

(L'INCONTRO/ANDREW PALMER)

“L'Aston Martin corre in scia alla Ferrari è l'esempio per diventare leader nel lusso”

LE STRATEGIE DELLA GLORIOSA CASA INGLESE SPIEGATE DAL CEO: “UN NUOVO MODELLO L'ANNO FINO AL 2021, L'INGRESSO IN FORMULA 1 CON I MOTORI PER RED BULL, L'AVVIO DEL SUV CHE CI FARÀ RADDOPPIARE LA CAPACITÀ PRODUTTIVA”

Eugenio Occorsio

Gaydon (Warwickshire)

«Nel suo primo secolo di vita - sorride Andrew Palmer - l'Aston Martin è fallita sei volte (1924, '25, '32, '37, '46, '74, ndr). Stiamo lavorando perché ciò non accada nel secondo secolo. Anzi per migliorare decisamente la nostra posizione e diventare i migliori produttori di auto di lusso del mondo». La prima parte dell'opera, raddrizzare i conti, Palmer, che è presidente e ceo della casa inglese, nata nel 1913 e sovraccarica di glorie, premi, citazioni, prestigio, l'ha compiuta. «Abbiamo appena chiuso il nostro quarto trimestre consecutivo in utile», dice con orgoglio. «Ma quello che più conta è che siamo partiti con un piano d'investimenti molto importante che noi abbiamo chiamato “secondo secolo” e va da qui al 2021. In questo periodo lanceremo un modello l'anno, portandoci da 4 a otto, con la fondamentale diversificazione verso i Suv che da soli varranno 4 delle 10mila macchine che produrremo a regime». Lo stabilimento di St Athanas è pronto, la produzione comincerà nel 2019. Ma come combinare la classe di un'Aston Martin con la pesantezza di un Suv? «Io sono un ingegnere e le faccio un disegno», dice Palmer, e comincia a intersecare ascisse e ordinate su un foglio alla ricerca di un'armonia proporzionale fra le parti: il disegno di un Suv che ne esce è sorprendentemente lineare ed elegante. «Dalla prima settimana in cui sono arrivato qui ho cominciato a pensare a questa macchina, che ha delle potenzialità straordinarie».

Mentre parliamo, ci accompagna in giro per la fabbrica, o forse è meglio dire per la “clinica” tanta è la calma, il nitore, la cura dei particolari che si coglie nell'aria.

«Qui non c'è la catena di montaggio, ma una serie di passaggi lenti, scanditi e ognuno caratterizzata da un'attenzione maniacale. Abbiamo un solo robot in tutta la fabbrica, e in un comparto secondario come la selleria. Vede, io prima di venire qui (2014, ndr) ho lavorato per 23 anni alla Nissan: lei mi chiederà: cos'ha in comune una casa che produce cinque milioni e mezzo di macchine all'anno con una che ne produce 4.500? Beh, in effetti, non molto: alla Nissan ogni auto resta ferma in uno “stallo” della linea produttiva non più di un minuto, qui quasi mezz'ora».

Per Palmer entrare alla Aston Martin è stato un ritorno a casa: è nato il 30 giugno 1963 a Stratford-upon-Avon, il paese di Shakespeare, una decina di miglia più a nord, e si è laureato all'università di Warwick, il capoluogo di questa che è una delle regioni più industriali della Gran Bretagna. Non a caso è stata “coventrizzata” durante la guerra, e Coventry è qui di fronte in fondo alla stupenda valle verdissima malgrado le fabbriche. Porta a porta con la Aston Martin ci sono gli stabilimenti della Jaguar e della Land Rover, altre due glorie delle quattro ruote britanniche. Negli anni '90 la Ford provò ad acquisirle tutte e tre creando il *Premium Group*, ma come abbiamo visto un *mass-producer* ha poco a che fare con aziende «dove tutto è condotto con lo spirito, la passione e l'amore artigianale», dice Palmer. Nel 2006 un *audit* interno consigliò al gruppo americano di vendere. Jaguar e Land Rover andarono all'indiana Tata e per l'Aston Martin cominciò l'ennesima ricerca di un proprietario. «È un'azienda passata di mano tante volte», conferma Palmer. Tutto cominciò quando, appunto poco più di un secolo fa l'ingegner Martin assemblò un motore Coventry-Simplex, fatto da queste parti, con lo *chassis* di un'Isotta-Fraschini del 1908. Dopo il primo fallimento nel 1924 partì una girandola di proprietari, da antichi signori come il conte Louis Zborowski a ricche eredi come Lady Dorothea Charnwood. «Chi veramente lasciò il segno - racconta Palmer - fu David Brown, ingegnere

e corridore, che acquistò la casa nel 1947, portò per primo a Le Mans le Aston Martin che inanelarono una serie di vittorie (l'ultima delle quali nel 2017, ndr), ma poi fallì a sua volta nel 1972. Ancora oggi i nostri modelli di punta si chiamano DB». L'edizione attuale della DB porta il numero 11, e ad essa si aggiungono Rapid, Vanquish e Vantage, che è l'*entry level*

(anzi come dicono qui *price wise*) a 150mila euro. E il massimo? «Difficile dirlo perché le personalizzazioni che ci chiedono i clienti più appassionati, soprattutto europei, sono infinite».

