

ZAGATO

MODELLI

RESERVED
AREA
NO ADMITTANCE
VETATO
L'ACCESSO
AREA

KEEP
DOOR
CLOSED



РЕИНКАРНАЦИЯ ЗНАКОВ

Zagato Diatto Ottovu

«Я очень сожалею, что на несколько лет отвлекся от основного предназначения ателье Zagato и не строил итальянские «берлинетты». Сегодня мы вновь занимаемся делом, которое считал главным основатель фирмы, мой дед Уго Дзагато: строим уникальные автомобили для индивидуального клиента» (Андрео Дзагато).

ТЕКСТ НИКИТЫ РОЗАНОВА. ФОТО АВТОРА И ФИРМЫ ZAGATO



Память о Diatto – это память о итальянской марке, которая в сотрудничестве с Bugatti и Maserati выиграла около 300 гонок

Где-то в середине прошлого века один из директоров фирмы Rolls-Royce произнес абсолютно сакраментальную для современного автомобильного дизайна фразу: «На наше счастье, богатых людей в мире становится все больше». Для них итальянский кузовщик Андреа Дзагато представил на Женевском автосалоне свое виденье реинкарнации бренда Diatto – модель Ottovu. Официально производство автомобилей под этой маркой было прекращено в 1927 г., однако отдельные работы для индивидуальных заказ-

чиков фабрика выполняла еще пять лет. В памяти фанатов и историков Diatto осталась как престижнейшая итальянская марка, которая благодаря своим связям с Bugatti (с 1919 г. осуществляла лицензионное производство автомобилей Bugatti Type 20 и 23 с кузовами собственного производства), активно занималась автоспортом, выиграв около 300 европейских гонок. В наши дни в Швейцарии отыскался фанатик марки, который, выкупив права пользования фирменным знаком Diatto, пожелал получить и автомо-

биль. Вскоре отыскался партнер по желанию – состоятельный итальянец. Оставалось сделать главное: после 70-летнего перерыва построить пару автомобилей. Справедливости ради нужно отметить, что сегодня, пожалуй, не наберется и пяти кузовных ателье, способных отнестись к постройке автомобильного кузова как к пошиву костюма – индивидуально и очень качественно. Такие мастера работали в начале XX века во многих странах, включая и Россию, но сохранились до наших дней

СПЕРЕДИ ОТТОВУ узнаваем благодаря овальной эмблеме Diatto, выразительной оптике и красивой пластике капота. Вторая версия автомобиля имеет иную пластику обработки разделительных перемишек воздухозаборников

Autocostruzioni Diatto, Turin (1905–1927)



Diatto – одна из старейших и престижнейших автомобильных и кузовных фирм Италии. Основана как экипажная мастерская. Автомобильные кузова начала строить в 1905 г. после приобретения патента на производство французских автомобилей Clement-Bayard с годовой программой 250 штук. В 1915 г. был открыт новый отдел и куплены производственные площадки фирм Newton и Scacci в Турине. Однако кризис в экономике Италии привел к остановке производства. В 1927 г. последовали новые вливания капитала, но, несмотря на это, производство автомобильных кузовов было прекращено, а в 1932 г. Diatto была объявлена банкротом, но до 1955 г. занималась производством запасных частей.





АВТОМОБИЛЬ ГОТОВ, и его линии действительно напоминают и 50-е годы, и 30-е, в стиле которых решена задняя часть кузова с выраженным рельефом продольного хребта и характерной пластикой силуэта, лишённого бампера

Спортивные купе были и остаются основной продукцией ателье Zagato на протяжении восьмидесяти девяти лет

ПОСЛЕ ТРАДИЦИОННО непродолжительного для итальянских кузовщиков периода эскизов, компьютерной обработки и постройки мастер-модели поверхности началось главное – выколотка кузовных деталей из алюминия

преимущественно в Италии. Например, ателье Zagato никогда не занималось массовой продукцией, никогда не создавало 4-дверных или иных кузовов, кроме 2-дверных «берлинетт». Спортивные купе были и остаются основной продукцией этого дома высокой итальянской автомоты на протяжении восьмидесяти девяти лет!

