

Automobilismo D'EPOCA

Disponibile su
PC & Mac

Disponibile su
Android

Disponibile su
App Store

DAYTONA CLASSIC 24 Hours

CON JÜRGEN BARTH
E ARTURO MERZARIO!

FIAT 1100 D
STRATEGIE INDUSTRIALI

SUNBEAM VENEZIA
COLPO DI GRAZIA

MARCOS-OGLE SX1000
LE "ALTRE" MINI

FIAT 124 GR.1 REPLICA
ALLA "COPPA DEI LUPI"

USO E MANUTENZIONE
AUDI QUATTRO 2.2 TURBO

APPUNTAMENTO AL BUIO
ACQUISTARE UN'AUTO VIA INTERNET



**LANCIA AURELIA
B24 SPIDER**

Attrice. protagonista



9 771723 454005

AUTOMOBILISMO D'EPOCA, FEBBRAIO 2015

LISTINI
LE QUOTAZIONI
AGGIORNATE
DI 2154
MODELLI

THE CREATIVE WORKSHOP
IL MONDO DEI RESTAURI USA



80 ANNI DI SIMCA
NEL CUORE DEGLI APPASSIONATI



LANCIA LC2
IN PISTA PER... I RALLY





100 DOLLARI L'ORA

È il costo della mano d'opera USA. In uno "shop" della Florida a scoprire la filosofia dei restauri all'americana. Specializzato in "etceterini", cresce in casa i battilastra

DI FRANCESCO PELIZZARI – FOTO GIANLUCA BUCCI

► Su quante auto lavorate in un anno?
«Non è semplice fare un conto totale, si può fare una stima basata sul fatto che in casa abbiamo sempre circa 20 auto, di cui 10 sono in manutenzione o per restauro leggero. Di queste abbiamo una rotazione regolare, perché sono lavori che occupano pochi giorni o settimane. Le altre dieci sono restauri veri che richiedono dagli otto mesi ai due anni di lavoro. In genere ogni 2-3 mesi completiamo un restauro: le consegne sono spesso scandite dal calendario dei concorsi di eleganza americani ed europei, cosa che rende il tutto... eccitante!»

► Di solito ogni collezionista ha una preferenza di auto. Anche i vostri? E voi influite sulle loro scelte?

«Certo! C'è chi predilige le Ferrari, chi le

CONTATTI
The Creative Workshop
www.TheCreativeWorkshop.com
 118 Hill Street,
 Dania Beach, FL 33004

muscle car americane, chi le inglesi, quelli che vanno matti per le anteguerra... Poi c'è chi ha gusti perfino troppo ampi, così noi diamo consigli su come orientare la collezione, creare un tema. Per esempio, conosciamo una collezione basata su pezzi unici o rarissimi, che naturalmente comprende automobili le più diverse tra loro. Noi peraltro abbiamo acquisito un nome nel restauro degli "etceterini" (le auto di piccole marche artigianali, ndr), che spesso sono auto italiane come Giaur, Moretti, Siata, Bandini e sempre molto interessanti e variegate.»

► Quanto personale ha The Creative Workshop?

«Abbiamo dieci dipendenti, ognuno dedicato a un'area specifica: battilastra, verniciatura, meccanica, tappezzeria e interni eccetera. Poi ci sono un amministrativo, un direttore generale e un direttore del restauro.»

► Come si recluta un battilastra negli USA? E dove e come impara il mestiere?

Ci sono delle scuole e degli apprendistati, ma niente a che vedere con ciò che avete in Italia ed Europa. La maggior parte imparano dall'esperienza, seguendo chi lo fa da anni. Noi ogni tanto assumiamo un giovane che impara il mestiere sotto la guida del mio battilastra –servono mesi- con la speranza



MA DOLORERESED
et dunt aut is consequis
quantiature, quate sentiae
porestis se ipsum aut
elendandes sitat eritia que
vel et omni duciis voluptata
desequi consequae. Me sus,
cust ped quist archillupici
dolum



MA DOLORERESED
et dunt aut
is consequis
quantiature, quate
sentiae porestis se
ipsum aut elendandes
sitat eritia que vel et
omni duciis voluptata
desequi consequae.
Me sus, cust ped quist
archillupici dolum



che resti da noi. Ma trovare qualcuno che abbia le qualità di base sta diventando sempre più difficile. Per fortuna non ne servono molti, così quando ne troviamo uno siamo a posto per parecchio tempo, è difficile che poi voglia andarsene.

