

langetamisest. “Kui ettevõttesse tulin, oli peamine asi kontsentreeruda matemaatikale, alandada hindu ja muuta firma tegevus ratsionaalsemaks. Kus ja kuidas? Mudelite kokkupaneku juures, analüüsides ettevõtte arengut ja püüdes leida parimat teostusviisi, samuti disainis ja suhetes tarnijatega.” Automargi edust, suuremast levikust ja varasemaga võrreldes suuremast seeriatootmisest saab aimu, vaadates, kui palju autosid igal aastal tehast väljub. “Kui me 40 aasta jooksul oleme tootnud keskmiselt 250 autot aastas, siis 2003. aastal ületasime esmakordselt tuhande piiri. 2006. aastal jõudsi me 2087 masinani, et 2007. aastal jõuda numbrini 2406, mis 2008. aastal peaks veelgi kasvama. Kuid me ei taha liialdada. Näiteks praegu on Murcièlago ooteaeg keskmiselt pool aastat, kuid

see võib venida ka 18 kuuni. Võib-olla on see liiga pikk aeg, aga tähtis on see, et ooteaeg poleks liiga lühike.”

Lamborghini-taolises ettevõttes on numbrite teema igapäevane pähkel, sest piir tõelise luksuse ja lihtsalt väga kalli auto vahel on õrn. “Luksus on äärmiselt delikaatne valdkond, mis elab tasakaalul ja mida tuleb hoolikalt jälgida. Kui üks toode kasvab liiga kiiresti, siis selle imago ja väärtus kaovad. Hoiame piiri, mis aastast aastasse stabiliseerib tootmisnumbreid. Meie ülesanne on reageerida globaalselt, pakkuda kliendile maksimaalset – see auto peab olema kui aarete saar.” Lamborghini peakontoris Sant’Agata Bologneses on opositsioon luksuse ja tavapärasuse vahel ilmne komponent. “Ühelt poolt oleme tavaline autotehas tavaliste probleemidega –



Kutsuv iste



Rooli asend



**75% MÜÜGIST MOODUSTAB GALLARDO**

Gallardo LP 560-4, võimsus 530 hj, tühikaal 1430 kg. V6 mootorit kaitseb läbipaistev süsinikfibrist kate. Ülal kaks fotot salongist.