

IL FATTORE ALFA

di E. Mosca



Dall'esigenza di reperire pezzi di ricambio per le proprie Alfa Romeo d'epoca e quelle di altri appassionati, due amici di Monaco hanno creato un'azienda che oggi, a 30 anni di distanza, realizza ed esporta in tutto il mondo ricambi per Alfa Romeo e Ferrari d'epoca: la OKP. Ma la passione è rimasta quella di allora: Mathias Korber e Christian Ondrak amano girare per strada, e correre in pista, al volante di auto d'epoca e "smanettarci" sopra nell'officina personale.

Questa potrebbe tranquillamente essere definita una favola moderna, di quelle col lieto fine. Invece è tutto reale. Molto concreto e molto bello. Innanzitutto perché la favola è tuttora in svolgimento e il lieto fine si ripropone, “live”, ogni santo giorno. Ma partiamo dall’inizio, come si fa appunto con le favole. C’erano una volta due amici appassionati di Alfa Romeo, Mathias Korber e Christian Ondrak, che ogni sabato si trovavano, a Monaco, con tanti altri alfisti in quelli che possiamo definire raduni... spontanei. Cioè ispirati dal cuore, dalla voglia di ritrovarsi con tanti altri amici che condividono la stessa passione



ne per chiacchierare delle proprie “belle” a quattro ruote, nello specifico con un bel Biscione “tatuato” sulla calandra, scambiarsi informazioni per risolvere qualche problemino e magari recuperare qualche pezzo di ricambio che già allora, parliamo degli anni ’80, cominciava a scarseggiare. Proprio da questa necessità, tra i due amici prese spunto l’idea di impegnarsi a recuperare i ricambi necessari a far marciare le Alfa che ormai cominciavano ad essere datate, quindi di commercializzarli e successivamente di ricostruirli per

metterli a disposizione degli appassionati alfisti. Oggi a distanza di oltre trent’anni, festeggiati nel 2006 con una grande festa “dinamica” di due giorni sul circuito di Cremona con la presenza di tutti gli amici appassionati e di Arturo Merzario che ha fatto provare brividi a molti ospiti seduti a fianco, quell’idea si è trasformata in una solida realtà aziendale con sede a Monaco: la OKP, acronimo di Ondrak, Korber, Parts & Engineering for Italian Cars. Una bella azienda che occupa oltre 15 persone, con un magazzino ricambi Alfa Romeo e Ferrari d’epoca di circa 350.000 pezzi che esporta in tutto il mondo.

Sono passati gli anni ma la passione di quei due amici è rimasta inalterata. Con qualche soldo in più in tasca hanno arricchito di pezzi pregiati la propria collezione di Alfa Romeo (stradali e da corsa, tra cui: 1900 coupè, Montreal, GT, GTA, SZ coda tronca, GTAm, Giulia) e Ferrari (Daytona, 512 BB), con le quali continuano a macinare chilometri giornalmente su strada e appena possibile in pista, dove è sempre più stretta la collaborazione con la squadra Alfa Delta di Roberto Restelli, con la recente aggiunta di Andreas Korber, figlio di Mathias, che dopo un anno di rodaggio con la Giulia medita già il passaggio a una vettura più performante. Per la serie buon sangue non mente. Ma è rimasta intatta anche la voglia di “smanettare” direttamente sulle Alfa d’epoca, per diletto ma anche per verificare la funzionalità di alcuni particolari prodotti. Infatti attiguo al magazzino c’è un locale officina che sarebbe il sogno di ogni appassionato, mentre gran parte dei particolari sviluppati per le vetture stradali e quelli



