Interviste di Tecnostoria

"La lamborghini e il cinema"

Intervista rilasciata da Enzo Moruzzi

Sede della Automobili Lamborghini, 23/01/2008

Mi chiamo Enzo Moruzzi e sono nato il 5 giugno 1942 a San Matteo della Decima (Bo), paese che dista 13 km da S. Agata Bolognese, dove nel 1963 è stata fondata l'Automobili Lamborghini spa.
Finiti gli studi commerciali e terminato il servizio militare nel giugno del 1965, iniziai ad aiutare i miei genitori, nel loro negozio di calzature. Dopo una breve esperienza di lavoro alla Cassa di Risparmio di Cento e di Bologna, alla fine di quell'anno presentai la domanda di assunzione alla Lamborghini di S. Agata, spinto da una grande passione per le automobili.
Alcuni mesi dopo venni convocato per un colloquio con il rag. Capellini, allora responsabile amministrativo. Ricordo che mentre ci salutavamo, il ragioniere vide uscire dallo stabilimento una vettura 400 GT, e disse:
"Dovrà poi andare in giro anche con quelle vetture!"
Io ero convinto che avrei dovuto guidare un camion con sopra la vettura. Quando mi convocarono nuovamente, il rag. Capellini mi fece salire con lui su una fiammante 400 GT per fare un breve giro di prova, ma al ritorno guidai io quel bolide e provai un'emozione indescrivibile! Immaginate, a 24 anni, affidarmi una super car!
Dopo un breve periodo di prova, nel luglio 1966, fui assunto definitivamente. Così iniziò la mia fortunata e piacevole avventura! Alcuni giorni dopo, mentre visitavo i vari reparti in fabbrica, incontrai Ferruccio Lamborghini, il Cavaliere, che mi chiese chi ero, cosa facevo, quanti anni avevo, e mi disse:"Avessi la tua età!" Penso non gli piacesse proprio invecchiare!
In quel periodo la Miura stava già effettuando i primi collaudi su strada. Alcuni anni prima erano stati assunti due giovani ingegneri Dallara e Stanzani, che indicarono nella carrozzeria Bertone il partner per quanto concerne lo stile. Infatti dalla matita del giovane stilista Gandini uscì quella magnifica ed inconfondibile linea della mitica Miura, che rappresenta ancor oggi un pezzo di storia dell'automobile. Fu presentata al salone dell'auto di Ginevra nel 1966, dove pubblico e clienti le decretarono uno strepitoso successo perché era la vettura più moderna e veloce del mondo e affascinava con quella linea grintosa. Gli ordini cominciarono ad arrivare da clienti di tutto il mondo e iniziò la produzione.
La prima Miura fu consegnata nel dicembre 1966 al concessionario di Milano, il marchese Gerini, il quale raggiunse Cortina per presentarla in anteprima al jet-set.
Il mio compito era di collegamento tra l'ufficio amministrativo e il commerciale e quando venivano degli appassionati a visitare la fabbrica, con pazienza spiegavo le fasi di lavorazione dei modelli in produzione nei vari reparti: naturalmente la Miura, la 400 GT 2+2 , seguita poi dalla Islero, dall'Espada, dalla Jarama e via via tutte le altre. Furono presentati anche alcuni prototipi quali la Marzal, che nel 1967, con il principe Ranieri e la moglie Grace Kelly, fece il giro d' apertura del gran premio di Montecarlo; la Miura Roadster, la 350 GT spider, la 350 GT Zagato, poi la Flying Star (venduta al fratello di Francoise Sagan), la Monza 400 di Neri e Bonacini, la Bravo e la Athon di Bertone.
Tutto questo era frutto dell'estro, della volontà del Cavaliere e naturalmente di Bertone.
Quando qualche cliente che già possedeva Ferrari, Maserati o altro veniva in fabbrica ed era indeciso se acquistare una nostra vettura, il Cavaliere, astuto, chiamava il collaudatore neo zelandese Bob Wallace, dicendogli di venire con una Miura sulla statale, allora poco trafficata, e organizzava una piccola competizione con la vettura del cliente, dando il via con un fazzoletto. Naturalmente in queste piccole gare Bob riusciva sempre ad arrivare primo e così quegli indecisi diventavano clienti!
L'ing. Stanzani e Bob Wallace ebbero il merito di elaborare un modello che può essere considerato come la versione da competizione della Miura, la leggendaria e potentissima Miura Jota.
Quando un cliente aveva un incidente con la propria Miura e la permutava, nei fine settimana Bob lavorava sul telaio incidentato, modificando quanto necessario per rendere la vettura ancora più estrema e corsaiola, per essere pronta, volendo, ad affrontare qualche gara. Credo che in fabbrica, ne siano state fatte otto, certo non tutte uguali

