

Ferruccio Lamborghini: un uomo, un'impresa

Abbiamo incontrato, in occasione di una conferenza organizzata dall'Accademia Masoliniana⁽¹⁾ di Panicale (PG), il prof. Bruno Lamborghini, presidente di AICA (Associazione italiana di informatica e calcolo automatico) e di Prometeia (una delle principali società europee di consulenza, sviluppo software e ricerca economica) e già docente all'Università Cattolica di Milano e dirigente nel Gruppo Olivetti.

Sul tema "Uomini e Imprese" di tale conferenza, il prof. Lamborghini ci ha raccontato i suoi ricordi di famiglia relativamente al padre Antonio e al cugino Ferruccio, fondatore delle industrie di Cento e di Sant'Agata Bolognese dove hanno visto la luce i trattori più potenti e le auto più innovative e veloci.

Ringraziamo l'Accademia Masoliniana e il prof. Lamborghini per averci permesso di rinnovare, in questa nostra newsletter, l'intensità di quel momento.

di **Bruno LAMBORGHINI**

Il mio rapporto con Ferruccio Lamborghini, fondatore del Gruppo Lamborghini, è dovuto alla sua parentela con mio padre Antonio Lamborghini, di cui era cugino: insieme, nel dopoguerra, hanno dato vita alla prima fabbrica di trattori collaborando strettamente fino al 1955, anno in cui mio padre morì improvvisamente. Ho ancora chiari ricordi dei momenti passati insieme nelle serate familiari a Cento, quando ero bambino, prima di intraprendere altre strade (università e successiva vita professionale a Milano) dopo la morte di mio padre. Tuttavia, negli anni successivi, soprattutto grazie a mio cugino, ing. Sergio Venturi, che ha costruito alcuni degli stabilimenti Lamborghini, sono rimasto aggiornato sulle vicende della dinastia che dal padre Ferruccio ha proseguito con il figlio Tonino e il nipote Fabio.

Ferruccio, come mio padre, era di Renazzo, una cittadina nel Comune di Cento in provincia di Ferrara (ma in realtà Cento è più legato a Bologna per dialetto, diocesi e affari); i due Lamborghini, entrambi con numerosi fratelli, provenivano da famiglie di agricoltori. Dopo gli studi presso l'Istituto Professionale "F.lli Taddia" di Cento, Ferruccio Lamborghini cominciò a lavorare come apprendista presso un fabbro di Cento per poi passare nella più grande officina di Bologna, che aveva in appalto la manutenzione dei mezzi dell'Esercito; poco tempo dopo, poco più che diciottenne, aprì una propria officina a Renazzo, dimostrando così fin da giovane elevate capacità imprenditoriali.

Nel 1939, con lo scoppio della II Guerra Mondiale, fu inviato a Rodi in forza all'Autoreparto Misto di Manovra (Autocentro) dove venne impiegato nella manutenzione degli automezzi militari e dei trattori dell'Esercito, specializzandosi sui motori diesel.

Al termine della guerra, nel 1946 fece ritorno a Cento, dove aprì una officina di riparazioni meccaniche e si sposò con Clelia Monti, che aveva conosciuto a Rodi durante la guerra. Da queste nozze il 13 ottobre 1947 nacque Tonino, ma Clelia per delle complicanze post-parto morì poco tempo dopo.

Nello stesso anno, insieme a tre meccanici e con un fondo di 2 milioni di lire, costituì a Cento la Società "Lamborghini, Carassiti, Monti, Guazzaloca" per la costruzione di trattori utilizzando motori e differenziali di camion (Morris) militari inglesi acquistati presso i centri ARAR (Azienda Recupero Alienazione Residuati): la prima attrice "Carioca", con la particolare applicazione di un vaporizzatore che consente l'avvio a benzina per poi funzionare a gasolio, fu presentata nel febbraio 1948. In quell'anno Ferruccio si mise in proprio creando a Cento la "Lamborghini Trattori", caratterizzata dal simbolo del toro, segno zodiacale del fondatore, amministrata da Annita Borgatti, divenuta sua moglie.

Intanto, partecipò alle Mille Miglia del 1948 con una FIAT Barchetta da lui stesso potenziata da 500cc a 750cc, ma la distrusse disastrosamente durante il percorso (questa auto è ancora conservata nel Museo Lamborghini⁽²⁾).

Mio padre Antonio prima della Guerra possedeva una azienda agricola a Bologna, ma la aveva ceduta per costruire una società bolognese in Etiopia, forte della concessione governativa per una vasta regione a Gimma.

Richiamato alle armi nel 1939, combatté con il Duca d'Aosta e fu fatto prigioniero per 5 anni in Kenya: la sua proprietà in Etiopia fu requisita dagli Inglesi, cosicché al rientro in Italia dalla

prigionia, nel 1946, dovette ricominciare da zero avviando nuove attività.

Tra queste, iniziò a collaborare con il cugino Ferruccio per l'acquisizione dei motori Morris e la loro certificazione per l'utilizzo sui trattori "Lamborghini".