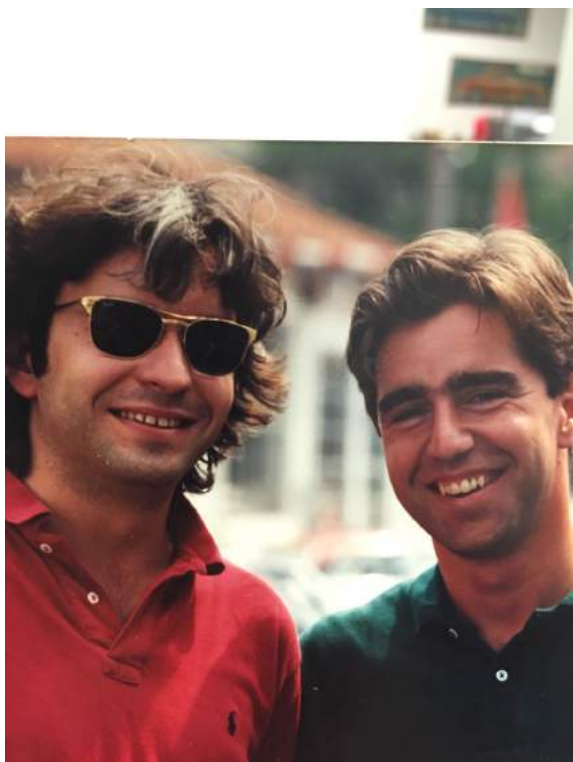
speciali realizzati per le corse vengono testati nell'officina Alfa Delta di Marnate (VA).





Come ogni bella favola, partiamo dall'inizio. Com'è nata l'idea?

“Trent’anni fa, con altri cinque amici di Monaco appassionati di Alfa Romeo GT ma con pochi soldi in tasca, comprammo per pochi marchi delle vecchie GT e affittammo un locale officina dove iniziammo a restaurarle, alla sera, a tempo perso. Io avevo lavorato



per tre anni in una officina, imparando le basi della meccanica, e frequentavo un istituto tecnico. In uno dei raduni settimanali tra alfisti conobbi Christian, il giorno dopo lavorai sulla sua GT saldando un pezzo di carrozzeria e da allora siamo sempre stati uniti – racconta Mathias Korber -. Già allora, a pochi anni dalla cessazione della produzione, c’era difficoltà a reperire i ricambi Alfa Romeo ed i pochi che si trovavano costavano pure cari. Perciò andavamo a caccia di pezzi dagli sfasciacarrozze, anche in Italia nella zona di Bolzano. Nei fine settimana scendevamo in Italia con delle Giulia senza sedili, che riempivamo di ricambi, di carrozzeria e meccanica. In Germania si sparse la voce di questa nostra disponibilità di ricambi, così cominciarono ad arrivare i primi clienti. Nel 1986 affittammo un piccolo negozio di 40 mq a Monaco, iniziando ufficialmente l’attività: di giorno in negozio e di notte a restaurare macchine. Lavoravamo molto e guadagnavamo bene, perché Mo-

naco da sempre è una città con tanti appassionati di Alfa Romeo. Ma in generale questa passione c’è in tutta la Germania, tanto è vero che è molto più facile vedere circolare sulle nostre strade della Alfa d’epoca rispetto che a Milano”.



Eppure in Germania non mancano marchi di prestigio come BMW, Porsche o Audi, come mai questa passione per le Alfa?

