

Alla fine degli anni Cinquanta Pierluigi Bottini era poco più che un ragazzino, ma a chi gli chiedeva che mestiere avrebbe fatto da grande, rispondeva subito e con la massima sicurezza: «Il carrozziere». La strada che avrebbe percorso qualche anno dopo era in effetti per lui già abbastanza familiare: suo padre aveva iniziato a fare il battilastro alla Zagato ancor prima della seconda guerra mondiale e si era specializzato nella lavorazione dell'alluminio. La sua abilità in questo settore era tale da fargli affibbiare il soprannome di «mangialamiera», in quanto era in grado di creare in pochissimo tempo il parafrangente di qualsiasi automobile, senza neppure basarsi su un modello.

Papà Bottini si era messo in proprio nel 1946 a San Giorgio su Legnano, in provincia di Milano, e nella sua piccola azienda si era specializzato nella trasformazione delle Fiat 508 Balilla berlina in camioncini, un tipo di lavoro molto in richiesto in quei tempi. Negli anni successivi l'azienda si ingrandì e, nel 1958, venne trasferita nella sede attuale, sempre a San Giorgio su Legnano. «Quando andavo a scuola e frequentavo la seconda media», ricorda Bottini, «mio padre mi regalò la prima vettura d'epoca, una Fiat 514 berlina, che ha acceso in me la passione per le auto storiche. Poi, negli anni Sessanta, mi sono iscritto all'A.S.I. e ho iniziato a partecipare ai primi raduni».

Dal giorno in cui Pierluigi Bottini ha preso in mano le redini dell'azienda, si è dedicato sempre più al restauro: «I modelli di trent'anni fa per me non hanno segreti, perchè sono quelli che vedevo riparare fin da quando ero giovanissimo e passavo ore e ore in carrozzeria a curiosare. Poi, partecipando alle varie manifestazioni con le automobili che avevo restaurato, sono entrato nel giro e hanno cominciato ad arrivare i primi clienti, che avevano vetture importanti dal punto di vista storico. La passione per le automobili ha portato Bottini a specializzarsi nei modelli costruiti a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta, con un



DAL BABBO BATTILASTRA HO IMPARATO TANTE COSE

Far rivivere le più belle GT del passato non è facile: occorre una preparazione fuori dal comune. In Lombardia, presso Legnano, un «figlio d'arte» spesso interpellato anche dall'estero, compie restauri che non temono confronti



Nella foto in alto e in quella piccola, alcune fasi della preparazione del fondo prima della verniciatura. A sinistra, la portiera ad ala di gabbiano di una Mercedes 300 SL poco prima del montaggio.

occhio particolare alle Ferrari, alle Lamborghini, alle Alfa Romeo e alle Lancia. «Se capita, restauro anche vetture più anziane, ma ritengo che adesso sia un momento particolarmente favorevole per le auto che hanno un'età intorno ai vent'anni», tiene a puntualizzare Bottini, «anche se a volte incontriamo parecchie difficoltà

nel trovare i ricambi delle vetture italiane. Qualche tempo fa cercavo determinati pezzi per una Fiat Dino, e presso i concessionari della marca torinese non c'era già più nulla, così come oggi non è possibile reperire i ricambi per la Beta Montecarlo o per la 124 Spider Europa. Per fortuna, ai mercatini, molti pezzi saltano

fuori, anche perchè non mancano gli specialisti che riprendono i vecchi stampi e li rifanno. Per le auto tedesche, invece, nei cataloghi ufficiali delle Case si trova praticamente tutto a prezzi ufficiali di listino: è sufficiente spedire un fax in Germania e in breve tempo il problema è risolto». Nel grande capannone di San

Giorgio su Legnano, l'appassionato ha proprio di che illustrarsi la vista. Tra le vetture finite spiccano una rara 1750 Gran Sport Quattroruote Zagato del 1968, un paio di Lamborghini Miura e una Mercedes 280 SL Pagoda. Tra quelle in lavorazione, invece, si riconoscono le sagome di una Ferrari 250 GT del 1959, di



