



Toro Scatenato

Mezzo secolo di gran turismo prodotte a Sant'Agata Bolognese
Dall'intraprendenza del fondatore Ferruccio all'attuale gestione Audi

di Roberto Valentini

Per apprezzare e capire come sono nate le gran turismo Lamborghini, occorre calarsi nella realtà dell'Emilia operosa. Una zona che nel dopoguerra ha visto svilupparsi tantissime attività economiche ed industriali in parallelo con una florida agricoltura. La meccanizzazione del lavoro agricolo ha visto l'Emilia Romagna anticipare i tempi rispetto ad altre regioni, con la creazione di molte aziende per la produzione di trattori e macchine per il lavoro dei campi.

Tra queste la Lamborghini può essere citata come tipico esempio di imprenditoria legata alle capacità di uomini pragmatici. Ferruccio Lamborghini, nato nei pressi di Cento (Ferrara) il 28 aprile 1916, è figlio di contadini, ma studia e si diploma. Deve però sacrificare alcuni anni della sua vita nella Seconda guerra mondiale, quando vive anche l'esperienza della prigionia.

Al ritorno dal conflitto si cimenta nella costruzione di mezzi agricoli sfruttando la meccanica dei residuati bellici. Va avanti su questa linea per alcuni anni, costruendosi una solida reputazione e sviluppando via via prodotti nuovi, da realizzare in serie.

Le sue capacità tecniche e imprenditoriali gli consentono di creare nel 1949 la Lamborghini Trattori, che costruisce macchine agricole di grande robustezza e potenza, caratterizzate dal marchio con il toro. In un'Italia in piena espansione economica, che ha necessità di meccanizzare l'agricoltura, la Lamborghini ha un grande successo economico e commerciale.

Ferruccio non si ferma e intuisce come il momento del boom economico vada sfruttato al massimo. Le esigenze degli italiani crescono e con esse il tenore di vita. Nelle case, l'impianto di riscaldamento è ormai indispensabile e, al posto delle stufe e delle caldaie a legna o carbone, si utilizzano moderni bruciatori di petrolio o nafta. Nel 1960 viene così fondata la Lamborghini Bruciatori. Anche questa avventura imprenditoriale è di successo, con una grande espansione del gruppo industriale fondato da Ferruccio.

Quest'ultimo, da sempre innamorato della tecnica e della meccanica, ha una grande passione per le automobili gran turismo. Acquista una Maserati 3500 Touring, una Ferrari 250 e una Jaguar E, constatando come queste vetture abbiano difetti inconcepibili su modelli così costosi.

In particolare è la Ferrari 250 GT 2+2 a dare problemi di affidabilità, con la frizione dell'esemplare in suo possesso che si rompe più volte. Ferruccio si cimenta personalmente nel modificare ed elaborare il motore, rimpiazzando la frizione d'origine con una derivata da quelle dei suoi trattori. Con queste modifiche l'auto pare migliorare decisamente e, soprattutto, fa crescere in Ferruccio Lamborghini la passione per le sportive. ➤



La 350 GTV è il prototipo della prima automobile Lamborghini. È stata presentata al Salone di Torino nell'ottobre del 1963. A destra, Ferruccio Lamborghini divideva la sua passione industriale tra le automobili gran turismo e i mezzi agricoli.

SOTTO IL SEGNO DEL TORO

Nato a Renazzo, in provincia di Ferrara, il 28 aprile 1916, Ferruccio Lamborghini ha legato le fortune della sua attività al segno zodiacale, quello del Toro. Il marchio Lamborghini ha per protagonista un toro muscoloso e infuriato. Alcuni modelli, come la Miura e la Islero (animale che uccise il famoso matador Manuel Rodriguez), porteranno nomi di razze di tori.





La presentazione del prototipo 350 GTV con un raggante Ferruccio, che spiega la filosofia costruttiva della nuova vettura. Il risultato della linea è di Franco Scaglione.

