

Vito Avantario

Die Agnellis

Die heimlichen
Herrscher Italiens

campus

Die Agnellis

Familienbande

Herausgegeben von Claudio Gallio

Vito Avantario

Die Agnellis

Die heimlichen Herrscher Italiens

Campus Verlag
Frankfurt/New York

© Campus Verlag GmbH

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei

Der Deutschen Bibliothek erhältlich

ISBN 3-593-36906-0

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Dies gilt
insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen
und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2002 Campus Verlag GmbH, Frankfurt/Main

Umschlaggestaltung: mancini design, Frankfurt

Umschlagmotiv: © Ullstein Bilderdienst

Satz: Presse- und Verlagsservice, Erding

Druck und Bindung: Druckhaus Beltz, Hemsbach

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in Germany

Besuchen Sie uns im Internet: www.campus.de

© Campus Verlag GmbH

Meiner Familie

Inhalt

Prolog	9
------------------	---

TEIL EINS

Die alte Ordnung: 1830 bis 1945

1. Giovanni Agnelli – Die Pflicht ruft	19
2. Krieg und Liebe – Die verlorene Generation	42

TEIL ZWEI

Die neue Ordnung: 1946 bis 2002

3. Gianni Agnelli – Frauen und Fußball, Macht und Moneten	91
4. Arbeitskampf! – Das Blut fließt, die Geschäfte stocken . . .	132
5. La famiglia – Keimzelle des italienischen Kapitalismus . . .	167
Epilog	214
Zeittafel	216
Register	223

Literatur und Archive	228
Dank	230
Bildnachweise	231

Prolog

Die Geschichte der Familie Agnelli ist die Geschichte von Gewinnern. Doch dort, wo es Sieger gibt, sind auch Verlierer nicht weit. Beginnen wir also mit dem, wohin sich die Verlierer einer Familie häufig stürzen, wenn sie die Erblast der Gewinner nicht länger ertragen können: Beginnen wir mit dem Tod.

Edoardo Agnelli ist wie immer früh am Morgen erwacht. Er ist im Schlafanzug ans Fenster getreten, so wie er es jeden Morgen tat, weil er das Naturschauspiel am Himmel liebte. Auch in dieser Nacht hatte er unruhig geschlafen wie so oft in den letzten Wochen. Ein Gedanke quälte ihn schon lange – doch geredet hatte er mit niemandem darüber. Ein Freund sagte später der Polizei, Edoardo hätte ihn am Vormittag angerufen. Dabei hätte er entspannt gewirkt. Sie hatten sich für den Nachmittag verabredet.

Als die Polizei das Auto von Edoardo Agnelli findet, läuft der Motor noch. Die Fahrertür ist weit geöffnet. Der Sohn des mächtigsten italienischen Großindustriellen, Giovanni Agnelli II., genannt Gianni, ist gegen 7.15 Uhr in seinen Fiat Croma gestiegen. Von Turin aus ist er in Richtung Savona, südwestlich von Genua an der Küste Liguriens gelegen, gefahren. Seelenruhig hatte er einige Gespräche von seinem Mobiltelefon aus geführt, unter anderem mit einigen alten Freunden. Von diesen hatte Edoardo seinen Spitznamen erhalten. Sie nannten ihn »Crazy Eddie« – vielleicht, weil er so gar nicht der Vorstellung von einem Industriellensohn entsprach. 1985 hatte er zuletzt Ambitionen gezeigt, die Nachfolge seines Vaters anzutreten. Irgendwann gab er dann auf. Zuletzt hatte er keine Anstalten mehr

gemacht, das Leben, das seine Familie für ihn ausgewählt hatte, überzustreifen.

Weder hatte er Interesse an den Geschäften noch an dem Erbe, das das Wirtschaftsmagazin *FORBES* im Juni 2000 auf rund fünf Milliarden Euro taxierte. Edoardo verachtete den Kapitalismus. Daraus hatte er zuletzt auch in Interviews keinen Hehl gemacht. Geld hielt er für so etwas wie die Notdurft von Kapitalisten, die dem Zwang unterliegen, Gewinne machen zu müssen, und die durch ihre Maximierungsmentalität die Welt mit Gier und Neid und Korruption verseuchen.

