



NOSTALGIA DI DE TOMASO

L'Officina Europa è specializzata in Ferrari e Maserati. Con Alejandro ebbero un ottimo rapporto. Nel frattempo la struttura piacentina è diventata indipendente su quasi tutti gli aspetti di un'automobile.

TESTO E FOTO DI TOMMASO FERRARI



V6 DINO

In apertura, una vista dell'officina con Ferrari e Maserati a fare da padrone della scena. Qui sopra, Giulio Barbieri (a sinistra) con Lorenzo, uno dei primi dipendenti della Officina Europa, e un motore Dino pronto per essere rimontato in macchina.

Quarant'anni sono un gran bel lasso di tempo. In quarant'anni una persona nasce, cresce, può sistemarsi e creare una famiglia, un vino può invecchiare fino a diventare esclusivo e pregiato ed un'auto può trasformarsi da una fiammante novità in un' apprezzata auto d'epoca. Oppure un ragazzo poco più che ventenne può fondare un' officina in provincia di Piacenza che per le successive quattro decadi costituirà uno dei punti di riferimento per Ferrari, Maserati e De Tomaso; proprio come in questo caso. Esattamente il 15 gennaio 1980, Giulio Barbieri crea le fondamenta di quella che per quasi mezzo secolo sarà l'Autofficina Europa, officina specializzata in restauri e manutenzione di classiche supercar, realizzando quello che era il suo sogno fin dall'infanzia. Non soltanto classiche, però: appena entrati nel salone principale ci stupiamo nel vedere sul ponte una moderna Ghibli, e nella stanza accanto un'elegantissima 575 Maranello nera, mentre sotto a un telo rosso con il logo del Cavallino scopriamo una rara 575 Superamerica.

Tuttavia, l'amore per le auto si è sempre rivolto verso le classiche e le pareti dell'officina ne sono testimoni, avendo appese le foto delle auto passate di qui, dalle Ferrari Dino 246, 348 TB, F40, 355 alle Maserati Bora, Merak, Khamisn, Ghibli Cup, perfino una De Tomaso Guará e praticamente

qualunque altra sportiva prodotta dalle Case che ci scaldano di orgoglio nazionale. Il titolare, il fratello e il loro più stretto dipendente ci accolgono con altrettanta cordialità riempiendoci di aneddoti e mostrandoci i loro più recenti restauri, i progetti in corso e i locali dove ripristinano almeno l'80% di ogni di ogni auto; esclusi tappezzeria e ammortizzatori, fanno tutto in casa: motori, trasmissioni, freni, impianti elettrici, diagnostica e persino carrozzeria e verniciatura, in un capannone separato. A conferma della qualità del lavoro, l'azienda può vantare quasi tre decenni come officina ufficiale di Maserati, Ferrari e De Tomaso, un titolo a cui ha rinunciato pochi anni fa, per i costi eccessivi e le "impegnative" richieste che arrivavano soprattutto da Maranello. Ciò non ha influito sulla passione di Giulio e dei suoi collaboratori e specialmente sulla cura dei loro restauri: la riprova l'abbiamo avuta di recente grazie alla meravigliosa Ferrari 365 GT4 BB provata sul numero di Febbraio di Automobilismo d'epoca, rimessa completamente a nuovo proprio dall'Autofficina Europa.

Giulio Barbieri, com'è nata l'officina?

"Da giovane feci esperienza come meccanico in una concessionaria della zona ma molto presto decisi di fondare la mia officina, oltre quarant'anni fa, scegliendo il nome Europa perché da sempre estimatore delle sportive da questa parte dell'oceano. Gli inizi furono modesti, sistemavo piccole utilitarie di clienti che dalla concessionaria mi avevano seguito e di gente del posto nel garage dove mio padre teneva il camion, che finì all'aperto! Poi nei primi anni '80 pensai a specializzarmi negli impianti a iniezione per motori a benzina, all'epoca una rarità, così conobbi i motori Bmw, Mercedes e altre marche prestigiose. Nel 1983 gli affari iniziarono a svilupparsi così costruì un altro locale e un seminterrato accanto alla proprietà dei miei genitori. Intanto avevo cominciato a lavorare sulle prime Maserati Biturbo e mi accordai con una concessionaria di Modena per l'assistenza. Dopo due o tre anni di richieste Maserati mi diede il mandato ufficiale. Nel 1988 fummo premiati come miglior centro d'Assistenza Maserati a un evento nazionale del marchio a Varano."