► Negli ultimi dieci anni il mercato è esploso. Le auto d'epoca sono diventate bene anche per investitori istituzionali. Come percepite questa cosa? E chi è l'acquirente di auto da milioni di dollari? «La questione è semplice, e ha due facce. Una è il fatto che le aste sono come una borsa di scambio delle azioni. Tu sai sempre

cosa compri e qual è il suo valore. È tutto tangibile e ciò crea serenità nell'acquirente, che è alla base della fiducia che fa ricco qualsiasi mercato. L'altra faccia è che... non puoi guidare un Picasso sul lungomare! Un'auto d'epoca la puoi usare, restaurare, viverci insieme.»

► Quanto costa un'ora di mano d'opera negli Stati Uniti?

«Il costo varia parecchio da zona a zona e secondo il tipo di lavoro eseguito. In linea di massima si va da 125 e più dollari di alcune officine autorizzate dalle Case ufficiali ai 55 dollari dei generalisti, non qualificati. Noi

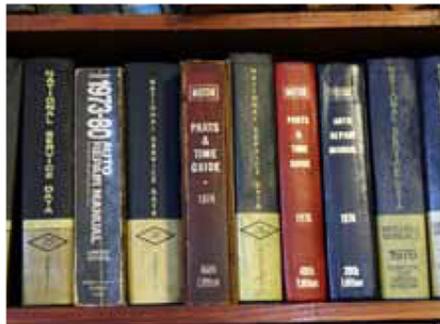
chiediamo 95 dollari.»

► I vostri clienti vogliono sempre restauri completi? Vi capitano richieste di mantenere la "patina" sull'auto?

«Capita, certo. Dipende dall'esemplare, se ha subito troppi lavori malfatti in precedenza, che si sono sovrapposti creando problemi inestricabili, non si può fare altro che procedere a un restauro totale. Al contrario, se è un vero conservato è cruciale mantenere le tracce della sua storia. Una volta che l'originalità è andata, è andata per sempre. E per conservato intendo con ancora la sua vernice originale, o il suo rivestimento



MA DOLORERESED
et dunt aut
is consequis
quantiature, quate
sentiae porestis se
ipsum aut elendandes
sitat eritia que vel et
omni ducivis voluptata
desequi consequae.
Me sus, cust ped quist
archillupici dolum



dei sedili. Una macchina o è tutta originale o non la è, senza riguardo a cosa pensa il venditore o il proprietario. Le auto realmente originali e conservate sono auto speciali.»

► Eseguite anche lavori di cosmesi, il cosiddetto "detailing"? E cosa pensi del cosiddetto "over-restoring"?

«Certo, prepariamo le auto per i concorsi di eleganza più importanti del mondo. È un lavoro molto dettagliato, che richiede molti giorni. Fa parte del concetto di "over-restoring", che piace agli americani e meno agli europei. Questione di punti di vista: per noi queste auto sono così speciali, e gli riservia-

mo tante cure, che le vogliamo sempre sul piedestallo. Come una donna che si cura per mostrare il suo lato migliore in una serata speciale. Ciò non significa che non le usiamo: le Ferrari da corsa che oggi valgono milioni in gara spesso si danneggiavano, come può accadere usandole oggi, ma ciò non significa che poi non le si voglia riportare alla perfezione. D'altro canto, nel mio lavoro non cerco di mantenere le imperfezioni che queste auto avevano da nuove, perché penso che i loro progettisti e chi le ha costruite sarebbero orgogliosi di vederle oggi, quasi perfette. Se loro avessero potuto dispor-

re delle tecnologie di oggi, le avrebbero fatte così. In questo modo sento di rispettare le auto e la loro storia.»

► Vendete pezzi di ricambio costruiti e progettati da voi?

«Sì, a volte capita di essere bloccati dalla mancanza di un pezzo non più disponibile o difficilissimo da trovare; oppure un pezzo originale che sospettiamo si possa rompere per una progettazione di scarsa qualità.

I questi casi, possiamo riprodurlo e, se necessario, riprogettarlo da zero. A quel punto ne facciamo una piccola produzione, se riteniamo conveniente, oppure teniamo i disegni che abbiamo utilizzato in caso qualcuno ne abbia bisogno. Un tipico esempio è la griglia del radiatore delle Ferrari 250 II serie: non si trovano più. Come queste, abbiamo riprodotto parti di motori, sacche per attrezzi, bilancieri, parti di impianti di alimentazione. Ogni volta che ne riproduciamo uno, lo inseriamo nella lista su Ebay e nei forum delle varie community, sul nostro sito eccetera.»