Любопытно, что за реинкарнацию Diatto взялся японский дизайнер Норихико Харада, работающий в Милане, тогда как Diatto располагалась в начале прошлого века в Турине, кузовщики которого исторически были ближе к французской, более декоративной школе кузово-

строения. Милан же, где с 1919 г. творил Zagato, проповедовал более прагматичный, немецкий подход к автомобилю: «Форму определяет целое, а не детали и отделка», – говорили его кузовщики. Харада давно работает в Милане и создал для Zagato такие автомобили, как Lamborghini Raptor (1999), Aston Martin DB7 (2002), Ferrari 575 GTZ (2006), Spyker и Maserati (2007). Знак Diatto требовал истинной реконструкции, избавленной от субъективного подхода и сложившихся вкусовых предпочтений. Сегодня для Diatto были ближе к французской, более декоративной школе кузово-

утешение в прошлом и ностальгии. В результате появились «неоклассики» Mini, VW Beetle, Ford Mustang, GT40 и Fiat 500. Еще не будем забывать, что автомобилем под маркой Diatto предстояло построить всего два, и они должны были отличаться некоторыми деталями отделки. Для итальянского кузовостроения 50–60-е гг. стали апогеем мастерства и идей. Поэтому именно здесь Харада и стал искать вдохновение. Главной трудностью для понимания того периода стала специфика труда кузовщика, который творил с чистого листа металла, сверяясь лишь со своими ощущениями. Случалось – ошибались и в пропорциях,



Андреа Дзагато – президент SZ Desing Zagato



Андреа Дзагато – внук основателя фирмы Zagato – Уго. Итальянский кузовщик в третьем поколении. Образование получил в Миланском университете по специальности «Автомобильный дизайн и маркетинг». Первой самостоятельной работой на семейной фирме стало купе Нуена, построенное в 1995 г. в количестве 30 экземпляров на платформе Lancia Delta HF Evoluzione. В это же время становится директором по дизайну и начинает качественную модернизацию компании и расширение сферы деятельности от автомобилей и общественного транспорта до часов и обуви. В настоящее время является президентом фирмы SZ Design Zagato, которая работает исключительно с индивидуальными клиентами, принимая заказы на абсолютно оригинальный кузов – от 500 000 евро, или автомобиль полностью – от 3 000 000 до 6 000 000 евро.

«ЗОЛОТОЙ» АВТОМОБИЛЬ

«Золотой» экземпляр Ottovu отделан и окрашен согласно вкусам итальянского заказчика. У него несколько иная пластика низа передней части кузова, другие колесные диски и, конечно же, интерьер и его отделка

и в линиях, но сохранялось главное – персонализация мастера, которая и стала путеводной звездой для реконструкторов. Так у Ottovu появились уникальные шасси и двигатель V8 в 500 л.с. от Ford, прошедший тюнинг на фирме Roush. После традиционно непродолжительного для итальянских кузовщиков периода эскизов, компьютерной обработки и постройки мастер-модели поверхности, началось главное – работа с металлом. Где Андреа Дзагато находит сегодня для этого мастеров – загадка. Но автомобиль готов и его линии действительно напоминают и 50-е годы и 30-е, в стиле которых решена задняя часть кузова с выраженным рельефом продоль-

ного хребта. Путь ремейка не подошел из-за отсутствия конкретного образца и 70-летнего срока, который отделял прошлое и нынешнее время Diatto. В результате, модель Ottovu больше ассоциируется с Zagato и классическими традициями архитектуры классических спортивных автомобилей. Два построенных автомобиля отличаются цветом, нюансами трактовки передней части и деталями интерьера. Больше таких автомобилей построено не будет, так захотел владелец марки. Наверное, большего Андреа Дзагато и не желал, ведь он достиг главного: реинкарнации профессиональных традиций семейного ателье – счастье именно в этом!