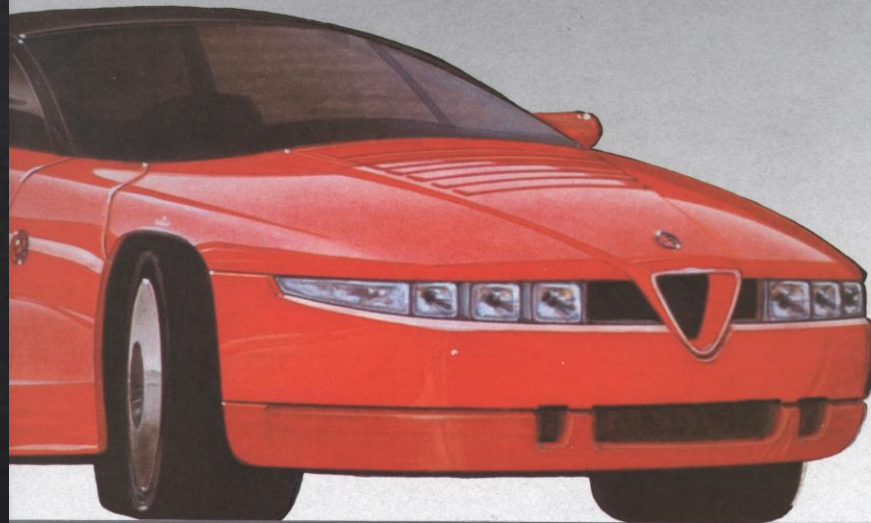


ZAGATO



ALFA ROMEO ES 30 ZAGATO

ALFA ROMEO ES 30 ZAGATO

Questa vettura è per noi della Zagato qualcosa di veramente speciale e non poteva esserci niente di più bello che carrozzare un'Alfa Romeo per ricordare i nostri settant'anni di attività. A questa grande Casa automobilistica abbiamo infatti legato fin dall'inizio il nostro nome e, grazie ai suoi strepitosi successi sportivi, siamo entrati con lei nella leggenda dello sport automobilistico.

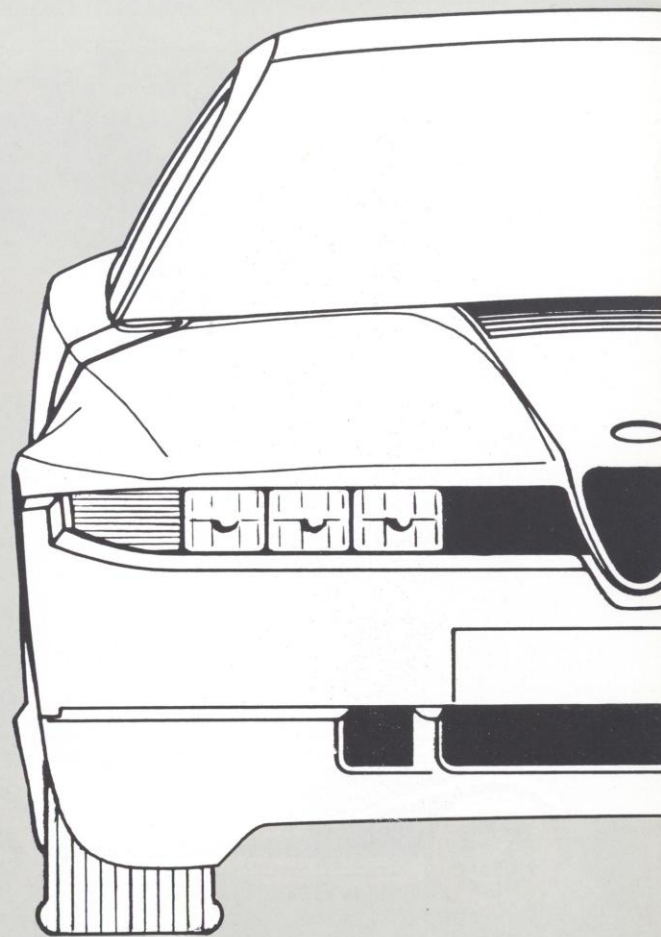
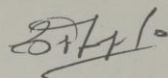
È stato sempre così, dai tempi di nostro padre che erano quelli di Nuvolari, di Borzacchini, di Ferrari e di Guidotti.

E così è stato con l'Alfa Romeo 1900 SSZ, con la Giulietta SZ e le leggendarie Giulia TZ. Senza dimenticare che Fangio, con la sua fantastica monoposto Alfa 159 da noi "vestita" ci rese in qualche modo partecipi anche di un titolo mondiale in Formula uno.

Ora tocca a questa nuova vettura continuare una tradizione vincente.

I tempi sono nuovi e i coupé stradali, esclusi oramai dalle corse, hanno perso l'iniziale destinazione sportiva. Ma questa nuova Alfa Romeo Zagato ci sembra proprio una di quelle auto capaci di trasmettere il sapore della pista: trasgressiva e innovatrice, cattiva e affascinante ... E in questo riconoscerci vediamo premiato il nostro lavoro.

Elio Zagato





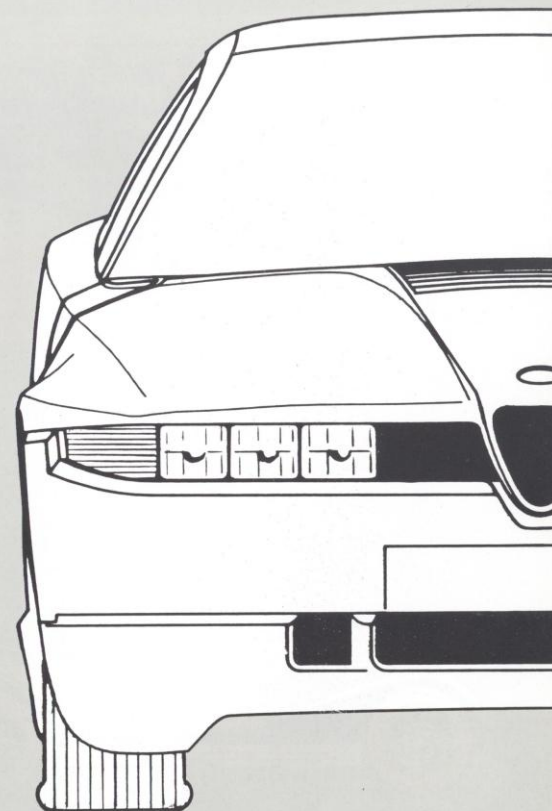
ALFA ROMEO ES 30 ZAGATO

This car is something very special for us at Zagato and we could wish for nothing more appropriate to record our seventy years of activity. From the beginning we have coupled our name to that of this great Automobile house thanks to the many well-known sporting successes that we have together entered into the legends of automobile sport.

