

Un gruppo di ragazzi appassionati del Biscione nella Monaco di Baviera anni '80: da un garage è partita un'attività che oggi fattura milioni.

In progetto la produzione in serie di bialberi preparati

DI EUGENIO MOSCA

Amici per le Alfa



Questa potrebbe sembrare una favola moderna, invece è tutto reale. Due amici di Monaco di Baviera, appassionati alfisti, si trovano a un raduno e, dall'esigenza di trovare i ricambi per restaurare le loro GT, scaturisce l'idea di recuperare e realizzare ex-novo ricambi per le Alfa Romeo d'epoca. Ora, a distanza di trent'anni, quell'idea si è trasformata in una solida realtà aziendale, OKP, che esporta ricambi Alfa Romeo in tutto il mondo. Ma la passione è rimasta inalterata: Kristian Ondrak e Mathias Körber hanno arricchito la propria collezione, guidano regolarmente le loro storiche e ci corrono in pista. Li abbiamo incontrati per l'appunto al circuito di Cremona, dove hanno radunato gli amici alfisti per festeggiare i

trent'anni di attività.

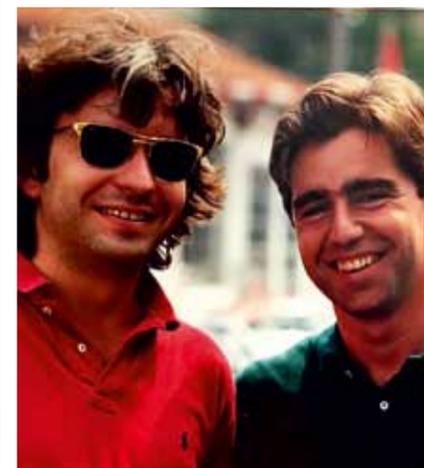
• **Com'è iniziata questa storia?**

“Trent'anni fa, con cinque amici di Monaco appassionati di Alfa Romeo GT, comprammo per pochi Marchi delle vecchie GT e affittammo un locale officina dove restaurarle la sera. Io avevo lavorato per tre anni in un'officina e frequentavo un istituto tecnico. A un raduno conobbi Kristian e il giorno dopo lavorai sulla sua GT saldando un pezzo di carrozzeria; da allora siamo amici. Già a fine anni '70, primi '80, i ricambi Alfa Romeo si trovavano a fatica, ed erano anche cari. Perciò andavamo dagli sfasciacarrozze, spingendoci fino a Bolzano, con delle Giulia senza sedili, che riempivamo di ricambi. In Germania si sparse la voce e iniziarono ad arrivare i primi clienti. Nel 1986

affittammo un piccolo negozio di 40 metri quadri a Monaco e avviammo l'attività: di giorno in negozio e di notte a restaurare macchine. Lavoravamo molto e guadagnavamo bene, perché in Germania c'è grande passione per le Alfa Romeo”.

• **Come mai? In Germania ci sono tanti marchi di prestigio...**

“Ho il massimo rispetto per la BMW, ma non ne ho mai comprata una, anche se oggi potrei permettermi qualsiasi auto. Prima viene l'Alfa Romeo, poi Porsche e Ferrari. Questa passione è nata per due motivi: il proprietario dell'albergo di Merano dove venivo in vacanza con i miei genitori aveva una 1750 berlina blu metallizzata, un giorno mi portò a fare un giro ed io che avevo 10 anni rimasi incantato da come cam-



biava le marce e dal sound del motore. Poi, mia sorella per un po' di tempo frequentò un ragazzo di Parigi, che ogni fine settimana veniva a Monaco a trovarla con una Alfetta GTV 2.0, anche quella blu metallizzata, e mi raccontava entusiasta di come riuscisse sempre a diminuire il tempo del viaggio. Ma la cosa che mi colpì ancora di più fu che tutta la sua famiglia era appassionata di Alfa Romeo, invece che di auto francesi. La mia prima macchina fu una VW, ma presto fu sostituita da una Giulia GT del 1977. La comprai per pochissimi soldi nel 1981, distrutta dalla ruggine, e dovetti restaurarla completamente”.

• **Com'è nata l'idea di realizzare i ricambi per Alfa Romeo?**

“Negli anni. Per avere prezzi accettabili bisogna produrre grandi numeri, oppure ritirare grandi stock di magazzino, in entrambi i casi affrontando grossi investimenti. Infatti abbiamo cominciato con le parti meccaniche, più semplici perché nella maggior parte sono intercambiabili tra Giulia e GT, aumentando la disponibilità ogni anno. Dopo cinque anni è arrivato il primo cliente straniero, un giapponese, così abbiamo iniziato a vendere pezzi a Tokio. E tuttora il mercato giapponese è uno dei più importanti”.