Nel tempo di 2 anni, dal 1949 e il 1950, la produzione di trattori quadruplicò, passando da 1 esemplare/settimana a circa 200/anno, e gli iniziali 30 operai diventarono più di 50.

La politica di sostegno verso la meccanizzazione dell'agricoltura, già sviluppata in quegli anni dal Governo, si giovò ulteriormente della Legge Fanfani del 1952 che stanziava un fondo di 125 miliardi di lire (restituibile in 5 anni con un interesse del 35%) a favore degli agricoltori che avrebbero acquistato macchine agricole nazionali.

Confidando nella straordinaria crescita del mercato che ne sarebbe conseguita, nel 1952 venne avviata la costruzione di un nuovo stabilimento e venne avviata la produzione di un nuovo motore su licenza MWM di Mannheim.

Purtroppo la prigionia in Kenya aveva minato il fisico di mio padre e così lui si ammalò e morì nel 1955, dopo aver seguito Ferruccio nei primi anni di forte crescita della propria azienda.

Tale crescita proseguì per tutto un decennio, arrivando a una produzione di circa 8000 trattori/anno, con una gamma di 14 modelli, grazie a più di 1000 dipendenti.



I trattori Lamborghi nello stabilimento di Cento

Alla fine degli anni '60 la concomitanza di diversi eventi, come la grave stretta creditizia conseguente alla crisi economica e l'inasprirsi della conflittualità e delle vertenze sindacali, mise in crisi l'azienda gestita fino ad allora direttamente da Ferruccio. Fu necessario ricorrere alla cassa integrazione e si vendette alla FIAT lo stabilimento di Cento per sostituirlo con uno più adeguato e meno costoso a Pieve di

Cento. Nonostante il momentaneo ma netto miglioramento del bilancio, nel 1973 la "Lamborghi Trattori" fu ceduta alla concorrente SAME di Bergamo, che tuttora continua a produrre trattori con il marchio Lamborghi.

Nonostante il periodo di crisi, Ferruccio Lamborghi crea nuove aziende diversificando il settore di interesse alla costruzione di condizionatori, caldaie e bruciatori: nel 1969 crea a Funo (BO) la "Lamborghi Oleodinamica" che affida al figlio Tonino; nel 1970 mio cugino, ing. Sergio Venturi, progetta e costruisce a Pieve di Cento un nuovo stabilimento per "Lamborghi Calor".

Ma la vera passione di mio zio Ferruccio fu per le auto sportive: il suo successo personale gli permise di possedere diverse Alfa Romeo e Lancia, una Mercedes-Benz 300SL, una Jaguar E-Type e due Maserati 3500 GT (che non apprezzava particolarmente, considerandole "pesanti e poco veloci"), nonché diverse Ferrari (la prima delle quali, una 250 GT, acquistò già nel 1958).

L'idea di produrre macchine sportive gli venne, come è noto dagli aneddoti che circondano sempre le imprese mitologiche, dopo una discussione con Enzo Ferrari. Valentino Balboni, collaudatore storico della Lamborghi, ricorda così l'evento: «Ferruccio si divertiva a sgommare. Possedeva due Ferrari identiche e più di una volta ne ha rotto la frizione. Dopo aver sborsato fior di quattrini per ripararle a Maranello, un giorno - dopo l'ennesimo guasto - ne portò una nella sua officina e un meccanico, anche lui di Casumaro, la smontò. La frizione che si rompeva era identica a quella che montava sui suoi trattori».

Da quel momento le lamentele di Ferruccio Lamborghi divennero sempre più accese: «Spendo una fortuna per un'auto fatta con i miei pezzi!» fu la sua esclamazione, alla quale sembra che ricevette dal "Drake" la storica risposta: «La macchina va benissimo. Il problema è che tu sei capace a guidare i trattori e non le Ferrari».

Questa, secondo quanto confermato dallo stesso Ferruccio, fu la molla che fece scattare la sua decisione di fondare il settore automobili della Lamborghi, allo scopo di costruire una vettura sportiva secondo i suoi canoni: una

Granturismo dalle alte prestazioni senza sacrificare le doti stradali e la qualità degli interni.

Per continuare con le leggende, sembra che, venuto a conoscenza delle intenzioni di Ferruccio, Enzo Ferrari disse a un suo collaboratore: «*Abbiamo perso uno dei nostri migliori clienti*».

E fu così che, nel 1962, Ferruccio Lamborghini riunisce una pregevole squadra di tecnici per sviluppare un “dodici cilindri” in grado di superare le auto Ferrari; tra questi spicca l'ing. Gian Paolo Dallara (che, dopo i successi come progettista in Ferrari, Maserati, Lamborghini e De Tomaso, ha creato a Varano dei Melegari una splendida azienda, tuttora leader mondiale nella progettazione e nei sistemi di simulazione per auto).

