

MOTORI

NON SOLO MOTOR VALLEY

Supercar d'Italia, il fascino dell'unicità

Pochi pezzi, realizzati artigianalmente sui desideri del cliente: un mondo che fa dell'esclusività la sua forza

CLAIRE BAL
OMAR ABUEIDEH

C'è chi ha chiesto un vano per la pistola nell'abitacolo della sua Mazzanti Evantra o specifici alloggiamenti per il suo set di ombrelli. E chi, solo per il gioiello realizzato da un'officina di Valenza e incastonato nel volante della sua ATS GT ha speso quasi quanto per l'auto. Follie a cui i costruttori artigianali sono abituati: il loro è un pubblico di cultori dei motori dalle disponibilità economiche quasi illimitate, che con l'auto su misura spesso soddisfano un capriccio. «In realtà sono richieste molto stimolanti che ci aiutano a vedere oltre l'automobile», dice Luca Mazzanti.

Dalla Campania al Piemonte, sono molti—e per lo più sconosciuti al grande pubblico—i marchi di sportive che lavorano su esemplari unici o piccolissime serie. Così piccole da far sembrare «dimassa» la produzione di Ferrari, Lamborghini, e persino quella di Pagani o Dallara: parliamo di puro artigianato, pezzi fatti a mano in officina, non in fabbrica.

Non esiste un'unica ricetta: modelli dallo stile rétro, come la EffeEffe Berlinetta, o contemporaneo, come la Evantra. Tributo al passato, come la New Stratos di Mat. Auto costruite da zero, come la Puritalia Berlinetta, o sulla base di meccaniche esistenti, come la ATS GT, una stradale tirata in 12 esemplari tutti venduti) su base McLaren. Propulsori tradizionali, ibridi, elettrici. Prezzi che partono dalle centinaia di migliaia di euro e possono superare il milione. Personalizzazione a parte.



1. Mole Costruzione Artigianale Almas, pezzo unico, 2. La RR Turbo di ATS Automobili è una sportiva destinata alle competizioni appena entrata in produzione: a regime saranno 30 l'anno, 3. Puritalia Berlinetta, qui nella nuova versione elettrica



Realità diversissime ma accomunate dall'impegno di imprenditori capaci di scommettere su un sogno che richiede anni—e intere fortune—per la progettazione, la messa a punto e la produzione. Poi arriva la fase di avvicinamento al

cliente, che non è un semplice compratore, ma un appassionato che segue la nascita dell'auto «con l'ansia di un padre in maternità», per usare le parole di Umberto Palermo.

«Ci siamo accorti che in questo mondo di nicchia vincono

gli estremi—dice Fabio Ferrante, responsabile del design di Puritalia—. Piace molto l'idea di un'auto super classica nell'impostazione ma totalmente elettrica: per questo stiamo rinforzando il nostro reparto R&D e sviluppando

batterie e software di gestione. Chi si avvicina a noi conosce già il mondo delle supercar tradizionali, ora è in cerca di qualcosa di diverso». Clienti che si intercettano grazie all'aiuto di un piccolo circuito di venditori specializzati, che

conoscono i collezionisti e diventano partner del marchio, pure per l'assistenza tecnica.

«I clienti della GT li abbiamo conosciuti nelle fiere in Europa e America—dice Daniele Maritan, uno dei due titolari di ATS—o attraverso dealer e partner sportivi, altri sono arrivati dal passaparola. Molti sono collezionisti alla ricerca di auto rare». Il profilo psicologico del cliente-tipo lo traccia Palermo, che con la sua Mole Costruzione Artigianale costruisce solo one-off: «Chi cerca il pezzo unico è un cliente che, potendo avere tutto, vuole quello che nessun altro ha. La sua è una forma di egoismo. Sembra un termine negativo, in realtà è un aspetto ancestrale dell'essere umano, che si manifesta con una passione simile a quella che proviamo per la persona che amiamo: vogliamo che sia soltanto nostra». —