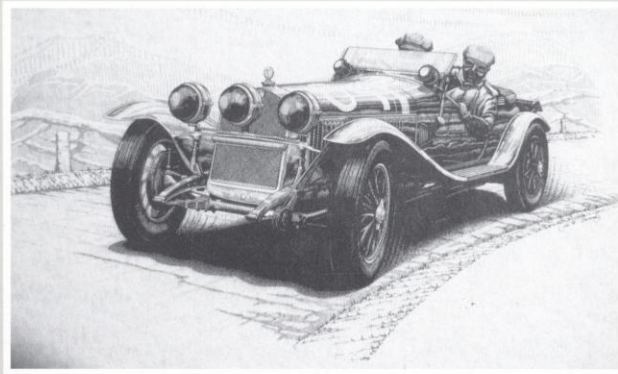
It was always thus; from the days of our father which were those of Nuvolari, Borzacchini, Ferrari and Guidotti. And then there were the Alfa Romeo 1900 SSZ, the Giulietta SZ and the legendary Giulia TZ. Not forgetting also that Fangio with the fantastic single-seater Alfa 159 took a part of us into his world formula one championship title.

Now this new ESZ continues a winning tradition. Times have changed and road-going coupes, once built exclusively for racing, have lost that initial sporting destination. But this latest Alfa Romeo Zagato seems to us to be one of those cars for which we have a strong sentimental attachment, a continuation of the spirit of the past: untraditional and innovative, wicked yet fascinating ... that is how we recognize ourselves and see our work recognized by others.

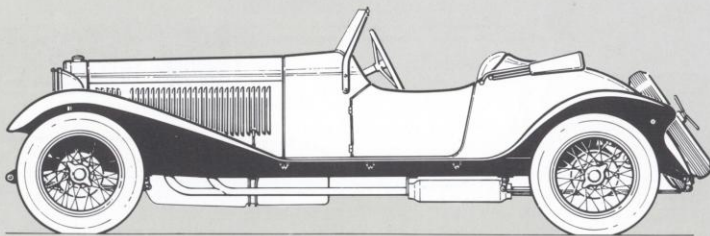
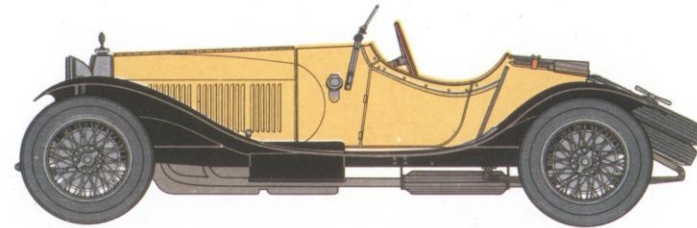
Elio Zagato



Alfa Romeo 1750 - 1929



Alfa Romeo 1750 - 1929

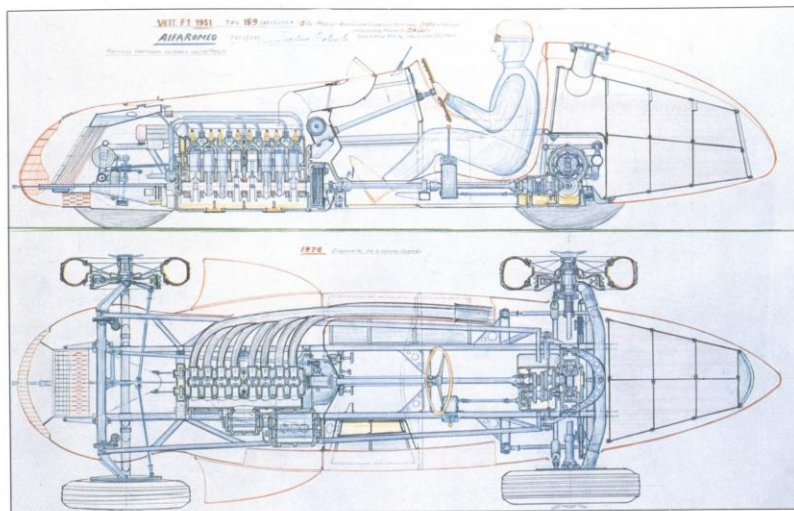
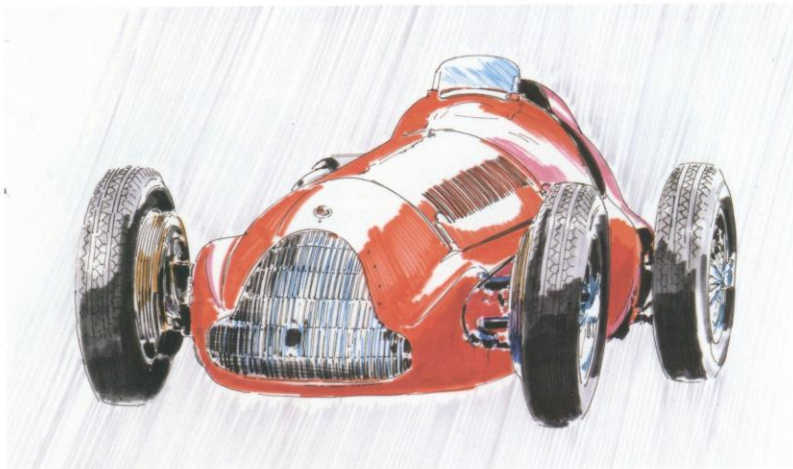