ma molto simili; l'ultima fu fatta per la famiglia Mimran, che poi la esportò in Svizzera, dove si trova tuttora. La prima Jota fu acquistata dal solito concessionario di Milano il marchese Gerini, che la vendette ad un industriale lombardo, che dopo un anno la rivendette ad un giovane di Brescia, il quale la distrusse completamente, salvandosi per miracolo.
In totale furono costruite 762 Miura nelle 3 versioni P400-S-SV e la produzione terminò nel 1972. Commercialmente, la Miura Jota rimane la Lamborghini più quotata, infatti recentemente, un esemplare è stato pagato 1.250.000. euro!

Tra i tanti possessori di vetture Lamborghini ricordo alcuni nomi di clienti: principe Feisal e gli Abdulazziz (Arabia Saudita), principe Al-Thani del Qatar, lo Scià di Persia, il Sultano del Brunei, P. Mc Cartney (Beatles), il principe Massimo di Roma (marito di una famosa attrice), Little Tony (3 Miura), Ricky Shaine (cantante), Claudio Villa, il tenore M. Del Monaco, G. Innocenti (dinastia auto) J. Hallyday (cantante), V. Merola (showman TV), N. Ferretti (nautica), M. Forbes, R. Ottolina della TV venezuelana, il re del Marocco, la modella Twigghi, sir Conan Doyle, A. Silvera (Haiti), Sinatra, poi i piloti Beltoise, F.Alliot, K. Rosberg, G. Berger, Pier Luigi Martini, F. Ballabio, D. Quester, N. Larini, Suzuky A., poi F. Briatore, J.Barnard, W. Wolf (petroliere), M. Tyson, P. Di Capri.
Quella fu, per chi la visse, un'epoca davvero eccezionale!
Negli anni '70, partì il progetto per produrre una piccola Lambo, sempre disegnata dalla carrozzeria Bertone; ma causa l'autunno caldo, gli scioperi e la crisi energetica, l'avvio della produzione iniziò anni dopo. Il Cavaliere poi stupì di nuovo tutti gli addetti ai lavori presentando al salone dell'auto di Ginevra, del 1971, una vettura, abbagliante e avveniristica, sempre disegnata da Gandini: la Countach, che non è il nome di un toro, ma significa in dialetto piemontese: stupenda! bellissima!
Mentre la Automobili grazie al successo commerciale della Miura, vendeva e macinava utili, così da autofinanziarsi per i nuovi modelli, nello stesso periodo purtroppo, scoppiò la crisi della Trattori a Cento: infatti il governo boliviano non ritirò migliaia di trattori già pronti per essere spediti e quando le banche seppero di questa inadempienza, chiusero i fidi bancari del gruppo. Il Cavaliere era moralmente distrutto, ma riuscì a vendere le mura dello stabilimento di Cento alla Fiat e trasferì la produzione dei trattori a Pieve di Cento.
Sgarzi direttore commerciale, presentò al Cavaliere un imprenditore svizzero, appassionato di vetture sportive, G. H. Rossetti, che dopo poche settimane, comprò il 51% della fabbrica. Ma nonostante l'entrata del nuovo socio la produzione non decollava, i nuovi modelli non erano pronti, inoltre i rapporti tra i soci non erano dei migliori per cui il Cavaliere si convinse ad uscire definitivamente dal mondo dell'auto, vendendo il restante 49% ad un industriale svizzero, di nome R. Leimer. Si ritirò poi nella sua tenuta agricola "La Fiorita" in Umbria, per produrre il vino "Sangue di Miura".
Con la nuova proprietà la fabbrica risentì fortemente l'assenza di strategie e il mancato arrivo di capitali, tanto che nel 1978 i proprietari chiesero e ottennero l'ammissione alla procedura della amministrazione controllata che sfociò poi nel febbraio del 1980 nel fallimento, decretato dal Tribunale di Bologna.
Alla proprietà subentrò il commissario giudiziale, il quale parlando con Sgarzi, si convinse che la fabbrica poteva continuare l'attività grazie al successo della Countach. Infatti, grazie a questa vettura, noi dipendenti fummo tutti licenziati e riassunti, con lo stesso stipendio e qualifica. In sintesi, credo sia stato l'unico fallimento in Italia dove i dipendenti non hanno perso una lira!
Ho incontrato molto tempo dopo, ero in vacanza, quel giudice, e dopo essermi presentato l'ho ringraziato caldamente per quanto aveva fatto in quell'occasione. Ho avuto l'impressione che anche per il giudice sia stato un incontro gradito.
La fabbrica in tanti anni ha cambiato proprietà 8 volte: dopo il fallimento, nacque la Nuova Automobili Lamborghini, guidata dalla famiglia Mimran, poi subentrò la Chrysler, poi ancora il figlio del presidente indonesiano Suharto il quale avendo problemi in patria, fu costretto nel luglio del 1998 a venderla all'Audi.
Per quanto riguarda il mio lavoro, dal 1993 fino ai primi mesi del 2002, fui nominato Area Manager vendite Italia e credo di aver contribuito alla causa riuscendo a vendere circa 192 Diablo, più qualche Murcièlago. Non posso poi dimenticare i vari saloni dell'auto, a cui ho attivamente partecipato, a Torino, al Motor Show di Bologna, poi Parigi, Francoforte, Ginevra perché durante queste manifestazioni conobbi tanti simpatici personaggi che diventarono Prima amici e poi clienti. Con alcuni di loro ci sentiamo ancora o ci vediamo per parlare di auto, dei nuovi modelli, della quotazione commerciale delle loro vettura, ecc.
Ricordo poi, con particolare piacere, che diversi presidenti della Lamborghini, vista la mia conoscenza del mercato Italiano delle top car, mi chiesero di acquistare varie automobili, tra cui una Miura SV, una Miura S, una Islero, due LM002, una Silhouette, una Urraco, tutte vetture che oggi sono esposte nel museo storico, inaugurato alla fine del 2001 e del quale fui il primo responsabile.
Lasciai la Lamborghini nel luglio 2004 dopo 38 anni di lavoro!
Fui eletto anche segretario del Lamborghini Club Italia con la presidenza del dott. D. Onnis e organizzavamo dei bei raduni, ricordati ancora oggi con simpatia da chi vi partecipò.
Il fascino della Lamborghini ha interessato anche il cinema, le produzioni e i registi chiedevano espressamente le