Anstatt sich mit Wirtschaftsfragen und Geldangelegenheiten zu beschäftigen, brütete Edoardo Agnelli lieber über die Natur des Kosmos und des Menschen. Auf der Suche nach sich selbst und dem, was die Welt im Innersten zusammenhält, reiste er durch Indien und Afrika. In Kenia wurde er festgenommen, weil er 300 Gramm Heroin bei sich trug. Spätestens, nachdem ihn seine Familie durch diplomatisches Geschick 1990 aus dem Gefängnis befreit und nach Italien zurückgeholt hatte, dürfte ihn sein Vater endgültig als Erben des Familienimperiums abgeschrieben haben.

Bereits in den Jahren zuvor hatte sich Edoardo immer wieder ins Abseits geredet, wenn er nach der Familie und ihrem Wirtschaftsimperium gefragt wurde. Seine Haltung zum Geld erinnerte an die Predigten eines berühmten Bettelmönches. Das kam nicht von ungefähr: Edoardo Agnelli war ein gläubiger Mann und Anhänger des Franziskanerordens. Franz von Assisi gründete den Glaubensbund, nachdem er mit seinem Vater gebrochen hatte, weil er nicht das elterliche Unternehmen übernehmen wollte. Später scharten sich Freunde um ihn, sie nannten sich die »minderen Brüder«. Als Wanderprediger zogen sie umher und verkündeten die Botschaft Gottes. 1223 bestätigte Papst Honorius III. den Orden. 1226 starb Franz von Assisi.

Mittwoch, der 15. November 2000, 10.30 Uhr: Die Autobahnwacht findet die Leiche von Edoardo Agnelli unter dem Viadukt Fossano. An seinem Auto entdeckt die Polizei keine Spuren eines

Unfalls, auch die Leitplanken weisen keine Schäden auf. Edoardo Agnelli, so scheint es, hatte seinen Wagen in aller Gemütsruhe zum Stehen gebracht. Dann war er über das Geländer der Brücke gestiegen und hatte sich 80 Meter in die Tiefe gestürzt. Die Polizei findet in seinen Taschen keinen Abschiedsbrief, nur seinen Führerschein. Edoardo Agnelli trägt an jenem Morgen eine graue Kordjacke, darunter seinen Pyjama.

Am folgenden Tag überschlagen sich in Italien die Zeitungen mit Nachrichten über den plötzlichen Tod des Agnelli-Erben. Nicht nur für die Klatschpresse, auch für die bürgerlichen Medien ist der Tod des Kronprinzen der mächtigsten Familie Italiens ein gefundenes Fressen für Spekulationen. Wie konnte es zu dem tragischen Vorfall kommen? Welche Schuld trägt der mächtige Vater an dem Selbstmord des depressiven Sohnes? Warum ist die Familie Agnelli seit jeher Opfer so vieler Schicksalsschläge? Was bedeutet der Tod des Kronprinzen für den italienischen Familienkapitalismus? Wer wird die Dynastie in die dritte Generation führen? Wird sich nun der einzige italienische Automobilhersteller zu einem gesichtslosen Multi verwandeln, wie Coca-Cola, Nestlé, IBM oder General Motors?

Der unerwartete Tod ist ein vertrauter Gefährte der Agnellis. Doch kein Tod hat die Familie so sehr ins Mark getroffen, wie der von Edoardo Agnelli – niemand aus der Familie war bisher freiwillig aus dem Leben geschieden.

Eine Woche nach dem Freitod findet die Trauerfeier auf dem Stammsitz der Familie in dem Ort Villar Perosa statt. Sie dauert eine Stunde. Nur die engsten Freunde Edoardos und der Familie sind auf dem Anwesen versammelt. Die unauffällig auftretende Leibwache hat das Gebiet um das Anwesen herum unter Kontrolle. Einige Fotografen haben sich in sicherer Entfernung mit ihren Teleobjektiven platziert. Am nächsten Tag zeigen ihre Fotos den ergrauten Vater Gianni, wie er sich mit dem rechten Arm auf seinen Stock stützt und mit dem linken am Unterarm seiner Ehefrau Marella Caracciolo di Castagneto. Die Mutter hatte sich zum Zeitpunkt des Todes ihres Sohnes in New York aufgehalten, der zweiten Heimat der Familie.



*Vater Gianni, Sohn Edoardo: Dort, wo es Sieger gibt in einer Familie,
sind Verlierer nicht weit.*

Ein anderes Bild zeigt Umberto, den Bruder Giannis, und Schwester Susanna. Beide blicken zu Boden, als sie in die neoklassizistische Kapelle von Villar Perosa schreiten. Ihre Rücken sind von der Last der Trauer gebeugt, ihre Gesichter vom Schock des Todes gezeichnet. Dann ist da noch John Elkann, einer von Edoardos Cousins und – wie sich später herausstellen wird – designierter Nachfolger Gianni Agnellis als Familienoberhaupt. Seine Mutter Margherita ist Edoardos Schwester. Sie ist aus Paris angereist, wo sie seit Jahren ihren Lebensmittelpunkt hat.

