

Continua da parte delle grandi imprese tedesche l'acquisizione di case automobilistiche di tutta l'Europa

La Lamborghini passa all'Audi

Tommy Suharto getta la spugna

Sindacati contenti: «Finalmente veri imprenditori del settore»

BOLOGNA. «Ho il piacere di informarla che dopo laboriose negoziazioni siamo pervenuti ad un accordo con l'Audi, con cui è stata scambiata una lettera d'intenti, per l'acquisizione globale della Lamborghini da parte della casa tedesca».

Comincia con queste righe la lettera che ieri, Vittorio Di Capua, amministratore delegato della Lamborghini auto, ha inviato all'assessore alle attività produttive della Regione Emilia Romagna. Un documento breve che ufficializza quanto, a partire dalla prima mattinata, scorre sulle agenzie di stampa. L'importante industria automobilistica tedesca appartenente al gruppo Volkswagen si appresta ad entrare in possesso dell'intero pacchetto

azionario della Lamborghini auto, mitica azienda di Sant'Agata bolognese, costruttrice di vetture sportive e ora di proprietà al 60% di Tommy Suharto, figlio dell'ex dittatore indonesiano e al 40% della società malesiana Mycom.

Nella lettera d'intenti firmata dalle parti non si dice molto di più. Non si fa accenno a cifre e si fissano in un periodo di tempo di poche settimane i termini per chiudere definitivamente l'affare. L'operazione annunciata ieri (che l'Audi ha condotto insieme a quella per la Cosworth) era da tempo nell'aria. Se ne era cominciato a parlare il mese scorso, tra smentite e conferme e proprio all'inizio di questa settimana vi era stata un'anticipazione da parte

di un settimanale tedesco. Più che positive le reazioni dei sindacati («arriva un grande gruppo, se ne vanno azionisti che non hanno dato nessun segnale per credere ad un loro serio impegno a finanziare i progetti necessari al rilancio») e dei dirigenti Lamborghini (310 dipendenti, 260 auto prodotte annualmente).

«Con l'Audi c'erano già trattative per un accordo di tipo industriale e finanziario per produrre nel Duemila la «piccola Lamborghini» - ha detto ieri Alberto Amaroli, responsabile relazioni esterne dell'azienda di Sant'Agata -. Se poi hanno deciso per l'acquisto significa che credono nella nostra azienda e nei nostri progetti».



I due marchi della Lamborghini, in alto e dell'Audi

Dai trattori alla Diabolo

La storia di un'azienda che sfidò Ferrari

BOLOGNA. Si dice che fu un capriccio, un'impuntatura di Ferruccio Lamborghini a far nascere la mitica industria automobilistica di Sant'Agata bolognese che nel 1967 divenne famosa in tutto il mondo per la «Miura», gioiello di velocità e design debitrice dell'esotico nome al toro raffigurato nello stemma della Lamborghini.

Era il 1963 e il non più giovane Ferruccio (ferrarese, classe 1916), grande appassionato di motori e costruttore di trattori, insoddisfatto

dell'assistenza fornitagli dalla Ferrari decise di cambiare lui stesso la frizione ad una delle sue «rosse» sostituendola con quella utilizzata dalla macchine agricole che produceva. Un esperimento che, l'emiliano laureato in ingegneria a Bologna, si affrettò a comunicare ad Enzo Ferrari ricevendone una risposta tipica dei modi «decisi» del Drake: «Tu continua a fare i tuoi trattori che alle macchine ci penso io». Troppo per un uomo come Lamborghini che raccolse la sfida e da lì sei mesi aprì

battenti di un'azienda capace nel giro di pochi anni di fare concorrenza a Ferrari e Maserati.

La prima nata di casa Lamborghini e la Gtv che viene subito presentata al salone di Torino e nel '64 arriva alla produzione in serie. È l'inizio di un periodo d'oro che, attraverso il successo della Espada (una vettura derivata da un progetto di Bertone chiamato Mazai) e della Urraco (destinata ad una fascia di mercato «bassa») porta prima alla Miura e poi alla Cuntach che ottengono

ottimi risultati.