• **Quali sono gli altri?**

“Noi esportiamo il 70% della produzione in tutto il mondo. Dopo il Giappone vengono gli USA, poi l'Europa e i paesi emergenti. In ogni paese abbiamo un rivenditore. Pian piano si sta sviluppando anche in Italia, dove se occupa Alfa Delta, però



EXCERUM QUIS dignatetur sa sin rem debis nos doloremnati dolectur as quatusa picima sin porum ario magniendae porror molupit ressimusa con pe nation reieur? Quiasped ex expliti onsendion planiendent faccabo. Feriora num repudia

c'è ancora la mentalità di andare a cercare i pezzi dai normali ricambisti credendo di spendere meno, oppure di avere la qualità soltanto per l'imballaggio originale. Invece spesso non è così, perché non si può pensare di comperare una serie di pastiglie di trent'anni fa a 70 euro quando noi le facciamo fare oggi da Ferodo, quindi della massima qualità, e le vendiamo a 36 euro al privato”.

• **Quanto vale il business OKP?**

“Abbiamo un fatturato di qualche milione di euro l'anno. E il trend è in crescita”.

• **I ricambi li produce da campione o da disegno?**

“Entrambi i modi. Alcuni fornitori che all'epoca lavoravano per Alfa Romeo hanno an-

che i disegni originali. Mentre altri ci hanno offerto di comperare stock che avevano ancora in magazzino. L'abbiamo fatto, affrontando investimenti importanti, così come negli anni abbiamo ritirato molto materiale anche da concessionari che cessavano l'attività. Così abbiamo creato un grande magazzino, con un mix al 50% di pezzi originali e nuovi. Oggi sarebbe impossibile: servirebbe un investimento superiore a quello che noi abbiamo diluito in trent'anni”.

• **Il cliente tipo chiede ricambi originali o preferisce quelli nuovi?**

“Chiede il ricambio buono. Oggi i pezzi devono essere di qualità. Anche noi ci rivolgiamo a Cina e India, ma soltanto parti secondarie. Le guarnizioni dei motori, per

IN PISTA CON IL MITO L'ARTISTA DELLE TRAIETTORIE

Per l'occasione OKP ha ingaggiato Arturo Merzario in qualità di “taxi racing driver” per offrire ai propri invitati un'occasione unica: compiere alcuni giri di pista al fianco di uno dei grandi campioni che hanno corso e vinto con le Alfa Romeo. Noi naturalmente non ci siamo fatti sfuggire l'occasione, resa ancora più ghiotta dall'asfalto bagnato, e vi possiamo assicurare che

vedere “l'Arturo” comandare con abili e precisi tocchi di volante la GTV, così come effettuare doppiette da manuale, è stato un po' come ammirare un artista intento a creare un'opera a colpi di pennello.





esempio, le produce lo stesso fornitore di allora. Un fanalino originale può andare bene, ma guarnizioni, o parti di motori e sospensioni, anche se nuove, a prodotte 30-40 anni fa, posso essere deteriorate. Abbiamo rifatto le fusioni delle teste della GTA e abbiamo corso da poco la 6 Ore di Spa tirando al massimo per tutto il tempo senza problemi. E sono convinto che in parte è anche merito dei materiali migliori. Naturalmente ogni ricambio deve avere il giusto rapporto prezzo/qualità, ma oggi la clientela per la maggior parte capisce che la qualità migliore merita di essere pagata un poco di più. Oggi molti portano le proprie auto al secondo restauro, rifacendo bene ciò che fu fatto male anni fa. D'altra parte le quotazioni sono cresciute parecchio e con esse il livello della clientela, che spesso in garage ha anche una Porsche o una Ferrari, ma si diverte di più con l'Alfa Romeo. A tal scopo abbiamo anche realizzato dei kit che, oltre a incrementare le prestazioni, migliorano frenata e assetto".

• **Per quali modelli avete disponibilità?**
 "Per tutti dagli anni '50: dalla 1900, 2600, tutti i tipi di Giulietta e Giulia (che con i modelli berlina, GT e GTV sono quelli che

vanno per la maggiore, oltre al Duetto - serie 105), fino alla 75, ma adesso comincia a crescere anche la Spider GTV (serie 916). Di queste abbiamo ricambi sia di meccanica sia di carrozzeria, ma anche parti elettriche e racing. Come detto, della GTA oltre alle fusioni delle teste abbiamo realizzato alberi motori e tante altre parti".

