



C'era una volta Ferruccio Lamborghini. Una storia di innovazione italiana.

“Chi vuole sembrare qualcuno compra una Ferrari, chi è già qualcuno compra una Lamborghini”. Dietro a questa nota frase di Frank Sinatra, grande collezionista di supercar del Toro, troviamo riflesso quello spirito unico ed inimitabile, tipico della terra emiliana, a cui si deve anche la nascita di Automobili Lamborghini: nata come antagonista e capace non solo di diventare protagonista a livello mondiale ma di raggiungere la vetta nel settore delle supersportive di lusso.

Troppo evidente per sembrare solo una casualità il fatto che le auto più belle e veloci al mondo siano venute alla luce tutte, una dopo l'altra, in quel lembo di pianura emiliana fra Bologna e Modena, su iniziativa di figure carismatiche - i Maserati, il Drake, Ferruccio Lamborghini - come se l'uno avesse voluto dire all'altro: “Te lo faccio vedere io cosa sono capace di fare”.

Quel che è chiaro è che le origini di Automobili Lamborghini sono inscindibili dal carattere visionario e sanguigno del suo fondatore e dal periodo in cui nascono, ovvero gli anni del miracolo italiano, del boom economico. La guerra aveva insegnato che si poteva e si doveva risorgere, e questo spirito aveva inciso profondamente nei progetti presenti e futuri di Ferruccio Lamborghini, classe 1916, che, “dall'uomo che sapeva guidare soltanto i trattori”, creò le auto che avrebbero sfidato il mondo.

Già, perché malgrado fosse totalmente digiuno di marketing, non ci volle molto perché Lamborghini, già titolare di una avviata fabbrica di trattori, si rendesse conto che iniziare a produrre auto sportive di lusso gli avrebbe reso molto di più, oltre che, naturalmente, dargli una visibilità più elevata.

E' infatti fra il 1962 e il 1963 che prende il via la grande avventura delle *supercar* del Toro, “la Società Automobili Ferruccio Lamborghini”, una firma che ha segnato mezzo secolo di storia e continua a farlo ancora oggi. A 50 anni esatti dalla costruzione del primo stabilimento a Sant'Agata Bolognese, porta ancora in giro il nome dell'Italia nel Mondo.

Il posto era giusto su un vertice di una sorta di triangolo ideale con Bologna e Modena, in un territorio dove, si sa, è facile trovare professionalità preparate in campo di vetture sportive. Anche se, come ha raccontato in seguito Lamborghini, l'ideale sarebbe stato che il capannone si fosse trovato “accanto all'autostrada: la visione del marchio e delle vetture nel piazzale sarebbe stata una grande pubblicità gratuita!”.

Il grande edificio centrale, luminosissimo, con macchine a controllo numerico e pavimenti in maiolica, si trovava attaccato alla palazzina degli uffici, in maniera che i dirigenti avessero costantemente sotto controllo la situazione della produzione. Questo era particolarmente gradito proprio a Lamborghini, che



non si poneva troppi scrupoli a lavorare personalmente sulle automobili quando gli sembrava che qualcosa non fosse fatto come avrebbe voluto.

Ferruccio, nato sotto il segno del Toro, decide di apporre alle sue vetture lo stemma con l'animale che già identifica i suoi trattori e affida a Paolo Rambaldi, noto grafico dell'epoca, la creazione del nuovo logo.

Avendo le idee molto chiare, Lamborghini trovò velocemente gli uomini giusti per il suo progetto. Approfittando della famosa "notte dei lunghi coltelli", durante la quale l'azienda rivale aveva deciso di rinnovare la squadra degli ingegneri, Lamborghini recluta i migliori tecnici sulla piazza.

Tra questi, il talentuoso Giotto Bizzarini che, insieme ai giovanissimi Gianpaolo Dallara e Gianpaolo Stanzani, entrambi venticinquenni, accompagnano l'ingresso di Lamborghini sulla scena mondiale con la 350 GTV, più tardi semplicemente 350 GT disegnata da Franco Scaglione.

Ma Lamborghini sa bene che ci vuole altro per imporre un marchio totalmente nuovo in un mercato così difficile ed esclusivo. E nel 1966, la "Casa del Toro" si afferma definitivamente con la presentazione della Miura, la vettura che ha dato corso alla storia delle auto Lamborghini, il cui nome è preso in prestito da uno dei tori spagnoli più combattivi, allevati in Andalusia da Edoardo Miura.

"E' un'automobile da corsa per andare a spasso", scriveva nel novembre 1967 Quattroruote.

Con il '68 scoppiano le prime tensioni di classe e anche Lamborghini, sempre vicino ai suoi operai, con i quali parla in dialetto davanti a un bicchiere di vino rosso, si trova faticosamente a fare i conti con questa nuova "rivoluzione culturale". Di lì a poco si aggiunge una profonda crisi economica, che lo porta alla decisione di cedere la "sua fabbrica" per ritirarsi sul Lago Trasimeno.

Secondo il "credo" di Ferruccio, la produzione della Lamborghini è sempre stata caratterizzata dall'innovazione, dalle scelte tecnologiche e, soprattutto, da una fortissima e decisa personalità stilistica.

E ancora oggi, mentre la Casa Automobilistica di Sant'Agata ripercorre le pagine leggendarie dei suoi 50 anni di storia, nei modelli attuali, la Gallardo e la Aventador, ritroviamo quel credo di continua tensione verso il futuro e di potenza esplosiva, riconoscibili fin troppo bene nel carattere del suo visionario fondatore. Uno strano connubio di creatività italiana e ordine germanico.