Ferruccio Lamborghini lascia nel '73 (vent'anni prima della sua morte) e alla guida dell'azienda arrivano lo svizzero Georges Rossetti e l'industriale René Leimer. Sono gli anni in cui la crisi energetica comincia a farsi sentire e anche per la Lamborghini cominciano i problemi con modelli sbagliati come la Silhouette (1976) di cui verranno venduti solamente 55 esemplari. L'anno dopo vengono presi accordi con la Bmw per una vettura da corsa e con un'al-

tra azienda per un veicolo a trazione integrale per usi militari. I progetti, però, falliscono entrambi e nel '79 l'azienda di Sant'Agata bolognese conosce l'amministrazione controllata e la gestione commissariale che l'accompagnerà sino all'80 quando ad acquistare saranno i fratelli Mimram.

Nell'87 nuovo passaggio di proprietà. In Emilia arriva la statunitense Chrysler di Jacocca. Si spera in un rilancio del marchio e mentre un anno dopo la gloriosa Cuntach fe-

IL «DIABLO» PERDE LA CODA

La casa di auto sportive Lamborghini, i cui stabilimenti sono a Sant'Agata bolognese, dopo essere stata un tempo della Chrysler, dal 1993 è controllata al 60% da Tommy Suharto (attraverso due società) e il rimanente 40% dal gruppo immobiliare Malaysiàs Mycom.

La Lamborghini vende l'unico modello in produzione, il Diablo (12 cilindri, disponibile in diverse versioni) ad un prezzo di circa 350 milioni di lire.

I NUMERI DI AUDI

I maggiori mercati (Auto vendute nel 1997)

Germania	238.735
ITALIA	38.048
Gran Bretagna	35.724
Usa	34.160
Francia	27.873
TOTALE	546.000

Fatturato (miliardi di marchi)	Dipendenti (unità)
1996 18,8	1996 34.529
1997 22,4	1997 37.761

P&G Infograph

steggia il venticinquesimo anniversario, viene lanciato il progetto Diablo. Le cose però non vanno bene neppure agli americani. Nel '92 si arrivano a produrre appena 166 macchine, torna la crisi e arrivano cassa integrazione e licenziamenti per quaranta lavoratori.

Siamo ormai ai giorni nostri e nel '93, mentre viene presentato un nuovo modello della Diablo, la Chrysler esce di scena. La Lamborghini diventa per il 40% malesiana e per il 60% indonesiana. Fa capo alla Magatech, poi Wimpawer, una finanziaria, o meglio una scatola vuota. Fra i maggiori azionisti vi è la Vector un'azienda presieduta da un certo Jody, cantante rock indonesiano di fama, uomo d'affari e, soprattutto, amico della famiglia Suharto. Di fatto la storica azienda è

nella mani di Hutomo Mandala Putra Suharto, detto Tommy che, appassionato di auto sportive, la riceve in regalo, quasi fosse un giocattolo, dal padre, ricchissimo presidente e dittatore dell'Indonesia.

Tra lui e Lamborghini non scatta mai il feeling. La lontananza, i diversi modi di intendere gli affari e soprattutto la mancanza di investimenti portano presto gli uomini di Suharto e i sindacati ai ferri corti. Mentre l'azienda accumula debiti i lavoratori vengono chiamati a nuovi sacrifici. E quando - è storia di oggi - a Sant'Agata si vedono i segni di una timida ripresa scoppiano la crisi nel Sudest asiatico e la guerra civile in Indonesia. Troppo anche per Tommy Suharto.

Claudio Giannasi



WALVOIL COMPIE 25 ANNI

Affermata sui mercati internazionali e leader del mercato nazionale dei componenti per l'oleodinamica, l'azienda ha raggiunto l'importante traguardo dei 25 anni di attività. Walvoil dedica questo anniversario a tutti coloro che hanno contribuito, col proprio impegno, al suo successo.

In questa particolare occasione, Walvoil apre le porte del suo stabilimento a tutta la città, per mostrare il suo cuore produttivo e per dividere con i cittadini e le autorità presenti un momento importante e gioioso.

"PORTE APERTE WALVOIL"

SABATO 13 GIUGNO 1998 DALLE ORE 9 ALLE ORE 17 • PRESSO LA SEDE DI VIA ADIGE 13/D A REGGIO EMILIA

walvoil
HYDRAULIC CONTROL SYSTEMS

UN PROGETTO CHIAMATO FUTURO

Per quanto

brillante

sia un'azione,

non la si deve

considerare grande

se non è il risultato

di un grande

progetto

Frauentz De La Roche/Bozganid