Alfa Romeo 1500 - 1928

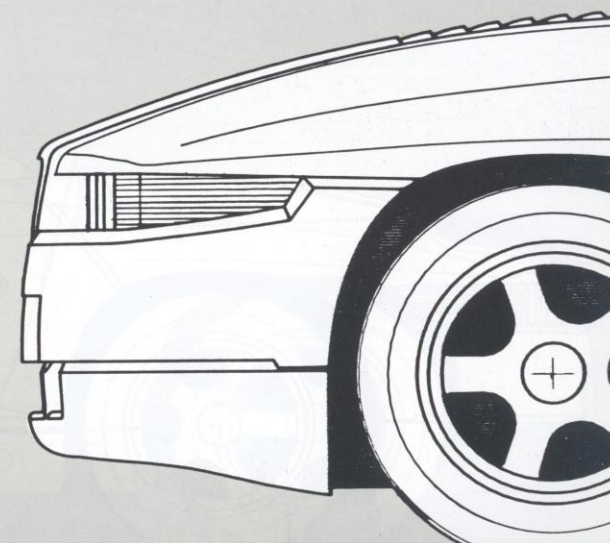


Alfa Romeo 1750 - 1930

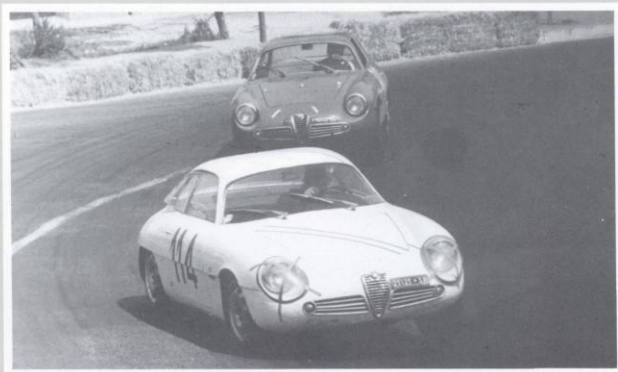
Alfa Romeo 159 - 1951



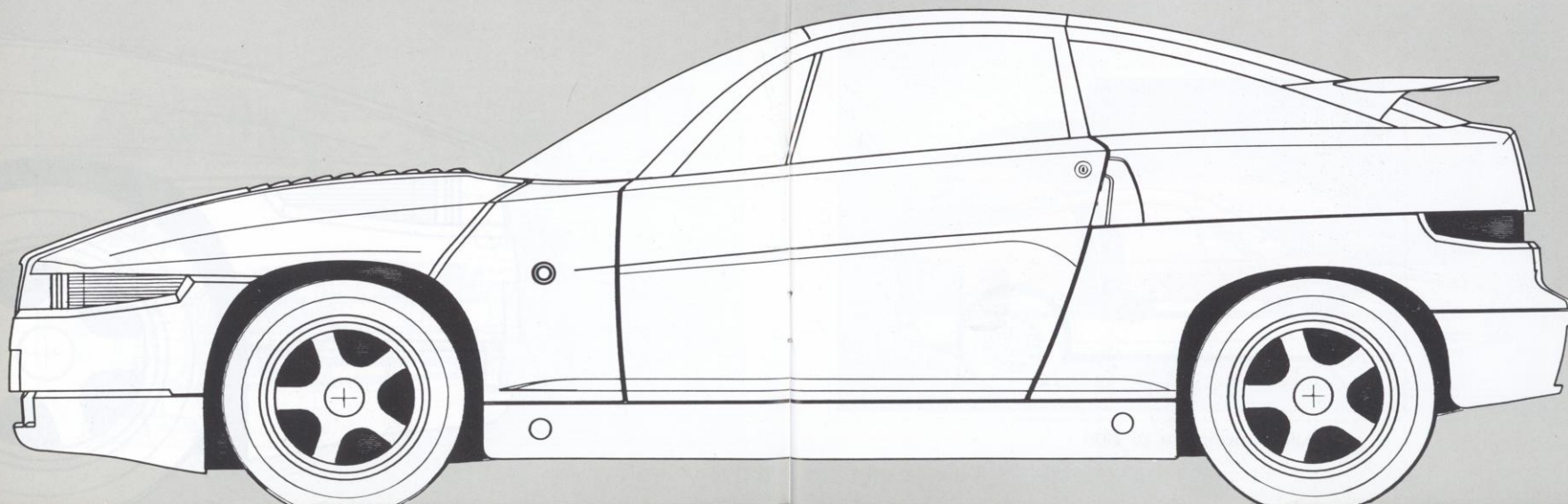
Alfa Romeo 1900 SSZ - 1954



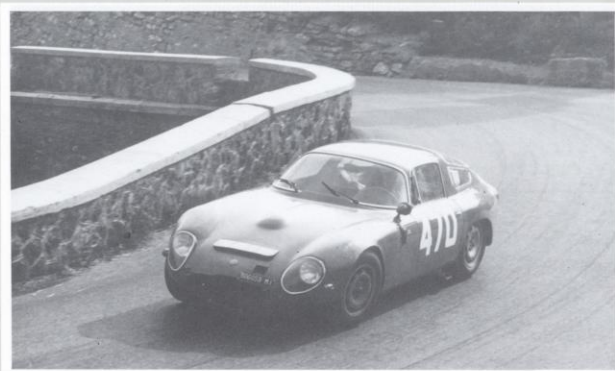
Alfa Romeo SZ - 1959



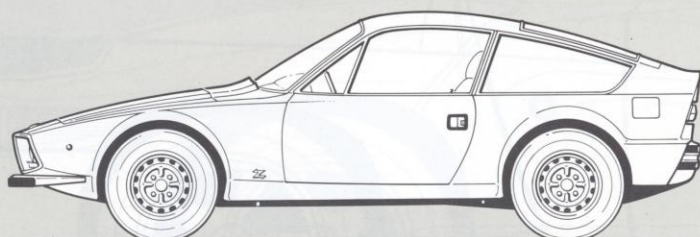
Alfa Romeo SZ coda tronca - 1960



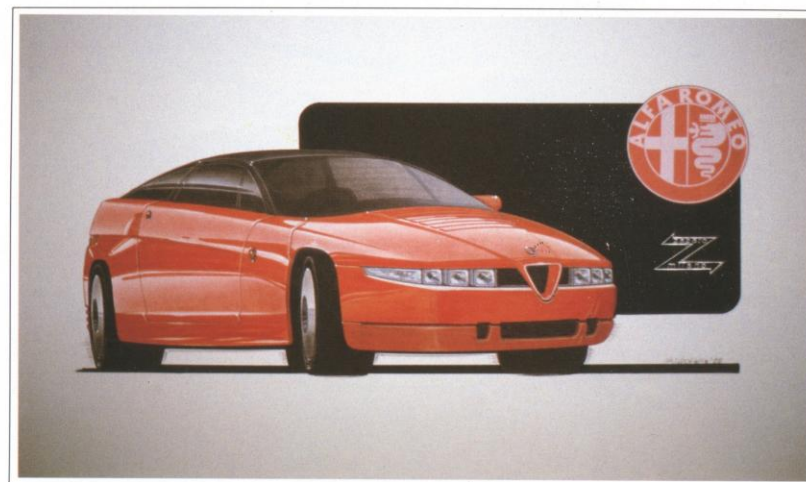
Alfa Romeo TZ1 - 1963



Alfa Romeo TZ2 - 1965

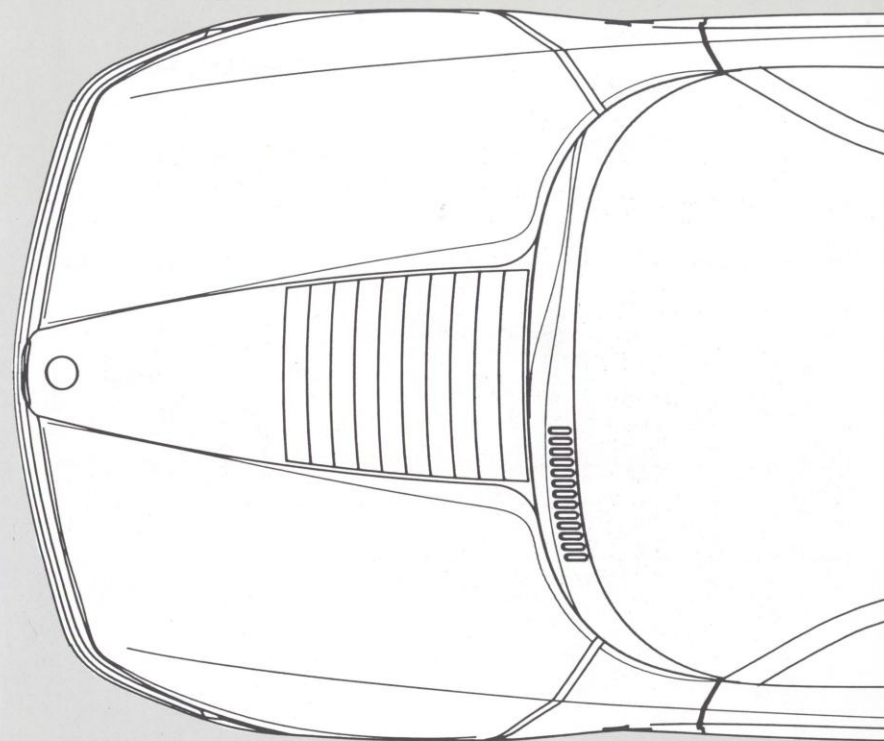
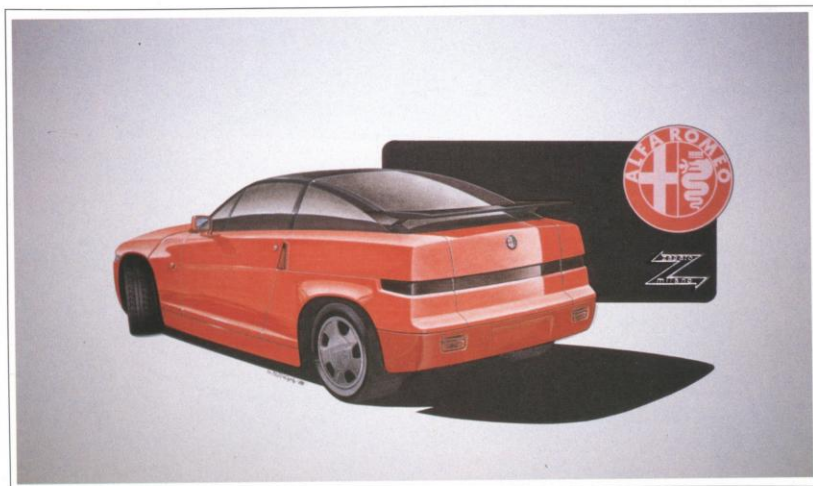


Alfa Romeo junior Z - 1970



Alfa Romeo ES 30 - 1989

Alfa Romeo ES 30 - 1989



Ugo Zagato in una rara istantanea che lo ritrae con i suoi operai davanti alla sede di corso Sempione. Lo si riconosce al centro della foto, tra due amici. Alle sue spalle s'intravede il piccolo Elio. Nella pagina accanto Ugo Zagato in una foto del 1965.



IL CARROZZIERE DA CORSA

Ugo Zagato aprì la sua carrozzeria, a Milano, nel 1919, quando non aveva ancora 30 anni. All'inizio era solo una piccola officina, con pochi operai e attrezzature appena sufficienti.