Oggi la proprietà è suddivisa fra il 60% del fondo Mahindra del Kuwait e il 40% dell'italiana Investindustrial di Andrea Bonomi, che si è assunto di fatto dal 2012 la responsabilità della gestione visto che per gli arabi è un investimento puramente finanziario. «Avere una proprietà italiana ci inorgoglisce e ci dà una spinta in più. Perché, vede, noi facciamo parte di una classe tutta speciale, quella del lusso. Con noi ci sono due nomi italiani, Ferrari e Lamborghini, e poi altri quattro inglesi: Rolls Royce, Bentley, Jaguar e McLaren. Tutto qui. Dobbiamo contenderci un mercato composto solo dai 16 milioni di persone nel mondo che dispongono di uno o più milioni *cash*». Sette marchi, aggiunge subito Palmer, «ma uno su tutti: Ferrari. È il nostro punto di riferimento, quello che abbiamo l'ambizione di raggiungere. Combina una tecnologia fantastica con un gusto tutto italiano per il design. Per ora - e sorride ancora - gli abbiamo “sottratto” il direttore dei motori, quello della produzione, quello del marketing». In questi anni Palmer si è “divertito” con diversificazioni varie tipo motori per motoscafi o sottomarini, e ora addirittura con il *real estate*: «Abbiamo posato la prima pietra per un residence a Miami che porterà il nostro nome. Perché il lusso è un concetto dello spirito». E il ritorno in Formula 1 di cui si parla? «Dalla prossima stagione la Red Bull, con cui abbiamo avviato una collaborazione, affiancherà il nostro nome al suo, e dal 2019 cominceremo a fornire i motori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



800

METRI DI PROFONDITÀ

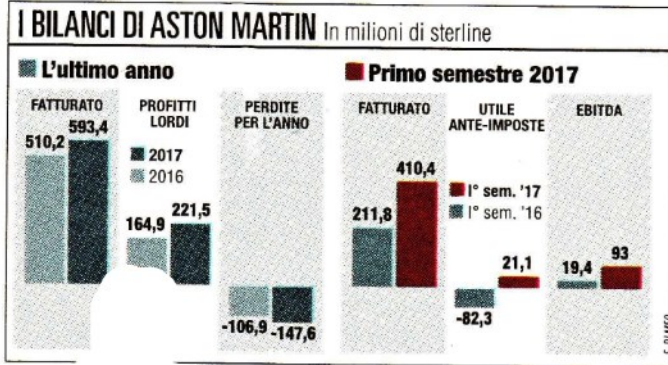
Un batiscafo da esplorazioni subacquee realizzato da Aston Martin con la Triton Submarine di Miami. Presentato allo Yacht Show di Montecarlo all'inizio di ottobre, vuole essere un esempio delle diversificazioni di cui è capace la casa, che già ha realizzato un motoscafo di gran lusso con l'inglese Quintessence e nella stessa Miami sta costruendo un residence, ovviamente extra-elegante e costoso

150

LA "HYPERCAR"

Un prototipo della Valkyrie, l'auto voluta da Aston Martin e Red Bull per andare oltre le supercar. Motore V12 aspirato da 6,5 litri di cilindrata, 1000 cavalli e mille chili di peso: il rapporto 1.1 consentirà di raggiungere i 320 Km/h in 10 secondi. Serie limitata, 150 esemplari dal 2019, prezzo previsto 2,7 milioni di sterline. La "hypercar" simboleggia soprattutto la partnership con Red Bull che probabilmente si estenderà alla Formula 1

Andrew Palmer, dall'ottobre 2014 ceo e presidente dell'Aston Martin. In alto, un rendering del residence extra-lusso che l'azienda, in un'inconsueta diversificazione sta costruendo a Miami



[IL CINEMA]



LA BOND-CAR

Qui sopra, una foto del 1963; Sean Connery a fianco della prima "Bond-car", una DB4 allestita come una DB5 che sarebbe andata in produzione da lì a poco. Il primo film in cui la macchina appare accanto a 007 fu "Goldfinger" del 1964. In tutto, le Aston Martin sono apparse in dodici dei 24 film della serie, compreso l'ultimo, Spectre del 2015 girato in parte anche a Roma. Tutti gli interpreti ne hanno guidata una: dopo Connery seguirono Timothy Dalton, Pierce Brosnan e Daniel Craig. In particolare la DB5, quella che più viene identificata con la Bond-car, è apparsa in sei film, l'ultimo dei quali è Skyfall del 2012.