Gianni Agnelli weint. Immer wieder laufen ihm die Tränen über das Gesicht. Noch nie zuvor ist das öffentlich passiert. Die Zeitungen berichten am Tag nach der Bestattung, Gianni Agnelli habe gewimmert: »Mein Sohn, mein armer Sohn ...«

Nach der Totenmesse um 11.30 Uhr wird Edoardos Sarg aus der Kapelle getragen. Es regnet. Ein Meer von Kränzen liegt vor dem Ein-

lass, darunter einer des Staatspräsidenten Carlo Azeglio Ciampi, ein anderer von der Bevölkerung von Villar Perosa und ein Kranz der FIAT-Belegschaft mit blauer Schleife. Im FIAT-Werk, nur wenige Kilometer entfernt, ruht im Gedenken an Edoardo in diesem Augenblick die Arbeit.

Edoardo wird im Familiengrab bestattet. Hier ruhen bereits der FIAT-Gründer Giovanni I., dessen Ehefrau Clara, deren Sohn Edoardo – Vater von Gianni – und einer von Giannis Brüdern, Giorgio.

Nach der Beisetzung zieht sich die Familie ins Haus zurück. Draußen scheint es, als ginge das Leben normal weiter: Ein Gärtner fährt auf einem kleinen Trecker über die weichen Wiesen des Anwesens, um dann die Herbstblätter zusammenzuharken.

Die alte Straße, die hinauf nach Villar Perosa führt, wird von einigen Polizeiautos bewacht. Die Beamten schweigen und sind in sich versunken. Neugierige Besucher müssen sie nicht abwimmeln. Es gibt keine. Zwischen Pinerolo und Sestriere liegt das Anwesen der Familie, etwa 50 Kilometer von Turin entfernt, 530 Meter über dem Meeresspiegel. Hier oben riecht die Luft nach Thymian und Rosmarin, und an klaren Tagen sieht man auch Bussarde durch ihr Revier fliegen. Vor dem Rathaus von Villar Perosa thront eine bronzene Statue. Sie erinnert an den Gründer des größten italienischen Automobilherstellers FIAT.

Nicht weit davon entfernt sitzen jeden Abend die immer gleichen vier alten Herren auf einer Parkbank und reden über die immer gleichen Dinge: den letzten Spieltag der Serie A, die Korruption in Italien, die Schönheit der Natur – oder über die Ambitionen des Mannes, der später italienischer Ministerpräsident werden wird, Silvio Berlusconi.

An diesem Novembertag jedoch reden sie wenig, und wenn sie es tun, dann fallen magere Worte über das Drama der Dynastie, die für sie so etwas wie die italienische Königsfamilie ist. »Der Schmerz macht auch nicht vor den Mächtigen und Reichen halt«, sagt der eine, während die anderen drei nicken und sich weiter in Schweigen hüllen.

Die alten Herren, die dort mitten in Villar Perosa sitzen, sind vier der rund 4 000 Einwohner des idyllischen Ortes in den Bergen des Piemonts. Am Ortseingang begrüßt ein Schild die Besucher: »Der Mensch prägt die Zeit, die Zeit prägt den Menschen.«

Die Familie, die das gesamte 20. Jahrhundert Italien vor allem wirtschaftlich prägte, hält hier ihr Anwesen. Die alten Männer reden nicht gerne über die Agnellis – ganz einfach deswegen, weil man nicht des Tratsches verdächtigt werden möchte: »Wenn Sie über die Agnellis schreiben wollen«, erklärt der eine, »müssen Sie sich eine Erlaubnis von der Familie holen.« Die anderen drei tun so, als hörten sie weg und wenden sich ihren vorbeiflanierenden Familien zu, die an diesem Sonntag, wie jede Woche, in der Kirche San Pietro die Messe besucht haben. Sie ist eines von zwei Gebetshäusern im Ort, beide wurden mit dem Geld der Familie Agnelli restauriert.

Am Wochenende lässt sich das Familienoberhaupt aus dem muffigen Turin mit dem Helikopter ins frische Chisoneetal herüberfliegen. An manchen Sonntagen besucht auch Gianni Agnelli die Messe. Danach plaudert er ein wenig mit den anderen Besuchern. Dabei erscheint er als ein ganz normaler Bewohner des Ortes, erzählt man sich hier.