1963: NASCE LA LAMBORGHINI AUTOMOBILI

La leggenda narra di un incontro con Enzo Ferrari che scatena in Ferruccio Lamborghini la voglia di rivalsa e di ingresso nel settore della costruzione di auto sportive di prestigio. Può darsi che l'episodio sia la conferma di un'intenzione che Ferruccio stava maturando da tempo, constatando la possibilità di inserirsi in un comparto in espansione, nel quale i prodotti avrebbero potuto essere migliori rispetto alla concorrenza. All'inizio del 1963, Lamborghini illustra ai dirigenti dei settori Trattori e Bruciatori la sua nuova iniziativa. L'idea è quella di creare uno stabilimento su un terreno individuato a Sant'Agata Bolognese. La costruzione dell'impianto è molto rapida, visto che sarà pronto già nell'autunno dello stesso anno e all'avanguardia per tecnologia.

Nel frattempo occorre mettere a punto il primo modello partendo da zero e cercando i tecnici in grado di soddisfare i suoi ambiziosi progetti. Non ultimo quello di presentare l'automobile al salone Internazionale dell'Automobile di Torino nel novembre dello stesso anno. Per quanto concerne il motore, trova in Giotto Bizzarrini la migliore soluzione. Lamborghini vuole un 12 cilindri a V e l'ingegnere livornese (uno degli otto tecnici licenziati da Ferrari nel 1961) ha già sviluppato la Ferrari GTO e, soprattutto, ha un progetto di propulsore V12 ideato per equipaggiare una Formula 1.



Il disegno del muso ardito con i fari retrattili, l'ampia presa d'aria e la nervatura centrale sul cofano sono gli stilemi più azzardati della 350: susciteranno non poche critiche.



Anche la coda non manca di originalità con il netto scalino, i fari e il porta targa, caratterizzati da linee rette in sconcertante contrapposizione con i volumi tondeggianti e bombati di fianchi e lunotto.



Nella definizione del modello di serie, la 350 GT, alcune linee verranno smussate e il disegno ingentilito pur rimanendo di assoluta modernità: i due faretti prominenti sul cofano anteriore, diventeranno ben presto elemento caratterizzante l'auto.



Della 350 GT non tarda ad arrivare la versione scoperta, la GTS.

Il motore della gran turismo, però, deve essere affidabile, con una cilindrata di almeno 3.500 cm³ e una potenza di 350 CV.

Per quanto riguarda il resto della vettura e l'avviamento della produzione assume due giovani ingegneri, Giampaolo Dallara e Giampaolo Stanzani. La carrozzeria viene disegnata da Franco Scaglione, astro nascente in seno alla Bertone, mentre per la componentistica viene scelto quanto di meglio offrono le aziende nazionali. In particolare vengono montate le sospensioni a ruote indipendenti, che assicurano confort e tenuta di strada.

Al Salone di Torino la Lamborghini 350 GTV riscuote un buon successo, con qualche dubbio sul design della carrozzeria, e interpreta il pensiero di Ferruccio che in un'intervista rilasciata mesi prima al giornalista Athos Evangelisti, aveva detto: "... In passato, ho acquistato alcune delle più famose automobili gran turismo e in ognuna di queste magnifiche automobili ho trovato alcuni difetti. Troppo calde, o poco confortevoli, o non abbastanza veloci, o non rifinite alla perfezione. Ora io voglio costruire una Gran Turismo senza difetti. Non una bomba tecnica. Molto normale, molto convenzionale, ma un'automobile perfetta".

Nel 1964 la carrozzeria viene affidata alla Carrozzeria Touring di Milano. Le modifiche apportate da Felice Bianchi Anderloni al disegno originale determinano la linea definitiva della 350 GT.

Nonostante debba vincere la diffidenza di una clientela esigente e la concorrenza di marchi affermati come Ferrari, Maserati o le straniere Aston Martin e Jaguar, della 350 GT vengono costruiti 135 esemplari.