Il capitale sociale era costituito da tutta la sua liquidazione come capo reparto delle Costruzioni Aeronautiche Pomilio (da cui si era appena dimesso) e dai soldi di un socio che doveva fargli da amministratore. Le prospettive tuttavia erano buone: l'industria automobilistica milanese, appena nata, era già in veloce espansione. C'era l'Isotta Fraschini e soprattutto l'Alfa Romeo che aveva aperto da pochi anni il nuovo complesso del Portello.

Le carrozzerie milanesi, a quel tempo, erano non più di una decina. Il lavoro perciò non tardò ad arrivare, anche per Zagato che aveva imparato il mestiere quand'era ragazzo, nella carrozzeria Varesina, e l'arte di trattare i metalli in Germania, dove era emigrato giovanissimo.

Alle sue automobili (le prime furono Diatto e Fiat) il giovane Ugo aggiunse subito qualcosa di nuovo: la ricerca della leggerezza e della aerodinamicità, elementi fondamentali nella costruzione degli aeroplani ma del tutto inapplicati, fino ad allora, dagli artigiani carrozzieri del tempo. Zagato trasferì infatti nelle sue realizzazioni quanto aveva appreso assemblando biplani alla Pomilio. Erano tutte idee nuove che non tardarono a incuriosire l'Alfa Romeo e gli fecero ottenere le prime importanti commesse.