A destra, Pierluigi Bottini esamina le cartelle con i colori dell'epoca, indispensabili per poter riprodurre esattamente la tinta originale. Sopra, una rara Dino 206 coupé del 1967 durante la sverniciatura e, in alto, i dipendenti della carrozzeria di San Giorgio su Legnano accanto a una Lamborghini Miura appena restaurata. Sullo sfondo si riconoscono una Ferrari 250 GT, una Lamborghini Countach e una 1750 Gran Sport 4R.



una Ferrari 250 GTE del 1962, di una Dino 206 del 1967 e di tante altre celeberrime vetture sportive. Di tutte le automobili che ha restaurato, Bottini conserva, in alcuni grandi album, la documentazione fotografica di tutto il lavoro eseguito, fase per fase. «La mia carrozzeria effettua una decina di restauri

completi all'anno», continua Bottini, «e io lavoro solamente su prenotazione. Quando una vettura entra nella mia officina dopo sette o otto mesi al massimo esce finita in ogni particolare. Alle mie dipendenze operano soltanto persone specializzate, ognuna delle quali ha un compito preciso, c'è chi si occupa del montag-

gio e dello smontaggio della carrozzeria, chi della verniciatura, chi della lattoneria, chi della raschiatura e così di seguito. Su sette dipendenti, cinque sono con me da vent'anni e siamo cresciuti insieme. Di essi mi fido ciecamente perché il mestiere hanno imparato a farlo giorno per giorno con professionalità».

Per quanto riguarda la scelta del colore giusto, Bottini ha a disposizione un archivio completo che contiene i campioni originali dell'epoca con le tinte di tutti i modelli e di tutte le marche. «Un cliente mi ha portato una Lamborghini Miura rossa da rifare completamente», spiega il signor Pierluigi, «nello smontaggio dei

componenti abbiamo scoperto che il primo colore con cui era stata verniciata all'origine era il verde chiaro brillante. Non ho fatto altro che prendere il catalogo delle tinte Bertone degli anni Sessanta, ho trovato il verde Miura e, grazie alla formula, ho potuto rifarlo esattamente com'era. Ho dei colleghi che mi telefonano da tutta Italia per chiedermi consigli precisi sulle colorazioni dell'epoca e, nei limiti del possibile, cerco di aiutarli comunicando il codice che mi richiedono. Del resto, molte tinte di venti o trent'anni fa vengono usate ancora adesso, magari da un'altra Casa automobilistica. In questo caso si prendono delle tabelle speciali di comparazione e si trova la corrispondenza. La Giulietta spider, per esempio, viene verniciata in numerose e diverse gradazioni di rosso, ma quella giusta è una sola. E io la conosco bene. A volte è il cliente stesso che non è in grado di dare un'indicazione precisa al carrozziere, il quale, non sempre ha la possibilità pratica di conoscere in breve tempo tutte le tinte originali ancora disponibili sul mercato, soprattutto se si occupa soltanto saltuariamente di auto d'epoca».

Bottini si occupa del restauro a ciclo completo ed è in contatto con meccanici, tappezzeri, cromatori e telaisti di sua fiducia che si prendono carico della vettura a seconda della loro specialità. E i costi? «Beh, la riparazione può essere anche antieconomica, perché il suo ammontare supera a volte la quotazione di mercato della vettura. In questo caso avverto prima il cliente in quanto è giusto che sappia a che cosa va incontro. Qualche giorno fa mi hanno portato una Citroën 2 CV Charleston e il suo proprietario desidera che gli venga rimessa completamente a nuovo, anche se dovrà spendere una cifra superiore a quanto questa utilitaria è quotata sul mercato dell'usato. Basti considerare che soltanto gli adesivi originali per le fiancate costano, come ricambio originale, circa mezzo milione di lire...».