





Texte:
Philipp Gut

Photos:
Leon Elmazov

Le sens de l'esthétique

Le nom «Bindella» est synonyme de joie de vivre à l'italienne et de bon goût. Au volant de sa Volvo à capot bombé, le patron, Rudi Bindella, nous dévoile la recette de son succès entrepreneurial.

Lorsque nous nous retrouvons au siège des entreprises Bindella, à Zurich Höngg, cette beauté au dos arrondi nous attend devant la porte: une Volvo 444 «à bosse» bleue de 1957. Son fier propriétaire s'avance et avant de monter à bord et de démarrer, nous admirons la voiture sous tous les angles, y compris le petit capot pare-soleil qui surplombe le pare-brise. Puis Rudi Bindella Senior s'installe au volant, démarre et actionne le levier de vitesses. Il le fait avec la décontraction et l'élégance qui lui sont propres, sans se laisser déstabiliser par la circulation zurichoise.

Le patron de cette entreprise familiale active dans la restauration, le commerce du vin, la viticulture, l'immobilier et l'artisanat a certes cédé la direction opérationnelle à son fils aîné, Rudi Junior, mais il continue de travailler malgré l'âge de la retraite et se rend encore tous les matins à cinq heures au bureau. Sa journée de travail dure généralement jusqu'à 22 heures. «À certains moments de la journée, on ne peut plus circuler à Zurich», explique-t-il. «La Ville ne veut tout simplement pas qu'on roule encore en voiture.» Et cette «hostilité extrême envers l'automobile» l'irrite.



Le travail pour remède

Il ne laisse toutefois pas gâcher sa passion pour ses vieilles Suédoises. Outre la bleue, il a encore une «Buggeli» blanche et une rouge dans son garage. «Ce sont des voitures très charmantes», dit M. Bindella. L'intérieur aussi est soigneusement travaillé. De plus, le modèle est très fiable et facile d'entretien. L'indicateur de pression et de température d'huile sur le tableau de bord, tout fonctionne encore, même après sept décennies. Certes, il n'est pas si facile de trouver des pièces de rechange, mais les voitures anciennes italiennes de Ferrari ou de Lancia sont bien plus compliquées et coûteuses. Sur l'autoroute, la 444 atteint jusqu'à 110km/h. «À cette vitesse, on a déjà tout à se dire; après, on ne se comprend plus», plaisante l'heureux conducteur.

Rudi Bindella descend maintenant le Höggerberg vers la vallée du Furttal. La passation de pouvoir au sein de son entreprise s'est bien déroulée, dit-il, et lorsque nous faisons remarquer que d'autres, à son âge, préfèrent jouer au golf ou tailler des rosiers, il rétorque: «J'adore travailler, et le meilleur remède pour moi, c'est de continuer de le faire.» Ceux qui ne travaillent plus après la retraite «vieillissent de cinq ans par année.»

Et quel est le secret de cette énergie vitale et créatrice contagieuse? «Les bonnes choses doivent s'écrire avec joie et volonté. Dès lors, tout fonctionne: le travail, l'amour, le mariage, l'amitié. Un entrepreneur à succès lui a dit un jour qu'il avait le droit de travailler, mais qu'il devait aussi prendre des vacances. C'est un peu comme ça que ça fonctionne aussi désormais.

Alors que le paysage de banlieue défile et que l'air printanier souffle à travers les vitres à manivelle ouvertes, la conversation oscille entre la passion automobile de M. Bindella et l'œuvre de sa vie entrepreneuriale. Avec ce fil conducteur qui relie tout: son sens de la beauté. «La vita è bella», telle est d'ailleurs la devise de l'entreprise. Et c'est aussi ce qu'il apprécie dans les voitures italiennes. Il s'extasie devant la «magnifique carrosserie aux courbes douces» d'une Lancia Flaminia Sport Zagato, mais aussi devant les vieilles Ferrari ou Alfa Romeo des années 1960; il apprécie les Mini Cooper de cette époque, que Walter Frey avait alors introduites en Suisse («une petite voiture, mais elle filait comme une folle»). Parmi les marques allemandes, il apprécie la «simplicité» de Porsche; il conduit d'ailleurs une 993 quatre roues motrices de 1990, la dernière 911 à refroidissement par air. Le simple fait de claquer la portière d'une Carrera produit un son tout à fait particulier. Et les commutateurs offrent encore de la résistance même après 30 ans, alors que sur les Italiennes, tout est déjà un peu plus lâche.

Chanter sans chanter

Rudi Bindella a hérité de son père cette passion pour les voitures, surtout les modèles anciens. Son papa conduisait une Mercedes et un jour, dans les années 1960, il est rentré à la maison au volant d'une Ferrari, une «magnifique voiture» à double carburateur qui avait un son bien différent de celui des modèles à injection d'aujourd'hui.» D'une manière générale, l'œil de l'esthète n'est guère séduit par ce qui sort des chaînes de montage actuelles: «Les voitures se ressemblent toutes», estime M. Bindella. Sa Volvo «bossue», en revanche, est «tout simplement une œuvre d'art». Sa première voiture personnelle avait elle aussi cette rondeur charmante: c'était une Coccinelle de Volkswagen.

M. Bindella fait demi-tour dans la commune rurale de Hüttikon. Tandis que nous entamons le trajet du retour, il dit de la mobilité automobile qu'elle est synonyme de «liberté» et qu'elle a créé à l'époque un «vent de renouveau», une «révolution». «On peut monter à bord, partir, s'arrêter comme on veut», ajoute-t-il. Même lorsqu'il se rend à Florence pour affaires, il préfère conduire lui-même plutôt que de prendre l'avion, bien que cette dernière option soit plus simple: «On voit plus de choses en voiture – et j'aime tout simplement conduire.»