Nasce quindi nel 1966 la 400 GT, evoluzione del precedente modello, con motore portato a 4 litri di cilindrata e con il cambio progettato e costruito direttamente nell'officina di Sant'Agata. La novità sostanziale è il motore di 4 litri, sempre a 12 cilindri, con la carrozzeria riveduta soprattutto nel frontale da Touring. Le principali modifiche riguardano l'abitabilità. All'inizio della produzione la vettura è a 2 posti e in questa configurazione viene costruita in 23 esemplari. Poi, spostando il serbatoio del carburante, si riescono a ricavare 2 piccoli posti posteriori, trasformandola in 2+2. Complessivamente, la produzione della 400 GT è di 273 esemplari.

ANCHE IN FUORISERIE

La raffinata meccanica della 350 GT ispira alcuni designer per la realizzazione di prototipi come la 3500 GTZ di Zagato, la 350 Spider di Touring e la Monza 400 di Neri e Bonacini.

MIURA: LA RIVOLUZIONE

Nella prima metà degli anni '60 le corse automobilistiche avevano decretato il successo della soluzione tecnica del motore posteriore. Era avvenuto sulle monoposto e successivamente nelle sport e nelle gran turismo prototipo. I giovani ingegneri Dallara e Stanzani hanno la piena fiducia di Ferruccio Lamborghini e si impegnano nel progetto rivoluzionario di un telaio che prevede il motore in posizione trasversale e posteriore-centrale. In pratica, un telaio da competizione sul quale allestire un'elegante gran turismo. Un progetto che prende forma nella prima metà del 1965 e che viene presentato non senza qualche esitazione da parte degli autori, poiché in contrasto con la filosofia aziendale che preferiva automobili normali, velocissime e senza difetti a progetti futuristici o stravaganti.

Lamborghini si dichiara invece entusiasta e decide di presentare il telaio al Salone di Torino, nell'autunno dello stesso anno, e suscita l'interesse di Nuccio Bertone. Il carrozziere torinese si propone per vestire la nuova automobile e affida il lavoro a un giovane, Marcello Gandini, che interpreta le idee di Bertone creando per il telaio bolognese una carrozzeria unica e sensazionale, una miscela di aggressività, eleganza, originalità e classe, una delle più seducenti vetture mai prodotte. Il lavoro per preparare la Miura in tempo utile per essere presentata al Salone di Ginevra del 1966 è frenetico. Gandini racconterà poi che da ottobre a febbraio hanno lavorato ventiquattro ore al giorno, tutti i giorni della settimana. I problemi, inevitabili nella costruzione di qualsiasi prototipo, sono nel caso specifico ingigantiti dal fatto che l'automobile deve entrare subito in produzione. Si devono quindi scartare le soluzioni che possono creare problemi nell'applicazione sulla vettura stradale.



47° Salone dell'Automobile di Bruxelles del 1968: la Miura è primadonna assoluta.



Nonostante l'accordo tra Bertone e Lamborghini non andasse oltre al prototipo replicato in pochi esemplari, l'accoglienza della Miura fu folgorante e costrinse alla produzione in serie.



Miura, sinuosa e filante, con soluzioni stilistiche ardite come le alette parasole a coprire il vano motore.

A Ginevra la Miura è la regina incontrastata del Salone e iniziano subito gli ordini di questo nuovo modello, che vive un'altra giornata di grande successo in occasione del GP di Montecarlo, quando lo stesso Ferruccio parcheggia un esemplare arancione di fronte all'Hotel de Paris, tra l'ammirazione di tantissimi appassionati di auto sportive.

La pioggia di ordini della Miura porta alla sua azienda denaro fresco e soprattutto genera un interesse e una pubblicità senza pari. Lamborghini aveva visto giusto: un'automobile così era destinata a sconvolgere il cuore e la mente di tutti gli appassionati e, ben presto, il suo diventerà un nome-simbolo del mondo dell'auto, il simbolo dell'eccesso, dell'andare "oltre" a ogni costo, del fare sempre di più e meglio di tutti i rivali, senza pregiudizi né limiti convenzionali. Questa impostazione non impedisce a molti appassionati di continuare a comperare ed apprezzare la 400 GT, modello ormai maturo, ma la Miura dà all'azienda un'immagine del tutto speciale.