Wie heute für Gianni war das Dorf im Val Chisone auch für seinen Großvater Giovanni Agnelli I. so etwas wie ein Zufluchtsort. Villar Perosa ist die Lunge und das Herz der Familie. Hier, weit weg vom tobenden Konkurrenzkampf auf dem globalen Automobilmarkt, finden die Agnellis seit jeher Ruhe und Besinnung. In Villar Perosa finden Familienessen statt, bei denen die wichtigen Entscheidungen getroffen werden, die jede Familie dann und wann zu treffen hat. Auf ihrem Anwesen in Villar Perosa rückt die Familie Agnelli zusammen, wenn sie trauert oder einen Grund zum Feiern hat.

Giannis Urgroßvater Edoardo I., verstorben 1871, hatte das Grundstück der Familie Agnelli 1853 von den Erben des Grafen Piccone della Perosa erworben. Der Graf verlieh dem Ort den Namen, die Familie Agnelli jedoch prägte das Leben während des letzten Jahrhunderts in Villar Perosa. Fast jeder Dorfbewohner oder zu-

mindest ein Mitglied jeder Familie im Laufe des letzten Jahrhunderts hat schon für eines der Unternehmen der Agnellis gearbeitet.

In der ganzen Welt steht der Name Agnelli für Geld, Macht und Glamour. Insbesondere für deutsche Ohren klingen italienische Namen häufig poetisch. Übersetzt man den Namen der Familie ins Deutsche, geht allerdings der Zauber rasch verloren. Agnelli ist der Plural des italienischen Wortes *agnello*, und das bedeutet: Lamm.

TEIL EINS



Die alte Ordnung:
1830 bis 1945



1. Giovanni Agnelli – Die Pflicht ruft

Der Name Agnelli sagt alles über die Herkunft der Familie: Die Agnellis haben sich über die Jahrhunderte in die Machtetagen emporgedient – sie haben ebenso geschuftet, wie es heute die Tausende von Arbeitern und Angestellten tun, die für das weit verzweigte Firmenimperium der Familie tätig sind.

Zum ersten Mal taucht der Name Agnelli im Jahr 700 auf. Woher die Familie genau stammt, ist nicht bekannt, vermutlich aber entweder aus der Gegend um Neapel oder aus Mantua. Der erste Agnelli, der sich in die Geschichtsbücher eintrug, war Giannis Urgroßvater Edoardo. Er wurde um 1830 geboren und muss deshalb erwähnt werden, weil er der Vater des Mannes war, der die Agnelli-Dynastie schließlich begründete.

Edoardo Agnelli war zu seiner Zeit in der Umgebung von Villar Perosa ein angesehener Landwirt. Er war mit Aniceta Frisetti verheiratet. Auf seinem Hof züchtete er Seidenraupen und betrieb Viehzucht. Ihr einziger Sohn, Giovanni, wurde am 13. August 1866 geboren.

Nur wenige Jahre zuvor, 1860, war Giuseppe Garibaldi mit einem Heer von Freiwilligen von Genua aus mit einem Schiff nach Sizilien gezogen, um Süditalien von der tyrannischen Herrschaft der Großgrundbesitzer zu befreien. König Vittorio Emanuele II. und sein Minister Cavour rieten ihm zunächst davon ab, doch Garibaldi, der in Südamerika an verschiedenen Befreiungskriegen teilgenommen hatte, war kampferfahren. Sein Unternehmen, das zur Vereinigung Nord- und Süditaliens führen sollte, ging als »Impresa dei Mille« (Unternehmen der Tausend) in die italienische Nationalgeschichte ein.

1861 wurde das Vereinte Italienische Königreich ausgerufen. Der neue Staat war der Verfassung nach eine konstitutionelle Monarchie – der politischen Praxis nach aber ein parlamentarisches System, in dem die Regierung abtreten musste, wenn sie die Mehrheit verlor. Die Mitglieder der herrschenden Eliten gehörten allesamt den gehobenen Gesellschaftsschichten an. Sie waren trotz politischer Differenzen stark durch ihre Herkunft verbunden und vertraten demnach nur einen kleinen Teil der Bevölkerung.