©IPRODUZIONE FOTOGRAFIA

Manifattura Automobili Torino

Un omaggio all'icona Stratos

Venticinque pezzi su base Ferrari



La New Stratos nasce come esemplare unico, sviluppato da e per il miliardario tedesco Michael Stoschek nel 2010. Manifattura Automobili Torino ha ottenuto la licenza per reingegnerizzare la produzione e lanciare una serie limitata di 25 pezzi, costruiti sulla base tecnica della Ferrari F430. «Trasportiamo su una moderna supercar lo spirito e le caratteristiche di una leggenda della storia dell'auto», dice Riccardo Garella, capo vendite e marketing di Mat. «Il bello della New Stratos è che è «trasversa-

le»: fra i nostri clienti abbiamo raffinati collezionisti, appassionati di rally o proprietari di una Lancia Stratos originale», dice Garella. Di New Stratos ne sono state consegnate già sette, finite in Germania, Stati Uniti, Svizzera, Hong-Kong e Australia. Il prezzo della trasformazione è di 550 mila euro, a cui va aggiunto il costo della F430 di partenza (fra 70 e 120 mila euro). A seconda degli optional e delle personalizzazioni, servono tra quattro e sei mesi per costruire l'auto. O.A.E.—

©IPRODUZIONE FOTOGRAFIA

Mazzanti

Il crowdfunding formato hypercar

Obiettivo, cinque Evantra l'anno



«Volevamo comunicare in modo diverso la nostra voglia di crescita, raggiungere un vasto pubblico di appassionati che volessero partecipare all'azienda e raccogliere capitali freschi per implementare il nostro piano industriale», dice Luca Mazzanti, fondatore e presidente: è per questo che la sua azienda artigianale si sta rivolgendo a un canale di finanza alternativa, quello del crowdfunding. La strategia 2020-2025 prevede di rendere Mazzanti Automobili un costruttore di hypercar con una certa regolarità

produttiva: «Vogliamo arrivare ad almeno cinque auto all'anno, tuttalmentemente personalizzate». Oggi il business si basa sulla Evantra, lanciata nel 2013 ed evoluta in diverse versioni. «Ne abbiamo costruite 15, vendute in Europa e Asia». Ora Mazzanti è concentrato sull'edizione Millevacalli (foto)—nomen omen—da 1,5 milioni di euro. Ma guarda anche al futuro: «Ho iniziato a lavorare sulla erede della Evantra e non escludo possa avere meccanica ibrida». O.A.E.—

©IPRODUZIONE FOTOGRAFIA

Officine Fratelli Frigerio

Tutto il gusto degli Anni 50

nella EffeEffe Berlinetta



«Proviamo a costruire un'auto come si faceva negli Anni 50?». Da una sfida fra fratelli, nel 2014 è nata l'EffeEffe Berlinetta, «un tributo al mondo dell'auto del dopoguerra», dice Leonardo Frigerio, che con il fratello si occupa di tutt'altro, impianti elettrici industriali. Ma la passione per le auto d'epoca e le competizioni li accompagna fin da bambini. «Mi piace ribadirlo adesso: l'Italia è rinata dopo il conflitto mondiale grazie all'industria e al mondo artigianale». La Berlinetta è «costruita per passione, un'auto di perso-

nalità che fa del driver un soggetto e non un oggetto». Telaio regolabile, motore di derivazione Alfa Romeo, la Berlinetta è costruita a mano dalle figure chiave di un tempo: motorista, meccanico, battialtra e telaiista. Quattro maestri artigiani accompagnati da altrettanti giovani. «Oggi produciamo 6-7 auto l'anno, da 400 mila euro l'una, vogliamo arrivare a 10. Nel 2021 presenteremo la Barchetta e nel 2023 la GT: con la trilogia completa, puntiamo a 20 pezzi l'anno». C. BAL.—

©IPRODUZIONE FOTOGRAFIA