Η Μπολονέζα αγία Αγάθη στέκεται σε ξεχωριστή θέση στο παγκόσμιο αυτοκινητικό γίγνεσθαι. Φρόντισε, κατ΄ αρχήν, να φωτίσει το μονοπάτι του Ferruccio Lamborghini, ο οποίος δεν έφτιαξε απλώς μερικά θαυμαστά οχήματα αλλά απόδειξε τη υψηλή σχέση που μπορεί να υπάρξει ανάμεσα σε τεχνολογία και τέχνη.



Πέντε αιώνες νωρίτερα, ο L. da Vinci γράφοντας, χωρίς ίχνος αλαζονείας στα 30 του χρόνια ένα βιογραφικό σημείωμα, πραγματική όμως μαρτυρία της ποικιλίας του ταλέντου του, ολοκλήρωνε λέγοντας: *"Προσθέτω πως στη ζωγραφική το έργο μου είναι εξ' ίσου αξιόλογο όσο και οποιοιδήποτε άλλου".* Η Ιταλία τότε οδηγούσε την ανθρωπότητα στην αναγέννηση. Όπως τότε που ο Σοφοκλής ο Αριστοφάνης και ο Θουκυδίδης μοιράζονταν την ίδια εποχή και συναντιόντουσαν στο θέατρο έτσι και ο Μιχαήλ Άγγελος, ο Ντα Βίντσι, ο Μακιαβέλι συνυπήρχαν σε εκείνη τη μαγική περίοδο.

Η δεκαετία του 1960,

αποτέλεσε τόσο για την Ιταλία όσο και για τον υπόλοιπο βιομηχανικό κόσμο την Αναγέννηση της αυτοκινητοβιομηχανίας. Κάπως έτσι και ο Ferrucio, θέλοντας να ξεπεράσει μια συμπεριφορά του Enzo Ferrari που θεώρησε προσβλητική, έφτιαξε την Miura. Ήταν η δική του δήλωση πως *"στα σπορ αυτοκίνητα το έργο μου είναι εξ' ίσου αξιόλογο με οποιοδήποτε άλλου".* Ήταν η εποχή που ο Ferrari, ο Lamborghini , ο Abarth και τόσοι ακόμα συζούσαν στο χώρο της αναγεννησιακής αυτοκίνησης. Για τα επόμενα δέκα χρόνια, το κομμάτι της εταιρείας του Ferrucio που κατασκεύαζε τα σπορ οχήματα γνώριζε άνθηση. Όμως η ενεργειακή κρίση που ξέσπασε στο τέλος του '73, ήταν ο κύριος λόγος που το '78 κύρηξε πτώχευση. Αλλάζοντας τρείς φορές ιδιοκτησιακό καθεστώς, ήρθε η Chrysler το '87 προκειμένου να ξαναοδηγήσει την Lamborghini σε πορεία ανάπτυξης, κάτι όμως που τελικά δεν πραγματοποιήθηκε.

Το Φεβρουάριο του '93 εγκατέλειψε τον μάταιο κόσμο μας ο Feruccio παραμένοντας έως τέλους δραστήριος, καλλιεργώντας και οινοποιώντας στα κτήματά του στη λίμνη Trasimeno. Ενα χρόνο αργότερα, το '94, η περιπέτεια συνεχίστηκε και η Chrysler πουλά την εταιρεία στο Μαλαισιανό επενδυτικό όμιλο Mycom Setdco. Κάπου εδώ η Αγία Αγάθη, μεγάλη της η χάρη, έκανε το θαύμα της και πέρασε τον Ιούλιο του '98, τη Lamborghini στο Ingolstadt. Για κάποιους παλαιότερους ή φανατικότερους είναι οδυνηρό στις μέρες μας, αυτός ο Ταύρος, να διευθύνεται από Τεύτονες, αλλά κατά πως φαίνεται ήταν η κίνηση που όχι μόνον τον διατήρησε ζωντανό αλλά του έδωσε δύναμη και αντοχή, καθώς σημειώθηκε άνοδος πωλήσεων μέχρι τη παγκόσμια ύφεση του 2008 όταν και οι πωλήσεις έπεσαν στο επίπεδο του 2006.

Η αγία Αγάθη,

πάντοτε παρούσα με τη θεία δύναμή της έπλασε μερικές γέφυρες. Πέρα απο αυτές που οδήγησαν την εταιρεία στην ανάκαμψη έπλασε και άλλες. Με περιφερειακά υλικά, όπως στην εικόνα. Με ζάντες, με ελαστικά, με φανούς και αεραγωγούς, με μέταλλο και ανθρακονήματα. Γέφυρες που ενώνουν το αυτοκινητικό όνειρο με την πραγματικότητα. Αν και τις διασχίζουν ελάχιστοι, τις χαιρόμαστε οι περισσότεροι και τις βλέπουμε όλοι. Όπως όλες οι γέφυρες είναι χρήσιμο που υπάρχουν, είναι όμορφο που κατασκευάστηκαν. Επιπροσθέτως, οι συκεκριμένες ξεχωρίζουν, καθώς σε ένα κόσμο που τα περισσότερα αγαθά παράγονται από μηχανές, αυτές οι γέφυρες γεννιούνται από ανθρώπινα χέρια. Είναι χειροποίητες.

Sant’ Agata Bolognese: Αιωνία της η χάρη