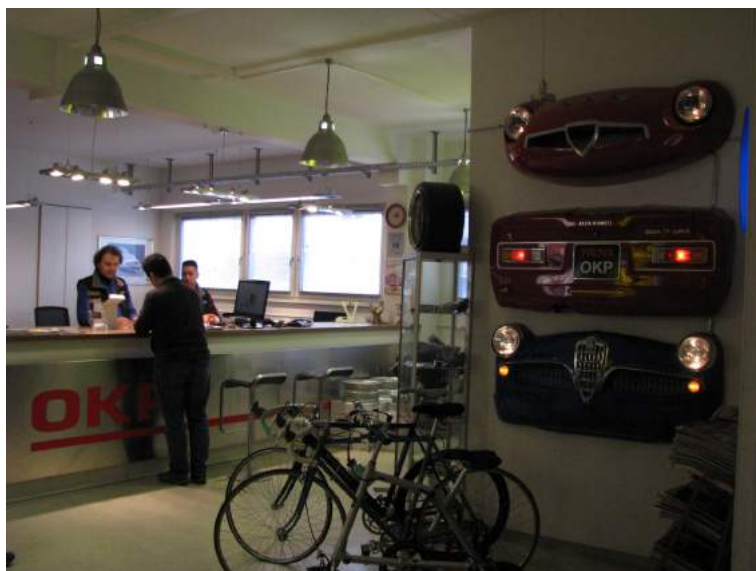
“Io ho il massimo rispetto per la BMW, ma non ne ho mai comperata una. Perché ancora oggi, che mi posso permettere qualsiasi macchina, il mio cuore è per l'Alfa Romeo. Poi vengono Porsche e Ferrari. Due i motivi che mi hanno fatto nascere questa passione. Il proprietario dell'albergo di Merano dove venivo 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 cambiava 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 ridurre il tempo del viaggio. Ma la cosa che mi colpì ancora di più fu che tutti nella sua famiglia erano appassionati di auto ma contra-



riamente agli altri francesi che tradizionalmente comperavano auto di marca nazionale lui era pazzo per le Alfa Romeo. La mia prima macchina fu un Maggiolone, ma ben presto fu sostituito da una Giulia GT, del 1977, una delle ultime. La comprai per pochissimi soldi nel 1981, era già distrutta dalla ruggine e dovetti restaurarla completamente, lavorandoci la sera”.

Un conto è vendere qualche ricambio come fanno tanti commercianti ai mercatini, un altro è produrre ed esportare in tutto il mondo ricambi per le Alfa Romeo d'epoca, come siete arrivati a questa dimensione?

“Negli anni. Anche perché per avere prezzi adeguati è necessario 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% dei nostri prodotti in tutto il mondo. Oltre al Giappone il mercato più importante sono gli USA, ma anche l’Europa ed i paesi emergenti.

E quello italiano?

“E’ importante. Abbiamo tanti clienti nuovi. Anche grazie a Roberto Restelli che fa un buon lavoro. Lui può usare il nostro sito oppure noi vendiamo direttamente. In Francia, invece, abbiamo tenuto alcuni clienti importanti storici mentre per il resto opera direttamente un’azienda a cui abbiamo ceduto il ruolo di esclusivista: quando uno cerca il nostro indirizzo sul web arriva direttamente sul nostro sito in Francia. Avremmo potuto fare la stessa cosa con Restelli, ma al momento lui è troppo impegnato con la sua officina Alfa Delta che sta crescendo molto. Comunque abbiamo tanti clienti, grossisti, officine e anche tanti privati. E sta crescendo”.





Quanto vale il business OKP ?

“Noi abbiamo un fatturato di qualche milione di euro l’anno. E il trend è in crescita”.

La riproduzione di un vostro ricambio avviene da campione o da disegno?

“Entrambi i modi. Alcuni fornitori che all’epoca lavoravano per Alfa Romeo hanno anche i disegni originali. Mentre altri ci hanno offerto di comperare stock di materiale 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 del 50% di pezzi originali e nuovi. Oggi credo che sarebbe impossibile fare altrettanto, perché sarebbe necessario un investimento pazzesco che noi invece abbiamo diluito in trent’anni”.

Il cliente tipo chiede ricambi originali o preferisce quelli nuovi?

“Il ricambio buono. Oggi i pezzi devono essere di qualità. Altri concorrenti fanno fare ricambi in Cina o India, anche noi facciamo fare qualcosa in quell'area ma non parti importanti. Ad esempio, le guarnizioni dei motori le fa lo stesso fornitore di allora. Inoltre, molti particolari costruiti quarant'anni fa sono deteriorati: un fanalino originale va bene, ma se parliamo di guarnizioni o, ancora peggio, di parti meccaniche che devono sopportare sforzi come quelle dei motori o delle sospensioni, allora serve la qualità moderna. Noi ad esempio abbiamo rifatto le fusioni delle testate della GTA. Proprio con una GTA abbiamo corso diverse volte la 6 Ore di Spa, che considero l'unica vera gara di