In den Jahren nach der Staatsgründung wurden das aktive und das passive Wahlrecht nach und nach reformiert. Die ideologische Distanz zwischen Staat und bürgerlicher Gesellschaft wurde dadurch dennoch nicht geringer. Zwischen Süd- und Norditalien vergrößerte sich die soziale und wirtschaftliche Kluft sogar dann, als sich die Linke 1876 zur Macht aufschwang: Der Einfluss der Aristokratie und der Grundbesitzer verringerte sich zwar, die Regierung aber blieb in erster Linie eine Versammlung, die Entscheidungen für das Bürgertum fällte.

1865 wurde die Hauptstadt von Turin nach Florenz verlagert, 1871 erhielt dann Rom diese Funktion. Im gleichen Jahr starb Edoardo I. im Alter von nur 40 Jahren nach langer Krankheit. Kurz zuvor hatte er seiner Frau Aniceta seinen Wunsch mitgeteilt, den gemeinsamen Sohn nach der Schulausbildung auf die Militärakademie in Modena zu schicken. Verlässlich befolgte seine Ehefrau den Wunsch, denn sie wusste, eine erfolgreiche militärische Ausbildung würde ihren Jungen in die vom Vater ersehnten, aber selbst nie erreichten Kreise befördern.

1889 wurde Giovanni I. als Oberleutnant der Kavallerie aus der Akademie entlassen. An diesem Tag stieg die Familie Agnelli von der Schicht der Großgrundbesitzer in die Militärkaste auf und damit auch in die Schicht der politischen Repräsentanten und sozial Mächtigen. Die militärische Laufbahn, die Giovanni I. einschlug, sollte später Vorbild für die Ausbildung der Nachkömmlinge werden. Giovannis Sohn Edoardo wird ebenfalls die Militärakademie von Modena besuchen und wird zeitweise Anhänger der Faschisten sein.

Sein Enkel Gianni wird in der Armee dienen, im Zweiten Weltkrieg mit den italienischen Streitkräften in Russland einfallen und sich später der Resistenza anschließen, der antifaschistischen Widerstandsbewegung in Italien. Seinem jüngst verstorbenen Sohn Edoardo hätte Gianni eine ähnliche Ausbildung gewünscht: In einem Interview deutete er einmal seinen Unmut über die Entwicklung seines Jungen an. Die strenge Schule einer Militärakademie hätte das wackelige Gemüt seines Sohnes geradegerückt, sagte er.

Kurz nach seiner Entlassung von der Akademie heiratete Giovanni I. Clara Boselli. Sie war eine Frau, von der ihre Tochter und spätere Außenministerin Italiens Susanna Agnelli sagt, sie sei häufig missgelaunt gewesen, habe Krankheiten vorgetäuscht und mit Vorliebe über andere Menschen getratscht. Nichtsdestotrotz war sie ihrem Mann eine treue und ihn bei seinen Ambitionen als Unternehmer jederzeit stärkende Person.

Nach seiner Entlassung aus der Akademie entdeckte Giovanni I. sein Interesse für das Ingenieurwesen und die Physik. In Verona richtete er eine kleine Werkstatt ein und entwickelte erste Motoren – bis die Werkstatt während eines seiner Experimente in die Luft flog. Er ließ sich von dem Schrecken nicht entmutigen und siedelte 1891 mit seiner Arbeitsstätte nach Turin über. Parallel zu seinen Geschäften in der Stadt begann Giovanni I. mit der technologischen Modernisierung der Agrarunternehmen in Villar Perosa.

Das erste Industrieunternehmen, das der ehemalige Kavallerieoffizier Giovanni Agnelli gründete, hieß RIV und war eine Kugellagerfabrik. Heute heißt das Unternehmen SFK, nachdem es an schwedische Investoren verkauft wurde. Sobald er die Geschäfte der RIV zum Laufen gebracht hatte, beschäftigte Giovanni I. einen Gutsverwalter. Dieser sollte die Ländereien und Unternehmen in Villar Perosa führen, damit er selbst in Turin seinem Traum von einer eigenen Automobilfabrik nachgehen konnte.

In der Stadt wunderten sich immer mehr Fußgänger über die eigenartigen Fahrzeuge, mit denen vor allem Großbürger und Aristokraten umherfuhren. Etwa 100 Autos gab es 1898 in Turin, und das Caffè

Burello, das an der Ecke Corso Emanuele/Via Rattazzi lag, wurde zum Treffpunkt der neuen Schickeria. Dort zeigten sie ihre Fahrzeuge vor, rauchten Zigarillos und diskutierten über Chassis, Motoren und Karosserien. Genau hier lernte der 32-jährige Giovanni Agnelli den Grafen Biscaretti di Ruffia kennen, einen Mann, der für seine Vielseitigkeit in aristokratischen Kreisen hoch geschätzt wurde. Biscaretti war Maler, Musiker, Bergsteiger, Ingenieur und Politiker – und hatte zudem beste Kontakte zum Finanzwesen der Stadt.