Il 1967 è un anno impegnativo per la messa in produzione della Miura, che denuncia alcuni problemi di gioventù. Sono necessarie parecchie modifiche per rendere l'automobile all'altezza della perfezione voluta dal suo costruttore. La clientela è comunque soddisfatta e la Miura è l'auto più di moda del momento. Lo Scì di Persia, Frank Sinatra, Dean Martin sono solo alcuni fra i più affezionati clienti di questa vettura e per loro Lamborghini diventa un nome familiare.

Mentre Dallara e Stanzani lavorano, con l'aiuto del collaudatore neozelandese Bob Wallace, per migliorare l'automobile in produzione, Ferruccio, come sempre pieno di idee, sta spingendo per mostrare al mondo nuovi modelli. Non è solo per vanità: la presentazione della Miura Roadster, al Salone dell'Automobile di Bruxelles del 1968, serve anche per saggiare le reazioni dei clienti alla possibilità di introdurre un modello scoperto nella propria gamma. Nonostante l'entusiasmo professato a parole, però, questa variante riceve relativamente pochi ordini e quindi rimane confinata allo stadio di prototipo da salone. ➤



Anche se l'avveniristica Marzal rimase allo stato di prototipo, la sua esperienza si tramutò nel progetto Espada. L'auto infatti mantiene le linee tese e le ampie vetrate della dream car, elementi che rivoluzionano l'immagine della gran turismo a 4 posti.



Il posteriore della Marzal è in realtà il proseguimento del tetto con il grande lunotto rettangolare. Per facilitare le manovre, lo specchio di coda è dotato di una fascia vetrata verticale.



La Jslero, nata per cogliere l'eredità delle tradizionali 350/400 GT, presenta una linea piuttosto convenzionale, comunque elegante, realizzata da Mario Marazzi, ex dipendente Touring.



La nuova coupé Jslero della casa di Sant'Agata Bolognese presenta i volumi tradizionali delle sportive degli anni '60, pur essendo ancora visibili gli stili della 350 GT, soprattutto nello scalino sulla coda e nei passaruota.

PROSEGUE IL CONNUBIO CON BERTONE

È il 1967 e Lamborghini può adesso guardare al futuro con maggiore ottimismo. Anche questo anno si apre con un'apparizione straordinaria e stavolta il tema, concepito totalmente da Bertone e Gandini, è quello di una strabiliante vettura a quattro posti, con motore posteriore a sbalzo dietro l'assale e con portiere a farfalla. Per la prima volta, su questa esotica vettura chiamata Marzal, compare il tema dell'apertura verticale delle portiere, che poi, nel futuro, caratterizzerà in maniera sempre più evidente le Lamborghini della fascia più alta.

La Marzal non è destinata alla produzione. Per rispettare gli ingombri predefiniti, la sua meccanica è diversa da quella, di altissima potenza e sofisticazione, alla quale la Lamborghini ha già abituato i suoi clienti: dietro all'assale posteriore troviamo infatti un motore che è solo la metà del classico V12 bolognese, dunque un 6 cilindri in linea di 2 litri di capacità, con una potenza dichiarata di circa 180 CV, evidentemente non all'altezza delle aspirazioni prestazionali di una vettura che porta questo marchio. Ciò non impedisce alla Marzal di diventare protagonista di numerosi saloni, di essere celebrata sulle copertine dei giornali di mezzo mondo e di essere addirittura scelta dal principe Ranieri di Monaco per aprire, con la principessa Grace al fianco, il Gran Premio di Montecarlo di quell'anno. Dalla linea estrema della Marzal, nasce la Espada, con motore anteriore e quattro veri posti comodi, ricavati in una carrozzeria con passo allungato a 2.650 mm, dall'andamento stilistico del tutto originale e realmente innovativo voluto dal suo designer, Marcello Gandini. Rivoluzionaria e assolutamente nuova: dal bilanciamento dei due volumi principali al grande lunotto vetrato, che in realtà è il portellone del vano portabagagli, dal grande cofano piatto anteriore, che si solleva in un blocco unico fino alla sommità del passaruota, alla linea di cintura bassa e slanciata, al passaruota posteriore che copre parzialmente la ruota, alle prese d'aria NACA sul cofano. Anche in questo caso gli ordini arrivano cospicui, perché il marchio Lamborghini è ormai affermato e la formula della Espada è decisamente convincente.