durata per auto storiche, 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. Oggi noto che la clientela è per la maggior parte diversa, è cresciuta a livello di conoscenza perciò capisce che la qualità migliore merita di essere pagata qualcosa in più. E mi fa molto piacere vedere che spesso arrivano mail che ci ringraziano per la qualità dei nostri ricambi e la celerità

e precisione del servizio. D'altronde ci tengo a dire che noi siamo una ditta seria: se sorge un problema, cosa che può capitare, non ci tiriamo indietro ma lo risolviamo. Per il cliente poter trovare qualcuno con cui parlare fa la differenza. Infatti molti clienti sono rimasti fedeli fin dall'inizio, evidentemente perché li trattiamo bene. Abbiamo visto che molti appassionati oggi sottopongono le proprie vetture al secondo restauro: cioè, quello che era stato fatto vent'anni fa ad un livello basso oggi lo si vuole fare per bene. Perché le Alfa Romeo sono salite come valutazione e credo che questo, in Germania, sia anche un po' merito nostro. Di conseguenza è cresciuto il livello della clientela, che spesso in garage ha pure una Porsche o una Ferrari, ma si diverte di più con l'Alfa perché io dico che senza dubbio un'Alfa fatta bene può regalare divertimento come nessun'altra. Per questo abbiamo anche realizzato dei kit che oltre a incrementare le prestazioni del motore migliorano frenata e assetto. Così diventa davvero un piacere guidare un'Alfa. Io stesso quest'anno ho percorso oltre 8.000 km con la mia GTV 2000”.





Per quali modelli garantite la copertura di ricambi?

“Partendo dagli anni '50: dalla 1900, 2600, tutti i tipi di Giulietta, Giulia, GT e GTV, 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”.



Ci sono modelli che vanno per la maggiore?

“Soprattutto Giulietta, Giulia, GT e Duetto. In pratica i modelli prodotti negli anni in cui le Alfa Romeo erano davvero considerate di livello superiore: dagli inizi anni '60 alla fine anni '70. Per la maggior parte si tratta di vetture stradali, ma noi siamo anche molto conosciuti per i pezzi speciali da competizione che produciamo, che vendiamo in buona quantità. D'altronde, oltre alla qualità dei nostri ricambi, va detto che noi produciamo particolari che altri non fanno. Cose magari più complicate”.



Negli ultimi tempi sta crescendo il mercato delle cosiddette youngtimer, state pensando anche a questi modelli?

“Siamo vedendo un certo movimento con la 75 e l'Alfetta GTV, anche spider, anche perché con il motore 2.0 16V che è molto buono si parte da costi abbastanza bassi. Perciò possiamo pensare di realizzare qualcosa in futuro, il problema è che su queste macchine cominciano ad essere presenti troppe parti in plastica, che sono molto onerose da produrre per la realizzazione degli stampi. Inoltre c'è un altro aspetto da considerare: mentre Ferrari o Porsche mantengono il loro valore negli anni, nella maggior parte dei casi le Alfa Romeo costruite da fine anni '80 sono state buttate. La 156, ad esempio, è stata una gran bella macchina, ma poche sono state conservate. Perché tenerle in ordine costa come pezzi di ricambio, mentre il valore è basso, perciò nessuno vuole spendere più del valore della macchina. Per fortuna noi abbiamo ancora tanto lavoro con le Alfa più datate, però per fare fatturato dobbiamo cercare di portare via clienti alla concorrenza, perché non è che aumenta il numero delle macchine in circolazione”.

Visto l'importante servizio che garantite, c'è un rapporto diretto con la Casa?

“No. Loro non hanno più sviluppato l'attività dei ricambi, mentre Porsche già da trent'anni vende ricambi per le proprie vetture d'epoca. Mi sento di poter dire che se non fosse stato per noi, oggi ci sarebbero molte meno Alfa Romeo in circolazione. D'altronde ora non potrebbero neppure riprendere questa attività, perché non ci sono più le persone che se ne occupavano al tempo tenendo i contatti con i fornitori. Perciò non potrebbero neppure essere al nostro livello. Possiamo dire che noi esistiamo perché nessuno in Italia ha pensato e prendersi cura di questa attività”.



