



## REKONSTRUKTION EINES KLASSIKERS



# Rekonstruktion eines Klassikers

— 25.03.2008

## Lancia Aprilia Zagato

Dieses Auto kommt aus dem Nirgendwo: Vom Original waren nur zwei Fotos geblieben. Jetzt hat Zagato die Sport-Aprilia von 1937 neu gebaut. Moderne Computer-Technologie half dabei.

**E**in Traum, dieses Auto: Sein Profil folgte dem Schnitt einer Flugzeugtragfläche. Die leichte Barchetta-Karosserie formte eine rollende Skulptur aus Aluminium, sie verhüllte exzellente Lancia-Technik. Drei oder vier Exemplare hat Karossier Zagato in den späten 30er-Jahren auf Aprilia-Chassis für gute Kunden gebaut. Die fuhren damit Rennen, die legendäre Mille Miglia zum Beispiel. Aber niemand kann sich erinnern. Die Sport-Aprilia gingen im Dunkel der Zeit verloren, vielleicht nach Unfällen. Das geschah ja oft mit Rennwagen: Sie waren zum Schnellfahren gebaut, ihre Besitzer genossen Spaß und Erfolge. Pflege, Konservierung? Ach was. Doch heute fährt wieder eine Sport-Aprilia. Neu. Oder alt? Was für ein Verwirrspiel. Der Tragflächen-Lancia flitzt über die Straßen rund um den Zagato-Stammsitz Terrazzano di Rho – so, als hätte es ihn immer gegeben.

**Ugo Zagato schuf 1937 in Mailand ein Meisterwerk**



Die zweiseitige Sport Karosserie entstand auf dem Serienchassis der viertürigen Aprilia.

"Wir hatten jahrelang in aller Welt nach den verschollenen Wagen gesucht", sagt Andrea Zagato (47). "Vergeblich." Er ist Chef der Firma, die weiterhin Auto-Design entwirft, aber auch Entwicklungsaufträge übernimmt. In den 30er-Jahren war es neu, bei Rennwagen auf Schönheit zu achten. Ugo Zagato, Andreas Opa, tat es 1937 – und schuf in Mailand ein Meisterwerk. Der technischen Eloquenz der Aprilia bekam die sportliche Note gut, die Verbindung zwischen Lancia und Zagato wurde fester. Enkel Andrea wünschte sich den kompromisslosen aerodynamischen Entwurf des Großvaters zurück, der Zagato 1919 gegründet hatte: "Seine Aprilia war eine Ikone", sagt er: "Mit einfachem, sehr sauberem Design."



Erbe großer Werke: Andrea Zagato (47) besitzt die Rechte Hunderter Karosserie-Entwürfe.

Nur zwei Fotos haben im Archiv überlebt. Eines zeigt den Wagen schräg von vorn. Das andere von hinten. Aber diese beiden Ansichten genügen vollauf, um einen Klon der verschwundenen Aprilia zu bauen. Zumindest, wenn man einen Stab aus rund 50 Designern, Konstrukteuren, Computer-Experten, Mathematikern und Modellbauern unterhält, dazu einen modernen Maschinenpark für die Prototypenfertigung. Während Ugo Zagato seinen Entwurf vor gut 70 Jahren noch per Hand zeichnete, war der Neubau eine Ingenieurarbeit. Anhand der wenigen bekannten Abmessungen, den Rädern etwa, konnten die Zagato-Konstrukteure mit CAD-Programmen die Karosserieform mathematisch definieren. Sie wurde mit den Daten eines digitalisierten Chassis verknüpft. "Immer wieder musste korrigiert werden", sagt Paolo Di Taranto, der das Projekt von Beginn an betreute: "Man sieht sehr schnell, wo es klemmt."