Contemporaneamente viene presentata nel 1968 la Jslero, destinata a sostituire la 400 GT, la cui produzione va a cessare a seguito della chiusura della Carrozzeria Touring. Realizzata da uomini provenienti proprio da Touring, come Mario Marazzi, la Jslero è una berlina 2+2 posti, abbastanza elegante e con la stessa meccanica della 400. Le linee forse troppo classiche la rendono meno desiderabile della Miura e se ne venderanno solamente 155 esemplari, ai quali se ne aggiungono 70 in versione S.

Il successo dei modelli mette in crisi la produttività dell'azienda, con tempi di attesa molto lunghi per i clienti. Nel 1968, la Lamborghini riesce infatti a consegnare in tutto 37 Espada e 187 Miura, più alcune Jslero.

Nel 1969 i modelli in produzione sono tre (Jslero, Espada e Miura) e viene studiata una nuova versione della Miura, che dal novembre del 1968 diventa Miura S, con motore da 370 CV (20 di più rispetto alla precedente), alzacristalli elettrici, interno maggiormente rifinito. In opzione sono disponibili anche il condizionatore d'aria (all'epoca una novità quasi stravagante, almeno in Europa) e il rivestimento in pelle naturale degli interni.

Anche la Espada è oggetto di miglioramenti tecnici, così come la Jslero, che viene potenziata, rifinita con la versione GTS. Nonostante le buone prestazioni, il motore da 350 CV, la complessiva comodità e le linee accattivanti, la Jslero è ormai definitivamente finita nell'ombra della Espada e soprattutto della Miura, alla quale è troppo vicina come prezzo per non rimanerne vittima.

Nel 1970 la Jslero esce di scena, lasciando spazio alla produzione, che aumenta gradualmente, della Miura S e della Espada, riveduta e corretta in una seconda serie che viene presentata nel 1970, in occasione del Salone di Bruxelles, con un motore da 350 CV, freni autoventilanti più potenti e un cruscotto ridisegnato secondo linee più convenzionali. Nel solo 1970 si vendono 228 esemplari della Espada, un risultato eccezionale per un'automobile di tale costo e importanza. Sempre nel 1970, Bertone propone il modello che deve sostituire la Jslero, riprendendone il concetto di marketing, creando un'auto che si inserisce tra la 4 posti Espada e la 2 posti Miura. Nasce così la Jarama, che però, nonostante un lancio in grande stile al Salone di Ginevra del 1970, non riesce a fare la dovuta impressione sugli appassionati. È un'automobile potente, originale, ben finita, ma forse manca di un pizzico di audacia, di quella maggiore spettacolarità di linee che avrebbe potuto farne un vero capolavoro. In un certo senso, la Jarama è una perfetta figlia degli anni '70, un po' spigolosa, con un padiglione tagliato netto e dritto, e dà l'impressione di un certo squilibrio fra le forme anteriori e posteriori. L'altro grande progetto che viene annunciato e presentato nel 1970 è quello per un'ulteriore vettura, stavolta radicalmente nuova e "diversa": la P250 Urraco. Ancora il nome di un toro da combattimento,

ancora un motore posteriore, trasversale, ancora una linea estremamente sportiva, di grande impatto visivo. Stavolta, però, si guarda a un mercato più ampio, a una clientela più vasta: la Urraco nasce infatti con un motore 2,5 litri, disegnato ex novo da Stanzani con distribuzione monoalbero in testa. È costruita secondo criteri che si prestano a una fabbricazione in larga serie (almeno per gli standard delle automobili sportive italiane), ha una bella linea disegnata da Bertone e le sue prestazioni sono, almeno sulla carta, eccellenti, con un prezzo di gran lunga inferiore a quello della Miura.