Zu dem kleinen Kreis gesellte sich auch der Graf Emanuele Bricherasio di Cacherano. Wie Agnelli war auch er ehemaliger Kavallerieoffizier und zudem mit einer Schwäche für sozialistische Ideen ausgestattet. Er war der euphorischste unter den Männern, die sich hier regelmäßig trafen, um über die Zukunft des Automobils zu diskutieren. Dessen Familie sollte später Giovanni I. vorwerfen, er habe den Grafen aus der gemeinsamen Firma FIAT ausgebootet und ihm so den Eintrag in die Annalen der italienischen Industriegeschichte verwehrt.

Dann waren da noch der Devisenhändler Luigi Damevino, der Bankier und Seidenhändler Michele Ceriana-Mayneri, der Grundbesitzer Lodovico Scarfiotti, der Graf Alfonso Ferrero di Ventimiglia, die Juristen Cesare Goria-Gatti und Carlo Racca.

Mitten in diesem erlauchten Kreis befand sich also Giovanni I. und philosophierte mit den einflussreichsten Männern der Stadt über die zwei wesentlichen Fragen des Lebens. Woher kommt der Mensch? Und wohin steuert die Welt?

In vielem waren sie sich uneinig, in einem aber sprachen sie mit einer Zunge: Im Zuge der Industrialisierung würde sich der Mensch immer schneller fortbewegen wollen. Und der Mensch, meinten die Männer, bräuchte folgerichtig ein Automobil.

Giovanni I. tat sich bei den Gesprächen besonders hervor, was die übrigen Männer im Caffè nicht wenig beeindruckte. Er hatte profunde Ideen – und einen enormen Willen, sie auch wahr zu machen, das spürten die anderen sofort. Im Gegenzug war der junge Agnelli vom Adel fasziniert. Diese Begeisterung zieht sich durch die gesamte

Familiengeschichte der Agnellis hindurch: Giovannis Sohn Edoardo wird eine amerikanische Prinzessin heiraten, deren Söhne Gianni und Umberto wiederum das Geschwisterpaar eines italienischen Fürstenhofes. Doch an seiner Herkunft konnte Giovanni I. nichts ändern. Noch viel später, als sich bereits in dem Familienunternehmen FIAT die Erfolge überschlugen, nannten viele Giovanni I. noch immer einfach den »schlauern Bauern«.

Die Männer vom Caffè Burrelo wollten endlich eine eigene Autofabrik gründen, denn auf den Straßen norditalienischer Städte wie Turin, Genua und Mailand mussten sie neidvoll mit ansehen, wie immer mehr Automobile ausländischer Fabrikate umherfuhren, vor allem aus Frankreich. Und je öfter sich die Männer trafen, desto spezifischer wurden ihre Fragen: Welche Fabrikate hatten überhaupt eine Überlebenschance? Sollte man Luxusautos für eine kleine und kaufkräftige Klientel bauen? Oder doch lieber Massenprodukte entwickeln? Und wie sollte eine solche Produktionsweise organisiert sein?

Während einer der hitzigen Debatten platzte dem Grafen Bricherasio di Cacherano schließlich der Kragen. Der Conte hatte es satt, nur zu reden. Er war von jeher bekannt als ein Mann, der nicht blendete und täuschte, sondern frei heraus sagte, was er dachte. Und so gab er den Startschuss für das neue Unternehmen: »Wer an das Automobil als zukunftsweisende Technologie glaubt, muss nun endlich in das Geschäft einsteigen, bevor es andere im In- und Ausland tun.«

Am 1. Juli 1899, vier Jahre bevor Henry Ford im US-Staat Michigan seine Automobilwerke gründete, riefen acht italienische Herrschaften die neue Gesellschaft ins Leben: die »Società per la costruzione e il commercio delle automobili – Torino«. Kurze Zeit später nannten sie ihr Unternehmen um in »Fabbrica Italiana Automobili Torino« – kurz: FIAT.

Das Startkapital für das Unternehmen betrug beachtliche 800 000 Lire. Im Vergleich dazu startete das Unternehmen Ford nur mit einem Kapital von rund 10 000 US-Dollar, also etwa 50 000 Lire. Mit dem Geld eröffnete FIAT in der Via Dante, Hausnummer 35, die erste