Nel 1963 Ferruccio acquista un terreno di 20.000 mq a Sant'Agata Bolognese dove, con un investimento di oltre 1 miliardo di lire, realizza in soli 5 mesi lo stabilimento che diede la luce alla “350 GT” (G. Bizzarrini, ex progettista Ferrari, ne progettò il motore, un 12 cilindri da 3500 cm³; G.P. Dallara e P. Stanzani ne disegnarono il telaio e F. Scaglione la linea) pronta per il Salone dell'Auto di Torino del novembre dello stesso anno.



G. Bizzarrini, F. Lamborghini e G.P. Dallara con un prototipo di motore V12

Da questo primo modello, gli stessi progettisti svilupparono un progetto innovativo con motore posteriore che diede origine alla “Miura”, esposta nel 1966 al Salone di Ginevra e a Parigi.

Con la “P400 Miura” Lamborghini rivoluziona le auto sportive: motore 12 cilindri da 4000 cm³, progettato sempre da G.P. Dallara e P. Stanzani, disposto in posizione centrale-trasversale con cambio in blocco con il basamento; carrozzeria disegnata da Nuccio

Bertone e realizzata da Marcello Gandini; la più bassa Granturismo del mondo, con il suo metro e mezzo di altezza; la prima GT ad abbattere il muro dei 300 km/h.

La Miura ottiene subito un successo straordinario (considerata un'opera d'arte, è esposta al MOMA dal 1968) e sarà prodotta fino al 1973.

Grazie a questa auto straordinaria, e alle successive Esada e Islero e poi Jarama, Urraco e Jota, la popolarità di Ferruccio Lamborghini crebbe a livello internazionale; nel 1968 l'Università di Padova gli conferì la laurea honoris causa in ingegneria, nel 1969 fu nominato Cavaliere del Lavoro.



Il motore della 350 GTV, 12 cilindri

In seguito alle crisi petrolifere degli anni 1970 e alle coeve normative che fortemente limitavano l'uso dell'automobile, in particolare delle supersportive, iniziarono difficoltà gestionali.

Nel 1972 Ferruccio cedette la quota di maggioranza di Lamborghini Auto all'industriale svizzero George-Henri Rossetti e si ritirò (1974) nella sua nuova tenuta “La Fiorita” sul Lago Trasimeno, nella località di Panicarola (PG), dove ci troviamo adesso, trasformandola in un nuovo modello di agriturismo e in una azienda agricola all'avanguardia ove produrre, tra l'altro, vini pregiati: famoso è il vino rosso Colli del Trasimeno, conosciuto da tutti come “Sangue di Miura”.

Va ricordato che in seguito, nel 1980, Lamborghini Auto ricorse all'amministrazione controllata e fu messa all'asta: Ferruccio presentò un'offerta, ma l'asta fu assegnata alla società francese Mimram.

Ferruccio Lamborghini tornò ancora a occuparsi di automobili nei primi anni novanta,

muovendosi con assoluta discrezione. Avviò la produzione in piccola serie di veicoli elettrici per i campi da golf e, segretamente, fornì la sua consulenza alla rinata Bugatti di Campogalliano dove, data la sua presenza, erano confluìti valenti tecnici e operai di Lamborghini Auto, che nel frattempo era passata sotto la proprietà della Chrysler.

Si racconta che nel 1992 Ferruccio fu contattato da Lee Iacocca per riprendere le redini della Lamborghini in qualità di direttore della produzione, ma la trattativa naufragò perché il manager Chrysler rifiutò la richiesta di Ferruccio di ricevere la prima automobile costruita dall'azienda, la mitica "350 GTV".

Ferruccio Lamborghini, uscito definitivamente dal mondo dell'auto e dedito all'agricoltura e all'ospitalità, morì il 20 febbraio 1993 nella sua tenuta di Panigarola (PG), all'età di 76 anni.

Anche il suo funerale, a Renazzo, fu una dimostrazione della sua passione per i motori: venne trasportato al cimitero su un antico carro agricolo trainato da uno dei suoi trattori, mentre alcune sue potenti automobili erano parcheggiate all'ingresso.

Per alterne vicende e tantissimi passaggi societari, Lamborghini Auto è pervenuta nel 1998 ad essere controllata dal gruppo Audi AG che ha saputo lanciare nuovi modelli di successo e ha raddoppiato lo stabilimento di Sant'Agata Bolognese.

Da allora la popolarità e il successo delle auto Lamborghini sono cresciute costantemente (5750 unità consegnate nel 2018, aumento del 50% rispetto all'anno precedente; NdA), consolidando il mito della Casa del Toro e consegnando alla leggenda il nome del suo fondatore.

Rif. bibliografici

- (1) Accademia Masoliniana di Panicale (PG): *ciclo di conferenze "Tre personaggi e un territorio" anno 2015 "Uomini e Imprese"*
<http://www.accademia...>
- (2) Museo Lamborghini
<https://www.museolamborghini.com/it/home/>

continua a seguirci su
<https://mp-cons.com>



Ferruccio Lamborghini e le sue creature