Per realizzare questa vettura, Lamborghini espande la fabbrica di Sant'Agata, facendo costruire un nuovo ampio capannone dietro a quello già utilizzato, creando uno spazio di lavoro di quasi 5.000 metri quadrati. I presupposti sono dunque più che buoni. La presentazione, che avviene puntualmente nell'ottobre del 1970, al Salone di Torino, suscita grandi emozioni e gli ordini piovono copiosi.

LA COUNTACH E L'USCITA DI FERRUCCIO

Nel 1971 la Lamborghini è all'apice del suo successo. In meno di otto anni, Ferruccio ha raggiunto il suo scopo: dal nulla, ha creato una fabbrica di automobili che non soltanto è conosciuta in tutto il mondo, ma è diventata una vera e propria leggenda.

Artefice di questa incredibile affermazione è la Miura, che al Salone di Ginevra del 1971 presenta la versione SV. Più bassa, larga, con una gommatura più generosa e motore portato a 385 CV. Nella stessa occasione fa il suo debutto un altro incredibile prototipo: la Countach che, come la Miura, nasce dall'inventiva del team formato dal designer Gandini di Bertone, abbinato agli ingegneri Dallara e Stanzani, che in pochi mesi allestiscono la LP 500.

Un muso sottile e aggressivo, il parabrezza piatto, raccordato senza soluzione di continuità al cofano anteriore da una parte e al tetto dall'altra, tetto che poi a sua volta continua al di sopra del cofano motore, sempre in un'unica curva progressiva che va dal paraurti anteriore al pannello di coda della carrozzeria. Un concetto stilistico innovativo, completamente inedito.

La Countach di Ginevra è ancora un prototipo, ma si sa già che andrà in produzione, anche se il suo motore V12 5 litri, espansione un po' troppo ottimistica del classico 4 litri, dovrà poi essere ridimensionato; inoltre c'è anche la difficoltà di sviluppare al meglio questa trasmissione intricata e inedita, nella quale il cambio sta davanti al motore, piazzato longitudinalmente, e dal cambio l'albero di trasmissione per il differenziale passa attraverso il blocco motore.

Occorreranno due anni perché la Countach venga avviata nella sua veste definitiva alla produzione di serie. La Countach, denominata LP 400 perché il suo V12, sempre posizionato dietro l'abitacolo e con orientamento longitudinale, è stato riportato alla sua cilindrata ideale di 4 litri (3.929 cm³), compare al Salone di Ginevra del 1973. È cambiata poco rispetto al prototipo di due anni prima: sono comparse le caratteristiche prese d'aria per il motore, subito dietro l'abitacolo, che accentuano l'aggressività della sua linea, rendendola ancora più spaziale. La versione definitiva arriva solo nel settembre del 1973. Ma non c'è a presentarla il fondatore, che l'anno prima ha ceduto il suo pacchetto azionario agli svizzeri Georges-Henry Rossetti e René Leimer.

Il motivo dell'abbandono di Ferruccio Lamborghini sta nel mutato contesto sociale. Le agitazioni sindacali e popolari creano una difficile situazione all'interno delle fabbriche, in particolare di quelle metalmeccaniche del Nord Italia, nelle quali il controllo del proprietario viene apertamente contestato e l'organizzazione del lavoro diventa sempre più difficile. Per Lamborghini, da sempre abituato a una gestione diretta, talvolta ruvida e un po' paternalistica ma molto attenta delle sue fabbriche, questa nuova situazione non è più tollerabile.

L'attività dell'azienda continua comunque a pieno ritmo. Nel 1972 sono in produzione la P250 Urraco, la 400 GT Jarama, la 400 GT Espada e la P400 Miura SV. In quell'anno, nel tentativo di migliorare le vendite abbastanza deludenti, la Jarama viene potenziata con un motore da 365 CV e diventa quindi la Jarama S.

Il 1972 è anche l'anno nel quale viene messa in effettiva produzione la Urraco, che aveva avuto all'inizio numerosi rallentamenti.