Ma fu Vittorio Jano, un giovane progettista appena assunto dalla Casa del Portello grazie alla mediazione di Enzo Ferrari, a volere che Ugo Zagato partecipasse alla realizzazione della sua nuova 1.500 Sport che subito vinse, nel 1928, la Mille Miglia. E dopo la 1.500 venne la leggendaria 1.750.

Il destino di Zagato, carrozziere da corsa, maestro nella lavorazione dell'alluminio e precursore dell'aerodinamica automobilistica fu così definitivamente segnato. La Mille Miglia divenne la sua "Scala". Da quel momento in poi le sue auto furono sempre presenti e vincenti. Con lui corsero piloti famosi come Marinoni, Guidotti,

Ugo Zagato opened his Milan coachworks in 1919 when he was still less than thirty years old. At the beginning it was only a small workshop with a handful of workers and tools which were barely adequate.

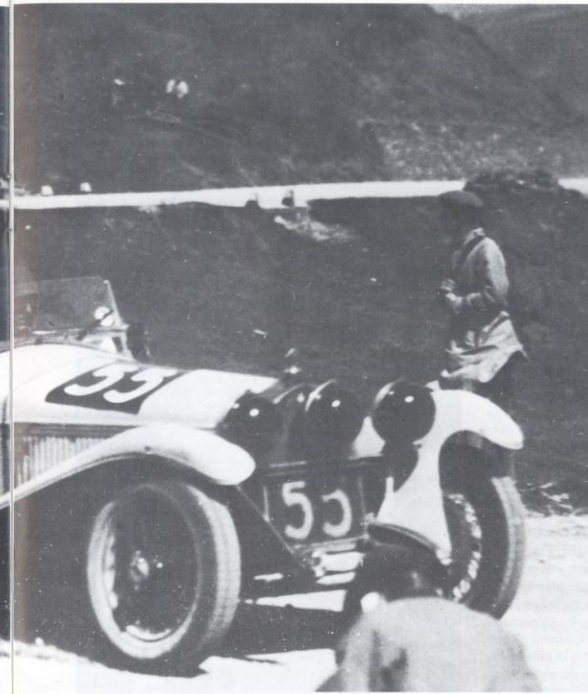
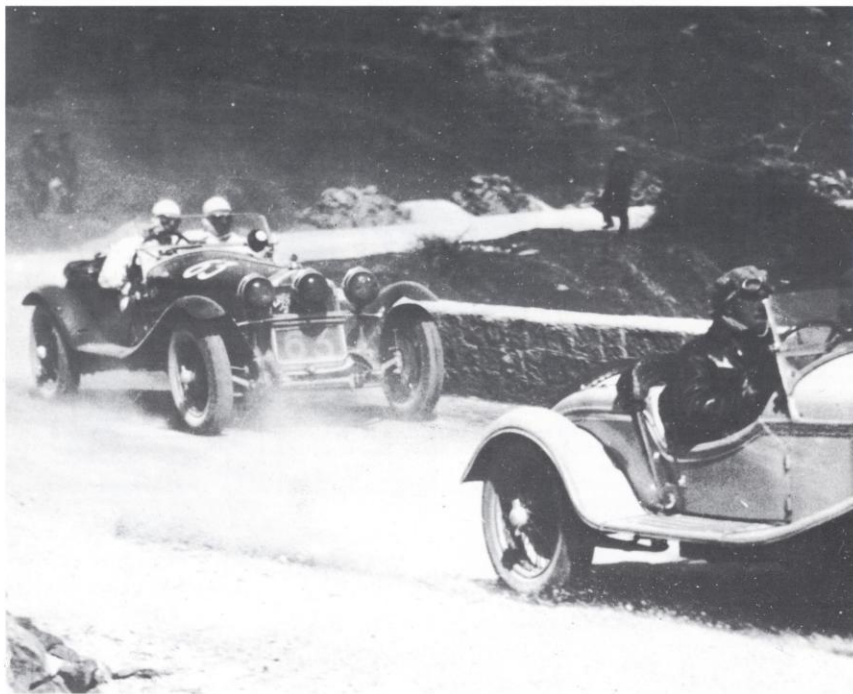
A partner who was to handle the administrative side of the business provided some money and the remainder of the share capital was made up of the severance pay which Zagato had received upon his resignation as department head at Costruzioni Aeronautiche Pomilio. The prospects were good: the new born Milanese car industry was already expanding rapidly. There was Isotta Fraschini and, above all, Alfa Romeo which had opened the new factory complex at Portello a few years before. At that time there were no more than ten coachworks in Milan and so work soon began to come in.

Zagato had learned his craft as a boy at the Varesina coachworks and the metalworker's art in Germany during a period spent there as a youthful migrant worker. Ugo added something new to his cars (the first were Diatto and Fiat): the search for a light, aerodynamic form, an element fundamental to the construction of aeroplanes but which had never been exploited by coachbuilders until then. Zagato simply applied what he had learned assembling biplanes at Pomilio to the business of building car bodies.

It was not long before all these new ideas aroused the curiosity of Alfa Romeo and the first important commissions soon followed.

But it was Vittorio Jano, a young designer who had just been employed by the House of Portello upon the recommendation of Enzo Ferrari, to persuade Ugo Zagato to take part in the creation of the new 1500 sport which promptly won the 1928 Mille Miglia. After the 1500 came the legendary 1750.

Racing coachbuilder, master worker in aluminium, and the father of motoring aerodynamics: Zagato's destiny was by this time definitively marked out. The Mille Miglia became his "Scala", the stage upon which his cars sped from one triumph to another. Many famous drivers raced with him: Marinoni, Guidotti, Campari, Ramponi, Nuvolari,



In primo piano l'Alfa Romeo 1750 Zagato condotta da Alfieri-Cella seguita dalla 1750 di Giulay-Venturi, sulle strade appenniniche, durante la Mille Miglia del 1932. Nella foto sotto una particolare versione della 1750 6C Gran Sport esposta al Salone di Parigi nel '31.

