tutte le irregolarità dell'asfalto. Il cambio, abbastanza ben manovrabile, riflette la sua appartenenza all'epoca attuale. Proviamo ad accelerare. La prontezza del propulsore è palese: non aspetta altro che il gas venga affondato per trasmettere tutte le sue autentiche sensazioni di motore quasi-da-corsa. Non è possibile "esagerare" ma si riesce comunque a coglierne il

carattere possente. Il rombo del V8 è maestoso, rabbioso, offre una personalità speciale a un'auto che deve essere "speciale" fino al bullone. Anche in curva l'impressione è di una grande stabilità e un ottimo equilibrio; le masse sono state equilibrate a puntino grazie all'installazione del motore "dentro" il passo, quindi in posizione arretrata e vicino al pilota. Inoltre, è stato compiuto un complesso lavoro di studio sulle sospensioni, per le quali è stato depositato un brevetto, mentre il telaio è caratterizzato da una rigidità molto elevata. Il riscontro è palese nelle curve veloci dove il comportamento sicuro è funzione della precisione dello sterzo, ben rapportato. L'Ottovù, del resto, è pienamente stabile: nonostante i lunghi scuotimenti delle sospensioni, necessari per garantire un buon comfort di marcia. La geometria delle sospensioni consente di evitare, anche nelle curve condotte con andatura "abbastanza" veloce, di effettua-

TRADIZIONE E INNOVAZIONE
La piattaforma dell'Ottovù consiste in un telaio senza scocca autoportante. Ciò significa che, anche senza la carrozzeria, la vettura è perfettamente marciante. Le sospensioni, a doppi triangoli, sono state oggetto di brevetto

re correzioni di sterzo. L'Ottovù, insomma, esaminata e "assaggiata", ha da subito restituito un sapore intenso: quello di un'autentica Granturismo per la quale il piacere del possesso è un viaggio complesso e lungo, che non si ferma al suo concetto di base ma ha il suo completamento nelle sensazioni dinamiche. Le quali giustificano appieno la sua logica costruttiva, la "Z" che reca sulle fiancate, l'architettura meccanica specificamente pensata per una guida veloce e appassionata.

Diatto: tutto cominciò quando c'erano solo le carrozze

Diatto è un marchio con 170 anni di storia; è nato nel 1835 come produttore di carrozze ma la sua avventura industriale ha raggiunto nel corso del tempo esiti non ancora eguagliati da nessun altro marchio mondiale come descrivono pochi ma illuminanti esempi.



Nelle corse, per esempio, Diatto ha ottenuto dal 1906 oltre 300 vittorie, nell'ambito della progettazione si è avvalso della collaborazione di Ettore Bugatti e nelle competizioni di Tazio Nuvolari (come pilota) e di Alfieri Maserati (fondatore della Casa del Tridente, Direttore Sportivo Diatto negli Anni 20). La casa automobilistica vera e propria nasce a Torino nel 1905: 500 operai lavorano alla produzione di auto sportive e di lusso, con motori a 4, 6 e 8 cilindri con compressore, fino a 6.000 cc. Nel 1915 è



già il terzo gruppo Industriale del Regno d'Italia. Nel 1932 dopo circa 8.500 esemplari, l'attività viene limitata alla sola produzione di pezzi di ricambio, che continuerà fino al '55, anno della definitiva interruzione.