Nostre autovetture per le varie riprese. Nel primi mesi del 1968 mi mandarono a Roma per girare alcune scene di un film e da quell'anno iniziai a frequentare i set cinematografici. Dovevo guidare la vettura, che non affidavamo agli attori e inoltre i vari responsabili della produzione mi davano delle piccole parti nel film, come l'infermiere, il capitano ecc. e anche quella fu un'esperienza interessante, divertente che mi ha permesso di conoscere attrici e attori e di capire come si fa il cinema!
I film ai quali ho partecipato con la Miura sono:
"Gangster story" con Joseph Cotten e G. Brogi, girammo le riprese sia a Roma che sui monti della Tolfa. Un bandito dopo una rapina in una gioielleria famosa ruba anche una Miura, per poi fuggire velocemente in Jugoslavia. Naturalmente io ero la controfigura e all'attore consegnavo la vettura solo alle partenze e agli arrivi. Parte della troupe venne in fabbrica per terminare le riprese, poi dovevamo andare vicino al confine, ma visto che quel giorno c'era molta nebbia, portammo la vettura sulla statale e lì misero il cartello con scritto: "3 km al confine con la Jugoslavia". In questa occasione feci anche la parte del capitano delle guardie di confine.
"Sissignore" con U. Tognazzi, M.G. Buccella, e G. Moschin. Una corriera piena di cinesi ebbe un incidente a causa della velocità della Miura. Girammo le riprese vicino a Terracina.
"The italian job" con M. Caine, R. Vallone, R. Brazzi di cui ero la controfigura e girato nelle vicinanze del Gran San Bernardo. Era una storia di mafia e all'inizio la Miura entra in una galleria e si scontra con un grosso trattore, uscendone malconcia, per poi essere gettata giù dal pendio della montagna. La produzione, che era inglese, ricordo che si beveva sempre del tè, comprò dalla fabbrica la scocca di una vettura incidentata, cosi io entro nella galleria con la Miura marciante mentre quella che esce è la Miura già distrutta. Per fortuna le riprese andarono bene, altrimenti la produzione avrebbe dovuto acquistare una carrozzeria nuova.
"L'invasione" con M. Piccoli, M. Melato, e Lisa Gastoni. Girato a Roma, è la storia di un ricco architetto che ospita un giovane allievo, il quale poi si porta dietro altri studenti, che lo contestano irridendo ai simboli del suo benessere e gli insidiano la moglie.
"La prima notte di quiete" con A. Delon, A.M. Merli, G. Giannini, L. Massari, R. Salvadori e A. Valli. Girato a Rimini, immaginate quante ragazze volevano vedere da vicino e toccare il prof. Delon, ma rimasero deluse perché l'attore era molto riservato e finito di girare le varie scene si ritirava in albergo. Altro film, girato a Roma, ma non ricordo il titolo, con produzione giapponese: protagonista una giovane M. Melato, che riceveva in regalo dall'amante la Miura, che poi doveva guidare per le vie di Roma. Purtroppo, per ovvie ragioni, non potevo affidarle la macchina e allora il regista mi mise in testa una parrucca bionda e mi fece indossare una pelliccia. Le riprese iniziarono vicino a Piazza del Popolo e alla fine gli spettatori si avvicinarono per chiedere l'autografo alla Melato, ma quando videro chi c'era sulla vettura non vi dico i commenti!
"Mr. miliardo" con T. Hill. girato a Roma con Countach rossa. Un meccanico, eredita una grossa somma.
Con l'Espada ho partecipato a questi film:
"Piedone lo sbirro" con Bud Spencer e A. Infanti, girato a Napoli .