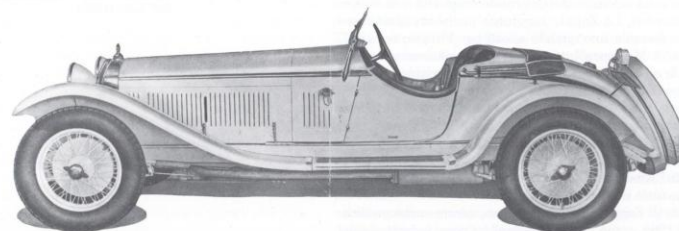
Campari, Ramponi, Nuvolari, Villorresi, Lurani... ma anche semplici appassionati che ricorrevano ai suoi magici tocchi per guadagnare qualche chilometro in più o per battere un avversario. Le sue furono perciò vetture ufficiali, come le Alfa Romeo, ma anche piccole fuoriserie ordinate appositamente dai privati per le gare.

La carrozzeria Zagato si era nel frattempo ingrandita, aveva assunto personale qualificato e i suoi metodi di lavorazione le permettevano di produrre fino a due carrozzerie al giorno. Alle Alfa si erano aggiunte le Lancia e le Fiat e ci fu anche chi si fece "alleggerire" una imponente Rolls Royce e una presidenziale Isotta Fraschini. La prima angusta officina fu presto sostituita da un più ampio capannone in viale Brianza.

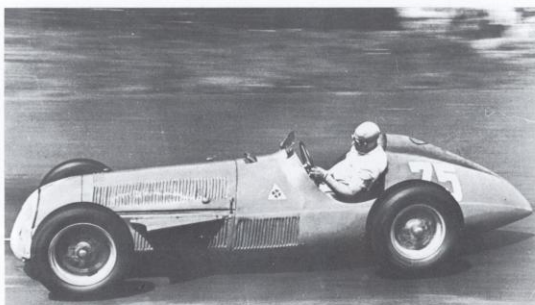
Poi Zagato si spostò accanto all'Alfa Romeo, in via Traiano, per sistemarsi infine in corso Sempione, negli anni che precedettero lo scoppio della seconda guerra

Villorresi, Lurani... but there were just as many amateurs, enthusiasts who looked to his magic touch to provide them with a few kilometres per hour more and the chance to beat an opponent. His cars were therefore not only commissioned by major manufacturers but also by private individuals who ordered "specials" specifically for racing.

In the meantime Zagato Coachworks had grown, qualified personnel had been employed, and his working methods enabled them to build up to two bodies per day. New clients like Fiat and Lancia joined Alfa Romeo and there were even some who had imposing Rolls Royces and presidential Isotta Fraschini "lightened". The original cramped workshop was soon replaced by a spacious factory in Viale Brianza. Then, in the years preceding the outbreak of W.W.II, Zagato moved next door to the Alfa Romeo premises in Via Traiano and then again to Corso Sempione. During one of the many wartime bombardments of Milan his



Alfa Romeo 159 con carrozzeria Zagato. Questa vettura ha vinto il campionato del mondo di formula uno, con Manuel Fangio, nel 1951.



mondiale. Durante uno dei molti bombardamenti su Milano, in pieno conflitto, la sua carrozzeria fu colpita e distrutta. Zagato non si lasciò abbattere. Chiese aiuto all'ingegner Luigi Fabio Rapi, progettista dell'Isotta Fraschini e ottenne la possibilità di affittare un vecchio capannone dell'azienda dove si mise a carrozzare auto-carri.

Quando finalmente la guerra finì, fece costruire un nuovo stabilimento in via Giorgini, alla periferia nord della città, ma sempre vicino al Portello.

Con lui c'è già il figlio Elio, appena laureato alla Bocconi, pronto a dargli una mano come amministratore. Ma fu una promessa che durò poco. Elio si appassionò infatti subito alle corse automobilistiche e fu proprio con lui che le Zagato tornarono in pista e alla notorietà.

Le corse influirono naturalmente, come già era accaduto in passato, sullo stile Zagato. Le progettazioni divennero sempre più esasperate e si intensificò la ricerca di soluzioni d'avanguardia per contrastare gli avversari. Elio era il suggeritore e il collaudatore. All'uso tradizionale dell'alluminio si aggiunse quello del plexiglas, (una novità a quei tempi), al posto dei cristalli e per carenare i fari. Nacquero le famose cupoline Zagato, oggi quasi un family feeling, per abbassare la vettura senza sacrificare il pilota. Si realizzarono i primi sedili avvolgenti.

Furono anni sicuramente di grande creatività e di importanti successi. La Zagato raggiunse anche un titolo mondiale in formula uno quando allestì per Fangio, nel 1951, l'Alfa 159. Ma soprattutto la sua partecipazione alle corse favorì la nascita e il successo delle Gran Turismo, nella cui categoria Elio Zagato brillò ripetutamente, conquistando numerosi titoli italiani. Moltissimi furono i modelli famosi realizzati in quegli anni.

Tra questi meritano un particolare cenno la Fiat 8VZ e l'Alfa 1900 SSZ. Le loro linee sfruttavano l'aerodinamica del tutto tondo che fu perfettamente esemplificata nella riuscita serie delle piccole Abarth.

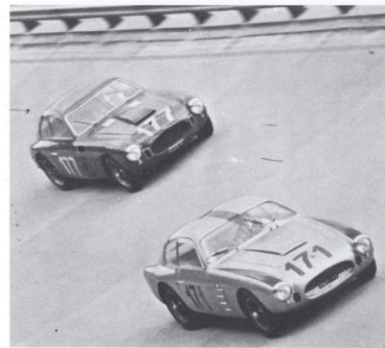
Un'Abarth Zagato, la 1000 bialbero, venne anche giudicata, nel 1960, come la migliore realizzazione industriale del



Tra le molte vittorie conquistate da Elio Zagato una delle più prestigiose fu quella del Gran Premio Automobilistico dell'Avus (1955).



Aston Martin DB4 GTZ. Questo modello fu costruito da Zagato in soli 19 esemplari a partire dal 1960. Qui lo vediamo con Elio Zagato alla guida.



Due Fiat 8VZ Zagato sulla curva parabolica dell'autodromo di Monza. Con questa vettura Elio Zagato vinse anche due campionati italiani.

coachbuilding works received a direct hit and was destroyed, but Zagato did not despair.