L'anno dopo viene modificata e perfezionata ulteriormente l'Espada, la cui terza serie viene presentata nell'ottobre del 1972. Nuovi cerchi, perfezionamenti di dettaglio in tutta la carrozzeria, nel cruscotto, nella plancia centrale e di vari componenti caratterizzano questa ben riuscita versione, che rappresentava il picco definitivo dell'evoluzione di questa eccellente vettura a quattro posti, ancora richiesta con molto interesse dagli appassionati di tutto il mondo. La sua produzione arriverà a totalizzare la rispettabile cifra di 1.226 unità, un numero elevatissimo per un fabbricante di queste dimensioni e con prezzi di listino di altissimo livello. ➤



La Jarama è forse la GT più spaziosa e lussuosa di Lamborghini, decisamente diversa dalle progenitrici.



Motore posteriore centrale e 4 posti? Impresa impossibile non per Lamborghini che, con la Urraco, torna ad esprimere sportività e aggressività fin dal nome, quello del toro che uccise il matador Manolete.



Sostituire la Miura, una delle più belle auto mai viste in circolazione, era impresa ardua. La Casa bolognese scelse la strada della rottura, della rivoluzione di volumi e disegni, dello sconcerto a tutti i costi: su questi presupposti nacque la Countach.

Quando apparve al Salone di Ginevra del 1971 tutti erano convinti fosse un puro esercizio di stile: la Countach (sotto, a sinistra) rimase in produzione per 20 anni.

A destra, gli interni della Countach, pur avendo un aspetto futuristico, non rinunciano a lusso e sfarzo: pelle, legno, condizionatore d'aria e l'immanicabile griglia selettiva del cambio. Il piccolo volante a tre razze ci ricorda che siamo a bordo di una supercar.



GLI ANNI DIFFICILI DELLA CRISI PETROLIFERA

La crisi petrolifera del 1973 mette in difficoltà le vetture più assetate di carburante. Un momento difficile che, ovviamente, colpisce anche la Lamborghini. L'azienda, con la presentazione di due nuovi modelli Urraco, cioè in pratica con lo sdoppiamento della gamma P250 in un modello 2 litri (P200), sempre dotato di motore monoalbero ma con cilindrata ridotta per rimanere al di sotto delle barriere fiscali, e un più potente modello 3 litri (P300), con una distribuzione bialbero in testa e potenza portata a 250 CV, tenta di sopperire ai problemi del momento. Contemporaneamente, la Jarama esce di produzione, mentre si fa strada un nuovo modello, basato sulla meccanica della Urraco P300 e tetto asportabile. È la Silhouette, sviluppata insieme a Bertone, presentata al Salone di Ginevra del 1976. Si tratta di un'automobile aggressiva, dall'aspetto inconfondibile soprattutto per l'allargamento del passaruota anteriore e posteriore realizzato con un'inedita soluzione squadrata. La Silhouette ha il motore 3 litri V8 della Urraco P300 portato a 260 CV, sempre in posizione posteriore, centrale e trasversale, scocca e carrozzeria sono completamente realizzati in acciaio. La

produzione complessiva di questo modello è di soli 54 esemplari nell'arco di tre anni. In un momento in cui l'auto sportiva non è più in auge, si cercano nuove strade per mantenere alto il livello produttivo. Il management della Lamborghini prende contatti con la MTI (Mobility Technologies International) per realizzare un fuoristrada adatto agli impieghi militari. Un veicolo completamente diverso da quelli fino ad allora prodotti a Sant'Agata, cioè un fuoristrada vero e proprio, ad alte prestazioni e con elevatissime capacità di mobilità sui terreni più difficili. La Cheetah, le cui principali specifiche tecniche vengono dettate nei minimi dettagli dal committente americano, nasce con questa impostazione ed essendo destinata a usi esclusivamente militari, in ambienti estremamente difficili e con scarsa possibilità di assistenza e manutenzione, deve utilizzare un grosso motore americano anziché un propulsore prodotto dalla Lamborghini stessa. Purtroppo vari inconvenienti tecnici e legali rendono impossibile la realizzazione della Cheetah, che richiede investimenti troppo importanti per la piccola Casa. Il progetto muore sul nascere; contemporaneamente svanisce anche una possibile collaborazione con la BMW per la produzione di una gran turismo da competizione.

