



Reconstitué à partir d'une photo grâce à la modélisation par ordinateur, cet exemplaire de la Lancia Aprilia Sport est parfaitement représentatif du style aérodynamique développé par Zagato dans les années 30. À droite, la Maserati GS de 2007, exposée l'an dernier à la Villa d'Este.

Andrea Zagato « Nous avons lancé la production de neuf Bentley GTZ »

Petit-fils du fondateur, Andrea a relancé la marque Zagato en recentrant son activité sur l'automobile d'exception. Plus que toute autre, la griffe milanaise a appris à cultiver la rareté, sans jamais se départir de son style si particulier.

Par Philippe Verheyden - Photos : nico-photos.com

La carrosserie Zagato a été fondée il y a près de 90 ans. Pouvez-vous retracer les lignes de force de son histoire ?

Tel un peintre ou un sculpteur, Zagato a connu plusieurs périodes. Chacune correspond à une décennie. La première, les années 20, consistera à transférer la technologie aéronautique à l'automobile. Ensuite, mon grand-père a adopté la « streamline » tout au long des années 30, avec des carrosseries très aérodynamiques comme celle de l'Aprilia Sport de 1938 dont le profil est dessiné en aile d'avion. Les

années 40 sont celles des carrosseries panoramiques avec des grandes glaces réalisées en plexiglas pour gagner du poids, mais aussi pour s'autoriser des courbures que la technologie du verre ne permettait pas à l'époque. L'exemple le plus fameux de ce style panoramique est représenté par une Ferrari 166 de 1948-49 dont la restauration sera terminée en septembre. Les années 50 sont celles du Grand Tourisme et les années 60 celles des séries spéciales : vous changez la peau d'une voiture de série dont vous conservez tout l'amé-

nagement intérieur, comme nous l'avons fait pour les Lancia Flaminia et Fulvia. Durant les années 70, Zagato introduit une nouvelle génération de formes aérodynamiques au traitement très géométrique...

N'était-ce pas une tendance générale, plutôt qu'une spécificité du style Zagato ?

La première voiture à présenter une carrosserie aérodynamique géométrique fut notre Alfa Junior Z de 1968. Après elle, suivirent les Alfa Sprint et GTV de Giugiaro qui en

reprenaient le dessin dans des proportions différentes... comme dessinées au pantographe ! Ensuite, Zagato se lança dans les éditions limitées au cours des années 80 pour des constructeurs comme Aston Martin et Alfa Romeo, avant de conforter la marque Zagato avec une série de concept cars. Aujourd'hui, nous sommes entrés dans notre période néo-classique.

Quels sont les fondamentaux du style Zagato ?

C'est vrai que la valeur d'une



Face à une série de boxes prévus pour accueillir les projets secrets, la galerie Zagato expose un florilège de voitures d'exception, dont la plupart portent la griffe Zagato, telles l'Alfa Junior Z (1968), l'Aston DB7 Z produite à 99 exemplaires (2002) ou la Diatto de 2007.



marque comme la nôtre dépend de la constance de ses fondamentaux que voici : tout d'abord ne signer que des voitures à deux portes. À l'unique exception de l'Isotta Fraschini Monterosa (1947), toutes les carrosseries Zagato sont des coupés ou des roadsters. Autre signe de reconnaissance, le fonctionnalisme, la clé de notre identité. Contrairement aux autres grands

carrossiers italiens qui sont tous turinois, Zagato est milanais. Et cette différence est fondamentale. Notre influence culturelle et historique est autrichienne. La leur est française. Les Turinois sont tournés vers les Arts Déco, les Milanais vers le rationalisme et le minimalisme. Leur tradition vient de Figoni & Falaschi, de Bugatti... la nôtre du Bauhaus. Prenez la Lancia Flaminia de

Pininfarina et la nôtre. Celle de Pininfarina est superbe, il y a des chromes, des ailerons à l'arrière... C'est de l'art décoratif appliqué à l'industrie. La nôtre est plus simple. Zagato se concentre sur les volumes de la carrosserie, pas sur les détails. Le double bossage du pavillon, si typique du style Zagato, n'a rien de décoratif, c'est un élément purement fonctionnel qui présente un avantage aérodynamique et structurel, sans parler du gain en garde au toit à l'intérieur de la voiture.

Quelle est la plus représentative de la griffe Zagato ?
La Fiat Ottavo Zagato ! C'est la meilleure voiture pour représenter l'essence de la marque Zagato. Simple, rapide, légère, minimaliste, double bossage, huit cylindres, tout y est...

Quel est le champ d'activité actuel de Zagato ?
D'une part, il y a le centre de style qui travaille pour des marques automobiles majeures comme Ferrari, Maserati et Alfa Romeo, mais aussi pour des marques extra-automobiles. Et d'autre part, il y a l'Atelier qui nous a permis de recréer la

liaison privilégiée qui existait jadis entre le constructeur et le client. Dans les années 60, Ferrari livrait personnellement ses voitures au roi de Belgique ou à Steve McQueen. Constructeurs et carrossiers faisaient du sur mesure pour leurs clients. Et c'est cette relation que je veux réhabiliter avec l'Atelier.

Quelles sont les voitures que vous proposez et quel est leur degré d'exclusivité ?
Nous avons commencé la production de neuf Bentley GTZ. Elle devrait s'achever pour le Salon de Genève 2009 où nous présenterons une nouvelle voiture. Notre but est de réaliser ce type d'opération avec chacune des marques les plus prestigieuses. Après Ferrari, Aston Martin, Maserati et Bentley, nous aimerions travailler avec Bugatti, Rolls Royce, Porsche, Lamborghini, voire McLaren.

Quel est le prix d'une voiture aussi exclusive ?
Comptez le prix de la voiture, plus celui de la transformation qui coûte entre 300 000 et 550 000 € selon les modèles. ♦