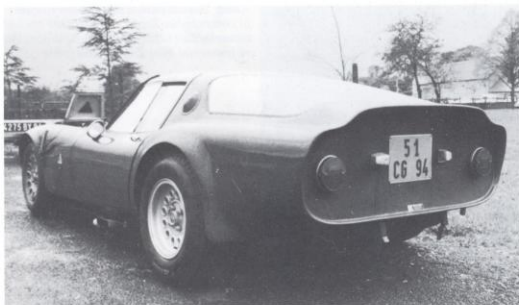
He asked the help of Luigi Fabio Rapi, an engineer and designer with Isotta Fraschini, and obtained the chance of a lease on an old company hangar where he began constructing bodies for armoured cars. When the war was finally over he had a new factory built in Via Giorgini. It was on the northern edge of the city but still close to Portello.

His son Elio, who had recently graduated from Bocconi University, was with Zagato by this time. The young man was to help his father with the administration of the company but it was a promise which didn't last very long. Elio immediately fell in love with motor racing and it was with him that Zagato cars returned to the track and to fame. Needless to say racing had as big as big an influence on the Zagato style as it had done in the pre-war years. The need to stay ahead of the competition made great demands on designers and research aimed at the production of avant garde solutions to technical problems was intensified.

Elio was the ideas man and the test driver. Glass was substituted by plexiglass (a novelty in those days) for wind-screens and headlight cowlings while the traditional use of aluminium was maintained. The famous Zagato "double bubbles", today almost a way of life, were also created. This innovation enabled the vehicle to be lowered without sacrificing the driver's headroom. The first bucket seats also date from this period.

They were certainly years marked by creativity and important successes. Zagato also won a Formula One World Championship when they prepared the Alfa 159 for Fangio in 1951. But above all participation in motor racing favoured the birth and subsequent success of Gran Turismo, the category in which Elio Zagato became an outstanding star after winning many Italian titles. Very many famous models were created in those years.

Among these, the Fiat 8VZ and the Alfa 1900 SSZ deserve particular mention. Their lines exploited the "all round" aerodynamics which were perfectly exemplified by the successful series of small Abarths.



L'inconfondibile coda tronca dell'Alfa Romeo TZ2, un bolide che sintetizza le esperienze aerodinamiche di Zagato. Sotto: vista anteriore della vettura.



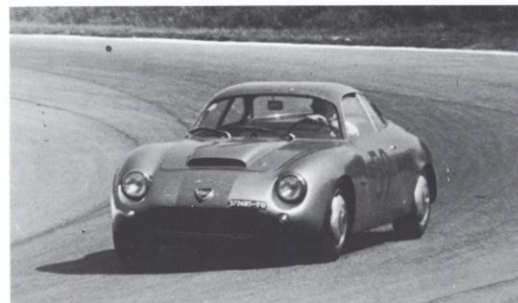
tempo in campo automobilistico e premiata con il "compasso d'oro".

Sono di questo periodo la stupenda Aston Martin DB4 Z, forse la più bella Zagato in assoluto, le eleganti Lancia Appia e Flaminia e l'efficace Giulietta SZ con cui Zagato riallacciò stretti contatti con l'Alfa Romeo. Da questa rinnovata collaborazione nacque la TZ1, un bolide che rivoluzionò tutti i precedenti concetti aerodinamici con l'introduzione della "coda tronca". E dopo la TZ1, l'Alfa TZ2, sintesi perfetta di velocità e design.

La notorietà raggiunta da Zagato con questi modelli favorì anche la produzione di prototipi o piccole serie su motorizzazioni Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Volvo, Rover e soprattutto Maserati (ricordiamo la bellissima AG6). Anche la richiesta da parte dei clienti crebbe tanto che Zagato decise di ampliarsi e incaricò il secondogenito, Gianni, che aveva affiancato in fabbrica il fratello, di individuare una

In 1960 an Abarth Zagato, the 1000 twin cam, was judged to be the best motor vehicle in production at the time. It was awarded the prestigious "Golden Caliper". The stupendous Aston Martin DB4 Z, perhaps the most beautiful Zagato design of all, also belongs to this period. There were also the two elegant Lancias, the Appia and the Flaminia, as well as the efficient Giulietta SZ with which Zagato reestablished close links with Alfa Romeo. The TZ1 was the fruit of this renewed collaboration — it was a rocket which brought new life to earlier aerodynamic concepts with the introduction of the "short tail". After the TZ1 came the Alfa TZ2, the perfect synthesis of speed and design.

The fame which these models brought Zagato stimulated the production of prototypes or small series built around engines provided by Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Volvo, Rover, and above all, Maserati (the beautiful AG 6 is particularly well remembered). Demand began to grow so much



Qui accanto la Flaminia Sport Special, in una particolare versione corsa (1962). Sotto: una Giulietta SZ supera all'interno una Lancia Appia Zagato.



nuova area su cui costruire una industria moderna, capace di stare al passo con i tempi. La nuova fabbrica fu realizzata ad Arese, su un'area di 30.000 metri quadrati, attigua all'autostrada Milano-Laghi, oggi sede della Zagato. Dotata di macchinari moderni, un impianto di verniciatura ad anelli indipendenti, due linee di abbigliamento con convogliatore a terra e propri reparti di salleria, questa struttura ha permesso alla Zagato un rapido passaggio dalla produzione artigianale a quella semi industriale, caratteristica quest'ultima che è stata tuttavia mantenuta negli anni successivi anche in presenza delle nuove tecnologie introdotte nell'azienda. Ne beneficiarono particolarmente due modelli: la serie Lancia Fulvia Sport e l'Alfa Romeo Junior Z, due "piccole" gran turismo che ottennero un grande successo di pubblico e, come sempre, numerose vittorie in gara. Conclusa nel 1974 la loro produzione la storia della Zagato diventa storia dei nostri giorni.

that Zagato decided to expand and so he gave his second son Gianni, who was working in the factory with his brother, the task of finding a new site upon which to build a modern factory which would enable the company to stay abreast of the times. The new factory was built alongside the motorway which runs from Milan to the lakes. It covers an area of 30.000 square metres and it is still the home of Zagato today. The plant is equipped with modern machinery such as a paint sprayer with two independent circuits, two trim assembly lines with ground conveyors and their own upholstery departments.