"L'arcangelo" con V. Gassman, P. Tiffin, A. Celi, girato vicino a Napoli, poi a Milano.
"Il sole nella pelle" con O. Muti, L. Pistilli, A. Orano. Film girato in parte nella fabbrica, a S. Agata Bo.
Altri film, ma non ho partecipato io, sono:
"Il commissario Pepe" con U. Tognazzi, girato in veneto, con la Miura.
"Vedo nudo" con N. Manfredi, S. Koscina, e E. M. Salerno, girato con la Lamborghini Islero.
"Una lezione particolare" il titolo francese era con R. Hossein, e Nathalie Delon, girato con la Miura.
"Rocky" non ricordo la serie, con S. Stallone, con una Lamborghini Silhouette.
"Nestore l'ultima corsa" con A. Sordi girato con la Diablo.
Mi ricordo di quella volta che indossai una giacca dell'attore protagonista e quando misi la mano nella tasca trovai un bigliettino con scritto:"Ti aspetto stasera, tesoro mio, nella camera ....". Sospettando di non essere il fortunato, lo diedi al vero destinatario, dicendo: " Credo sia per te!".
Una volta, a metà degli anni '70 io e Sgarzi andammo a Modena per un convegno in cui si parlava di costruire un nuovo autodromo. Finita la relazione, ci recammo al ristorante da Fini per il pranzo. Gli invitati erano già seduti e quasi tutti i posti occupati, quando entrò l'ing. Ferrari (era nello stile dell'uomo), che venne a sedersi al nostro tavolo che era il solo ad avere un posto libero. Ci presentammo e parlammo di tanti argomenti, con i giornalisti che non gli davano tregua con domande su domande, e lui raccontò anche barzellette. Quell'incontro con quel personaggio colto, simpatico, spiritoso, unico al mondo, è ancora oggi ben impresso nella mia mente.
Ancora, quando si vendeva una Miura andavo alla Motorizzazione a Modena per le varie formalità e Ferrari quasi tutte le mattine passava in auto su quel viale, dove parcheggiavo in bella mostra la vettura. Molte volte mi accorgevo che quando egli vedeva la Miura, si girava e rigirava per guardarla. Sono sicuro che pensava: quel costruttore di trattori, ancora una volta ha conquistato un nuovo cliente!
Un'altra volta chiedo un appuntamento a un industriale del nord, che non vedevo da tanto tempo, ma ricordavo proprietario di 2 Miura. Dopo saluti e abbracci mi porta nel suo garage e rimango sorpreso perché ne vedo 3 bellissime e completamente restaurate. Gli chiedo:
"Ma di chi è la terza?"

E lui rispose:"L'ho comprata per farti una sorpresa!"
Se non è passione questa!
Naturalmente oggi la fabbrica è radicalmente cambiata, ha avuto un grande sviluppo, uno straordinario successo, confermato dalle circa 2400 vetture vendute in tutto il mondo nel 2007.
Alla fine non rimane che chiedersi perché una èlite sceglie di affidarsi alla Lamborghini piuttosto che ad altre pur blasonate marche: perché Lamborghini lancia alcuni forti segnali, è tremendamente mascolina, si sottrae a qualsiasi confronto, riesce più di altri marchi a sottolineare uno stile di vita.
Infine il cliente Lamborghini è un uomo affermato, di successo, molto sensibile al fascino femminile, con un alto senso della competività e dell'avventura.
A proposito di vetture "Lambo", sto aiutando G. Santambrogio, fotografo molto preparato su Miura e Countach, a cercare quante Miura circolano ancora in Italia. Per la cronaca, ne abbiamo già individuato, ed è stata una piacevole sorpresa, circa 50 tutte funzionanti, più alcune in fase di restauro.