Da due anni a questa parte Alfa Romeo ha finalmente dato vita alla divisione Heritage, avete contatti con loro?

“Sì. Abbiamo un buon rapporto. Mi pare che stiano facendo un buon lavoro. Da parte nostra speriamo di poterlo in qualche modo agevolare con i nostri ricambi”.

Da un po' di anni distribuite anche ricambi per Ferrari d'Epoca, il fatto che a Maranello abbiano un reparto heritage interno e siano piuttosto pignoli sulle certificazioni delle proprie vetture pone qualche problema?



“Nessuno. Ferrari ha scelto di affidare la realizzazione e commercializzazione dei ricambi a una ditta inglese, che per questo paga le royalties. E per me hanno fatto bene. Mentre Alfa Romeo ha lasciato abbandonato per troppi anni il settore heritage, perciò a mio avviso dovrebbero affidare la gestione della parte ricambi ad una azienda che conosce bene questa realtà. Anche perché l'interesse di tutte le Case verso l'heritage è finalizzato a mantenere il rapporto con i clienti che hanno già delle automobili d'epoca del loro marchio, in modo tale da vendere anche i nuovi modelli. Ad esempio, sia io che Christian abbiamo acquistato prima la 4C ed ora la Giulia Quardifoglio e la Stelvio, non tanto perché ne avessimo effettiva necessità ma per passione, perché siamo alfisti e ci è piaciuta l'idea di avere e guidare le auto nuove più sportive che produce Alfa Romeo. Anche se in garage abbiamo anche Ferrari e Porsche. D'altronde io considero la storia Alfa Romeo ancora maggiore di quella Ferrari, di cui possiamo dire sia la mamma”.



Due anni fa avete festeggiato i primi trent'anni, come vedi i prossimi trenta?

“Innanzitutto sono ancora molto appassionato del mio lavoro e il business è ancora crescita. D'altronde in questo momento le uniche auto d'epoca che stanno salendo di valore sono le Alfa Romeo, perché sono cresciute gradualmente in modo corretto, mentre Ferrari e Porsche che negli anni scorsi aveva visto moltiplicare il valore in modo speculativo si sono fermate. Per il futuro, però, vedo maggiori difficoltà, sia perché mi pare ci siano meno giovani appassionati di auto d'epoca sia perché man mano che le macchine attualmente in circolazione saranno tutte restaurate ci sarà per forza un rallentamento. Inoltre in tutte le nazioni c'è sempre un maggiore restringimento alla circolazione di vetture definite inquinanti, perciò credo che negli anni saranno conservate solo le automobili di grande valore oppure quelle a cui si è molto affezionati, come le Alfa ma anche le 500, mentre le altre potrebbero venire via via abbandonate. E comunque le auto d'epoca vengono usate poco, soprattutto in Italia, quindi c'è meno necessità di ricambi. Noi invece le utilizziamo molto quando non c'è pioggia, neve o sale sulle strade. Soprattutto da marzo a maggio e da settembre a novembre, quando non c'è troppo caldo o freddo,



è davvero bello girare con l'auto d'epoca. Io e Christian le usiamo tutti i giorni”.

Infatti, nei due giorni in cui siamo stati in visita alla OKP, Korber e Ondrak sono arrivati in azienda alternandosi alla guida di una 1900 coupè, una Montreal, una Ferrari Daytona e, per continuità, una Giulia Quadrifoglio. Ma è sabato mattina e la nostra chiacchierata viene interrotta da un amico che arriva al volante di una GT 1600 chiedendo di entrare in officina per alzare la macchina sul ponte e dare

un'occhiata per verificare quello che pare un rumorino sospetto. Esattamente come avveniva circa trent'anni fa. Le “buone abitudini” qui non passano mai.