One result of this was to enable Zagato to make a rapid transition from the hand crafted, non mechanized tradition to a semi-industrialized production system. The latter is a characteristic which has been maintained until today even though the company continues to introduce new techniques.

Lo stabilimento Zagato a Terrazzano di Rho (Milano).



LA ZAGATO OGGI

L'attività della Zagato è oggi diversificata. La sua struttura sociale si è adeguata ai tempi, gli impianti modernizzati. Costituita in holding, la Zagato S.p.A. controlla la Zagato Car s.r.l. e la Zagato Design s.r.l.. Quest'ultima unità è il motore propulsore e creativo dell'azienda. Scomparso Ugo nel 1968, Elio e Gianni Zagato lo sostituiscono al vertice dell'azienda. In breve la Car avvia un'attività specializzata nella blindatura di ogni tipo di veicolo. In questo campo la Zagato sperimenta tecnologie d'avanguardia, deposita brevetti esclusivi e raggiunge i massimi livelli di sicurezza. Ancora oggi è in Italia una delle aziende leader nel settore. Gianni Zagato si è intanto appassionato a un progetto ambizioso quanto anticipatore: la vettura elettrica. Si realizzano i primi prototipi poi si costruiscono le prime serie per un utilizzo in grandi centri espositivi e sui campi da golf. Con una meccanica sempre più sofisticata e affidabile, la Zagato ha recentemente omologato anche un veicolo per uso urbano a lunga autonomia e con prestazioni eccezionali. L'arte carrozzeria e il design automobilistico non vengono naturalmente mai dimenticati. Gli ultimi dieci anni sono stati caratterizzati dalla produzione di numerose serie speciali su incarico di case automobilistiche italiane e straniere come la Bitter, la Bristol, la Lancia e, attualmente, la Maserati per conto della quale la Zagato produce la Biturbo Spider. I progetti sono sempre del centro studi e ricerche, la Zagato Design, che intensifica la sua attività spaziando dall'accessorio automobilistico, ai prodotti industriali più diversificati (motociclette, caschi, imbarcazioni, sedili). Su propria iniziativa ma soprattutto per conto di Case automobilistiche, Zagato crea due dream car, l'Aster e la Chicane, un personalissimo coupé, l'Alfa Zeta 6, su meccanica Alfa Romeo GTV 6 iniezione e la "Tempo Libero", una sei posti multiuso con trazione tradizionale (Alfa 33) e mista (motore a benzina e motore elettrico).

Nel 1986 infine ha portato a termine un entusiasmante progetto: L'Aston Martin Vantage Zagato, seguita, nel 1988, dall'Aston Martin Volante Zagato.

Today Zagato has diversified and its structure has been altered to suit the changing times. The plant too has been modernized. Zagato SpA, the holding company, controls Zagato Car s.r.l. and Zagato Design s.r.l. This last unit is both the creative impulse and driving force behind the company. When Ugo died in 1968 Elio and Gianni Zagato succeeded him at the head of the company. Shortly afterwards the Zagato Car Company began specializing in the production of armoured vehicles of all kinds. Zagato experimented constantly in this area of high technology, it registered many exclusive patents and achieved the highest levels of security. It is still a market leader in this sector in Italy today. In the meantime Gianni Zagato has become passionately involved in a project as ambitious as it is ahead of its time: electrically propelled vehicles. The first prototypes are being made now and then the first series for use in large exhibition centres or golf courses will follow. Using ever more sophisticated and reliable technology Zagato has recently had a vehicle homologated which is suitable for urban use. It may be used for long periods before recharging is necessary and its overall performance is exceptional.

The coachbuilder's art and motor car design have not been forgotten, needless to say. The last decade has seen the production of numerous special series which have been commissioned by both Italian and foreign firms like Bitter, Bristol, Lancia, and, at present, Maserati, for whom Zagato is currently producing the Spider twin turbo. The centre for study and research, the Zagato Design company, continues the search for new design projects and its activities range from motoring accessories through to motor cycles, crash helmets, boats, and seats.

On its own initiative, but above all on behalf of car producers, Zagato makes two "dream cars", the Aster and the Chicane, and exclusive coupé, the Alfa Zeta 6 which is built around and Alfa Romeo GT 6 injection.

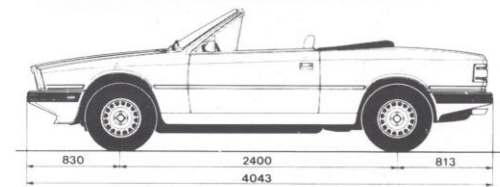
And finally in 1986 an exciting design project has come to a successful conclusion: the Aston Martin Vantage Zagato. In 1988: Aston Martin Volante Zagato.

Elio e Gianni Zagato

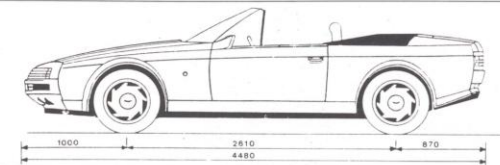


PRODUZIONE 1989

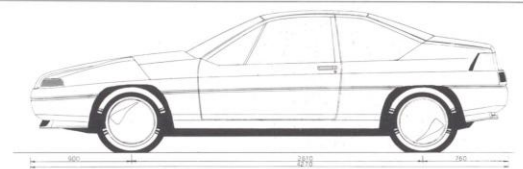
Maserati Biturbo spider



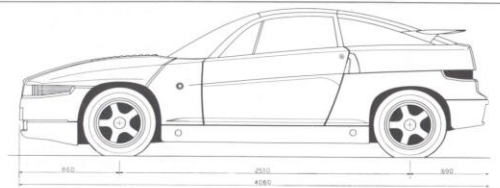
Aston Martin Volante Zagato



Autech Zagato Stelvio



Alfa Romeo ES 30 Zagato





Pubblicazione speciale per la presentazione
dell'ALFA ROMEO ES 30 ZAGATO
a cura dell'Ufficio Stampa Zagato Car
Terrazzano di Rho (Arese) Italia - tel. (02)930.16.35
Telex 332528 ZAGATO I - Telefax 9302274
Realizzazione: Studio Marchionò
Stampa: Grafica Milanese
tel. (035) 88.15.49
via Levate, 2 - Osio Sotto (BG)