• **Adesso avete un progetto per realizzare motori e trasmissioni "di giro", ma come la mettiamo con l'originalità?**

"Posto che uno abbia in macchina il motore originale, può sempre tenerlo da parte. Detto questo, noi vendiamo già motori in tutto il mondo, ma vorremmo fare un salto di qualità realizzandoli in serie, in modo da avere un risparmio. Ora, con Roberto Restelli abbiamo trovato la persona giusta per occuparsi di questo progetto, che vorremmo far partire questo inverno. Oltre a rivendere i nostri pezzi in Italia abbiamo affidato a lui tutte le nostre vetture da curare. È una persona di cui mi fido, ormai un amico e forse un domani anche socio, perché lavora bene, è giovane e parla l'inglese, ma soprattutto è serio e onesto. E questo nel nostro lavoro è determinante. Noi siamo una ditta seria: soltanto co-

sì si può crescere. Noi infatti abbiamo molti clienti che sono rimasti fedeli fin dall'inizio, perché evidentemente li abbiamo trattati bene".

• **E dunque cosa proporrete?**

"Pensiamo a due, tre livelli di potenza. Un motore 2.000 originale è dato per 130 CV; in realtà al banco ne da 110. Noi con i motori da competizione siamo arrivati a 195 CV al banco, perciò pensiamo non sia un problema offrire un motore da 160 CV per un'auto da usare tutti i giorni".

• **Non avete mai avuto contatti con la Casa?**

"No. Loro non hanno sviluppato questa attività. Se non fosse stato per noi, credo che oggi ci sarebbero molte meno Alfa Romeo in circolazione. D'altronde ora non potrebbero neppure riprendere l'attività, perché non hanno più i contatti con i fornitori. Possiamo dire di esistere perché nessuno in Italia ha pensato e prendersi cura di questa attività. Noi saremmo anche disposti a collaborare con Alfa Romeo, ma servirebbe una logistica e soprattutto la voglia di fare, che ancora non vedo. Resto sempre dell'idea che dipende dalle persone".

• **Come appare oggi l'Alfa Romeo agli occhi di un appassionato?**

"Dispiace vedere che si è persa la vera anima Alfa Romeo. Purtroppo da quando l'Alfa è stata acquistata dalla Fiat non è stata più la stessa cosa. La mentalità degli uomini Fiat è del tutto diversa. Ma un marchio perde tutto il suo valore quando smette di fare belle macchine, non si può vivere solo di ricordi".

• **In gara, a Imola, c'era anche Altavilla: ha avuto occasione di parlarci?**

"Purtroppo no. Però trovo molto positivo che uno come lui abbia voluto tastare il terreno. So che è un appassionato, perciò spero possa fare davvero cambiare marcia. In Alfa Romeo devono tornare a costruire belle macchine. La 8C era molto bella ma di fatto era una Maserati, trovo più anima Alfa nella 4C. Ora spero nella Giulia, ma non vedo una strategia concreta. Ad esempio, BMW e Porsche quando lanciano un nuovo modello lo fanno nel modo giusto, e hanno sviluppato l'heritage perché hanno capito che chi apprezza una vecchia BMW o Porsche probabilmente ne compera una nuova. Così dovrebbe fare anche Alfa Romeo, non solo parlare di futuri nuovi modelli ma costruire per davvero automobili. Altrimenti succede come con la Giulia:

EXCERUM QUIS dignatetur sa sin rem debis nos doloremnati dolectur as quatusa picima sin porum ario magniendae porror molupit ressimusa con pe nation reiur? Quiasped ex expliti onsendion planiendent faccabo. Feriora num repudia



è stata lanciata tre anni fa, ce ne sono poche disponibili e nel frattempo è già diventata vecchia".

• **Festeggiando i primi trent'anni, come vede i prossimi trenta?**

"Sono molto appassionato del mio lavoro e siamo in costante crescita, ma il futuro lo vedo grigio, perché ci sono pochi giovani appassionati di auto d'epoca. E le automobili restaurate si usano poco, perciò necessitano di meno ricambi. In Germania, poi, dopo il 2030 non dovranno più circolare auto a motore termico, ma solo elettrico. Credo che negli anni resteranno soltanto le automobili di valore, oppure quelle a cui si è molto affezionati, come le Fiat 500, mentre

le altre potrebbero man mano essere abbandonate. Fortunatamente da alcuni anni abbiamo iniziato a produrre ricambi anche per le Ferrari, dato che anche a Maranello hanno lasciato questa attività agli inglesi".