Da lì è partita l'Autofficina Europa che vediamo ora?
 "Esatto, dopo il mandato Maserati assumemmo Lorenzo come apprendista e quella che oggi è sua moglie per l'ufficio e cominciammo a costruire un nuovo capannone secondo le mie esigenze: all'ingresso l'esposizione, collegato da un corridoio all'officina, attorno a cui abbiamo costruito la sala motori, il magazzino ricambi, il reparto di pulizia e uno dove costruiamo strumenti per specifiche operazioni. Nel '95 abbiamo ci siamo dotati anche della carrozzeria, perché non sempre i lavori erano adeguati agli standard che avevamo in mente. Poco dopo abbiamo avuto anche il mandato uf-

ficiale Ferrari."
Qual è il restauro che vi ha dato più soddisfazione?
 "La Dino 246 GTS, di cui vediamo le foto all'ingresso. Arrivò tenuta insieme quasi dallo stucco, in condizioni orribili. Date le condizioni iniziali, il risultato ci ha resi orgogliosi."
E la 365 BB che avete terminato di recente?
 "Il proprietario era arrivato per un problema alla scatola dello sterzo, poi man mano che si controllava e smontava siamo arrivati ad un restauro completo: carrozzeria riverniciata con il colore originale, motore smontato e risolta un'infiltrazione d'ac-

qua dalle teste, poi revisione di tutti i pezzi, ancora autentici tranne gli ammortizzatori posteriori. È stato un lavoro lungo e complesso ma i risultati si vedono."
Parlate molto bene di Alejandro de Tomaso; com'era il vostro rapporto con lui?
 "Ah, gli anni con De Tomaso sono stati i migliori. Abbiamo lavorato con lui dal 1986 (all'epoca De Tomaso era proprietario della Maserati, n.d.r.) fino alla fine del 1993 quando si ammalò e dovette ritirarsi. Lui non aveva un carattere facile, ma ci siamo trovati benissimo: era chiaro, deciso, sapeva ciò che voleva e non delegava mai così non c'era spazio per incomprensioni. A fine anno teneva una riunione con i titolari



ATTREZZATI DI TUTTO
 Nella pagina a fianco, un'altra vista dell'officina con una Maserati Merak e il muso di una Fiat Dino 2400 coupé di cui più in basso vediamo il vano motore su cui è chino Lorenzo impegnato sui carburatori del V6 Dino; a fianco, gli scaffali con la ricchissima documentazione di manuali delle due Case modenesi. In questa pagina, una Biturbo in carrozzeria, una macchina utensile, strumenti di diagnostica per Ferrari F355 e 550 Maranello e, qui sopra, il dettaglio di una testa del Dino



delle officine autorizzate dove si congratulava dei risultati o diceva cosa andasse migliorato e illustrava i piani per l'anno dopo. De Tomaso era capace di cacciare subito le persone negative, ma anche di essere molto generoso. Ricordo che un anno Rossana Schiaffino (nota attrice dell'epoca, ndr) prese una multa per eccesso di velocità con la sua Biturbo spider dicendosi però contenta di averla presa mentre guidava la sua bella Maserati sportiva, così per ringraziarla De Tomaso le mandò un'auto nuova!"
I vostri clienti arrivano più dal modenese o dall'estero?
 "Ora lavoriamo tanto anche con clienti e auto della nostra regione o limitrofe, ma

all'epoca di De Tomaso moltissimo lavoro arrivava dall'estero, in particolare dagli Emirati Arabi, anche se la cosa a volte poteva portare a complicazioni comiche. Anni fa un nostro cliente di Dubai spedì una 224 rossa a Genova, ma una volta arrivata l'auto fu smontata interamente dalla Guardia di Finanza per sospetto contrabbando: tolsero pannelli porta, sedili, serbatoio, cruscotto, staccarono tutti i cavi... e rimisero insieme l'auto alla buona. Quando l'auto arrivò da noi non fu facile sistemare tutto! Per il resto abbiamo avuto clienti dal Giappone all'America, dal Belgio all'Inghilterra e anche in Australia, un po' in tutto il mondo".

A questo punto Giulio, Guido e Lorenzo ci fanno nuovamente da ciceroni per i vari locali per mostrarci il "tesoro" che hanno accumulato negli anni come officina autorizzata Ferrari e Maserati. La sala motori infatti ospita svariati armadi e cassettoni ripieni di attrezzi, strumenti di diagnostica, compact disc, chiavi e altro per un decine di migliaia di euro, anche se non sempre rispecchiavano la qualità del marchio.

Tutto quello che sono riuscito a realizzare è in gran parte merito dell'aiuto avuto da: mio fratello Guido, che avendo un'immensa fiducia nei miei confronti, all'inizio degli anni '90 ha ceduto un'avviata ditta di autotrasporti per essermi accanto. Laura, che dal mese di Marzo dell'anno 1987 si occupa dell'amministrazione della ditta, Lorenzo, che dal 1990 mi affianca con infinita passione.