«Les collaborateurs doivent savoir qu'ils sont appréciés.»

Les Bindella sont originaires d'Espagne et d'Italie, plus précisément de Lombardie. Fondée par le grand-père de Rudi Senior, l'entreprise en est aujourd'hui à sa quatrième génération. A l'époque, la famille avait quitté le Tessin pour s'installer à Zurich. Toutefois, dans la jeunesse de Rudi Senior, on ne parlait déjà plus l'italien à la maison. Chez ses parents, l'homme a néanmoins eu la chance de pouvoir compter sur une aide-ménagère italienne, qui l'a «élevé dans la stricte tradition catholique, avec un excellent italien standard sans accent». Et comme elle ne parlait pas allemand, il a dû apprendre cet idiome s'il voulait communiquer avec elle. Plus tard, il a approfondi ses connaissances de cette «magnifique langue qui se chante sans qu'on chante» à l'université de Saint-Gall et en Italie.

La force silencieuse de l'art

C'est son père qui a ouvert la première pizzeria au four à bois à Zurich, et sans doute même dans toute la Suisse alémanique. Il l'a baptisée «Santa Lucia». Au début, ça ne marchait pas du tout, les gens parlaient d'un feu de paille qui serait oublié en quelques mois. Ils se trompaient. Le reste appartient à l'histoire – non seulement à l'histoire familiale, mais aussi à une partie de l'histoire culturelle suisse.

Bien sûr, dans la restauration, la qualité doit être au rendez-vous, les pâtes doivent être fraîches et al dente. Mais le plus important, c'est «d'y mettre de la chaleur», explique M. Bindella, dévoilant ainsi la recette de son succès. «Le client se plaint rarement si la viande est un peu dure ou si les spaghettis sont trop cuits, mais il est très sensible si vous n'êtes pas chaleureux.» Cela passe aussi par une bonne gestion du personnel: «Les collaborateurs doivent savoir qu'ils sont appréciés, il faut aussi leur faire sentir cela.»

Le fait que cela fonctionne chez les Bindella tient peut-être aussi aux particularités d'une entreprise familiale, qui a une vision tout à fait différente de celle des sociétés cotées en bourse et axées sur le succès rapide. Cela permet également d'entreprendre certaines activités qui, bien qu'elles puissent peser sur les bénéfices, servent l'entreprise dans son ensemble. Rudi Bindella pense par exemple à son engagement en faveur de l'art, qui coûte «très cher», mais qui fait plaisir aux clients et aux collaborateurs et enrichit l'image des restaurants. «L'art est une force merveilleuse qui nourrit en silence et fait du bien à tout le monde. On ne s'en rend peut-être pas compte, mais s'il n'était pas là, il manquerait quelque chose.»



Ce qu'il préfère? Les spaghettis!

Nous sommes de retour au point de départ. M. Bindella nous invite à entrer et nous fait découvrir le quartier général de cette impressionnante réussite entrepreneuriale. Dans la cage d'escalier, où sont accrochés de rares dessins bleus d'Albert Anker, dans son bureau et dans les salles de réunion, on rencontre à chaque pas des œuvres d'art, des tableaux, des statues.

Ce n'est pas un hasard. Le sens de la beauté est ici aussi une priorité. «Je suis convaincu que l'environnement influence ce que l'on crée», dit M. Bindella. Il ne croit pas, par exemple, «qu'on puisse faire un vin beau et élégant dans une cave sans âme et sale». Sa propre exploitation viticole, Vallocaia, à Montepulciano, en est la preuve. Il l'appelle affectueusement «piccolo paradiso», le petit paradis. Produire soi-même du vin et ne pas se contenter d'être négociant est important, cela confère une autre compétence et une crédibilité sur le marché.

Et comme un bon vin s'accompagne d'un bon repas, nous demandons à l'expert quel est son menu préféré. «Des pâtes!», répond-il sans hésiter. «De préférence des spaghettis, le plus simples possible, aglio, olio, peperoncino, ou simplement avec du beurre et du parmesan.» Le plus sain, nous confie encore Bindella, c'est de toute façon la nourriture que l'on aime. Et elle doit être variée: «La nature fonctionne là où elle est en culture mixte. La monoculture est vouée à la disparition.»



Fiche technique

Volvo PV 444 (1957)

Moteur: quatre-cylindres en ligne à essence, longitudinal AV; 2 soupapes/cylindres, 1580 cm³, alésage x course: 79,37 x 80 mm, taux de compression: 7,5:1; puissance: 44 kW (60 ch) à 4500 tr/min, couple: 11,3 mkg (111 Nm) à 2500 tr/min.

Transmission: RWD, boîte manuelle à trois vitesses.

Carrosserie: coach, 2 portes, 5 places, monocoque; ressorts hélicoïdaux avec bras triangulaires AV, ressorts hélicoïdaux avec essieu rigide AR; freins à tambour AV/AR; pneus AV/AR: 5.90-15.

Dimensions & poids: L x l x h: 4,50 x 1,58 x 1,56 m, empattement: 2,58 m, voie AV/AR: 1295/1315 mm, garde au sol: 200 mm; coffre: N.C.; poids à vide: 940 kg (à sec), poids total: N.C., charge remorquée freinée/non freinée: N.C., charge sur le toit: N.C., charge au timon: N.C.; rayon de braquage: N.C.; réservoir: 35 l.

Performances: 0-100 km/h: N.C., vitesse maximale: env. 145 km/h; consommation: env. 9 l/100 km, émissions de CO₂: N.C., classification énergétique: N.C.

Prix & garantie: env. 10 000 francs (1957).