### **So alt kann neu sein**

Viele Hundert Stunden Arbeit stecken in dieser Phase, an deren Ende es keinen Zweifel mehr gab. Nichts soll Spekulation sein an der Sport-Aprilia: Genau so sah sie einst aus. Doch das stimmt nicht ganz. Denn die neue Form übertrifft das Original. Sie ist ausgewogener, noch harmonischer. "Wir haben die Ideen meines Großvaters besser umsetzen können als er selbst", sagt Andrea Zagato dazu. Ugo kontrollierte seine Linien mit einfallendem Licht. Heute ist selbst das Licht virtuell. Früher führten begnadete Hände die Hämmer, deren Schläge Aluminiumtafeln in fließende Formen verwandelten. Das Anpassen und Korrigieren forderte Augenmaß und

seismografisches Gefühl. Es bot Raum für eine persönliche Handschrift des Blechvirtuosen. Auch das ist Geschichte: Das moderne Klopffmodell, das eine Fräsmaschine erstellt hat, ist unbestechlich. "Für Interpretationen bleibt da kein Raum", gibt Andrea Zagato zu.

## Wie vor 70 Jahren: Eine historische Aprilia wird geopfert



Bis zu neun neue Karosserien will Zagato bauen –ursprünglich gab es drei oder vier.

Die erste neue Aprilia Sport entstand für einen Lancia-Sammler. Er kannte das Projekt von Beginn an. So wusste er auch, dass wie vor 70 Jahren eine historische Aprilia geopfert werden muss – eine Limousine, unrestauriert, aber original, rund 10.000 Euro teuer. Ein Frevel ist das für Andrea Zagato nicht, trotz der wenigen Exemplare, die überlebt haben: "Wir setzen über Chassis und Motor immerhin eine wertvolle Karosserie." Wertvoll, weil sie echt ist: Denn Zagato besitzt alle Urheberrechte. Er will noch einige Exemplare bauen. Rund 150.000 Euro zahlen Kunden für eine Aprilia Sport, maximal neun soll es geben – viel mehr als zu Großvaters Zeit. Karosserien liefert Zagato auch pur, ohne Drumherum. Ihr Preis: 100.000 Euro. Zagato will seine Kunden von Hand verlesen, an preistreibenden Spekulationen hat er kein Interesse. Feine Geschmacksnerven sind dem Meister wichtiger: "Wir bauen Kunstwerke für Sammler", sagt Di Taranto.



Als Ugo Zagato die Sport Aprilia 1937 zeichnete, dachte er an einen Flugzeugflügel.

Ein Handel wird sich allerdings ebenso wenig unterbinden lassen wie unlizenzierte Nachahmungen. Schon heute tauchen diese Autos immer wieder bei Veranstaltungen auf. Ihre Karosserien stimmen nie: zu schwülstig, zu hoch, seltsame Proportionen, dazu falsche Details. Sie beweisen: Die Form mag schlicht sein. Einfach zu bauen ist sie nicht. Für Zagato dagegen stellte die Rekonstruktion kein Problem dar. "Wir sind schließlich Karosseriebauer", sagt Andrea. "Für uns war die Lancia-Mechanik die größere Herausforderung." Es ist nicht der letzte klassische Zagato-Entwurf, den er aus dem Nirgendwo zurückholen will. Für viele davon gibt es im Firmenarchiv mehr als nur zwei Schwarzweißfotos aus den 30ern.

## Technische Daten

**Aprilia Sport** VR4-Motor mit 18 Grad Zylinderwinkel, vorn längs eingebaut, wassergekühlt, V-förmig hängende Ventile, 1486 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 75 x 85 mm, 48 PS bei 4300/min, Radstand 2750 mm, Spur vorn/hinten

1262/1292 mm, Höchstgeschwindigkeit (mit Serienkarosserie): 126 km/h, rundum Einzelradaufhängung, vorn mit gekapselten Feder-Stoßdämpfer-Einheiten, hinten Fahrschemel mit Längslenkern, kombinierte Querblatt-Drehstab-Federung.