La Jalpa, pur essendo considerata una "piccola", avendo solo 8 cilindri, seppe comunque esprimere la filosofia Lamborghini egregiamente, velocità e potenza, con una genuina dose di essenzialità e precisione di guida, quasi più da pista che da strada.



La Silhouette, costruita in pochissimi esemplari, delineò la linea che fece poi scapitare sulla Jalpa.

La Quattrovalvole fu il canto del cigno della Countach: l'auto raggiunse infatti la sua maturità godendo di una cilindrata di 5,1 litri, 455 CV e 4 valvole per cilindro.



Tutto questo crea confusione, complicazioni enormi e una fase di stasi che paralizzava l'azienda, che nel 1978 entra in amministrazione controllata. Vengono fermate le linee di produzione della Espada, della Urraco e, nel 1979, anche della Silhouette. Resiste unicamente la Countach in versione S, grazie anche alle modifiche volute da Walter Wolf - un facoltoso e intraprendente appassionato americano - che aveva estremizzato questo modello con un'elaborazione esagerata sia a livello meccanico sia estetico.

Un modello che permette alla Casa di sopravvivere nonostante la progressiva contrazione dell'attività, grazie alla consegna, dal 1978 al 1982, di ben 237 unità. Per fare un paragone, erano state prodotte 158 Countach LP 400 "normali" dal 1973 al 1977.

Bertone crede ancora nella Casa bolognese e nel 1980 presenta un interessante studio di automobile completamente scoperta ricavata dalla base della P300: la Athon. A causa della disastrosa situazione finanziaria, si perdono però altre importanti occasioni: nel 1978 Frua aveva realizzato un'Espada a quattro porte, mantenendo la stessa linea generale di insieme delle due porte. Si scivola verso il fallimento, poi la liquidazione. Nel 1980, la Lamborghini è ormai data per spacciata.

LA RINASCITA CON NUOVI CAPITALI E L'INGEGNER GIULIO ALFIERI

Il fascino di queste automobili e di un marchio ormai diventato leggendario e soprattutto la suggestione assolutamente impareggiabile della Countach portano grande interesse nei confronti dell'azienda la quale, non appena viene posta in liquidazione, ha già parecchi pretendenti che la vorrebbero rilevare. Il giudice l'affida ai fratelli Jean-Claude e Patrick Mimran, ricchissimi proprietari di un impero dello zucchero in Senegal, appassionati di automobili sportive. I due fratelli, assistiti dal loro plenipotenziario a Sant'Agata, Emil Novaro, iniziano subito l'opera di ricostruzione dell'azienda. La "Nuova Automobili Ferruccio Lamborghini SpA" viene quindi formata nel gennaio del 1981.

Una delle prime scelte è l'assunzione dell'ingegner Giulio Alfieri come responsabile tecnico della Casa; già simbolo della Maserati dei tempi d'oro, Alfieri si

era più volte scontrato con il nuovo padrone della Casa modenese, Alejandro De Tomaso. Ed è quindi ben felice di dedicarsi alla ricostruzione della Lamborghini. Al Salone di Ginevra del 1981 la Lamborghini espone la Jalpa, un'evoluzione maturata e rifinita della Silhouette, con motore portato a 3,5 litri, 255 CV e un aggiornamento generale, stilistico ed ergonomico. La Jalpa (P350) è un prodotto non del tutto nuovo, ma ben realizzato e convincente: la rinascita della nuova Lamborghini, oltre che dalla produzione delle Countach, sempre richiesta dagli appassionati, passa anche attraverso questo modello. A Ginevra è presentato anche l'LM 001, grande fuoristrada derivato dal prototipo Cheetah.

L'iniezione di capitali praticata dalla famiglia Mimran permette finalmente di aggiornare la Countach, rimasta sostanzialmente invariata dal 1973, a parte gli allargamenti dei parafranghi e delle gomme per la versione S. Alfieri aumenta la cilindrata del classico motore a 12 cilindri portandolo a 4,7 litri, in maniera da fargli erogare 375 CV. È la Countach 5000, esteticamente quasi indistinguibile dalla S 4 litri. È un modello fortunato: la Casa di Sant'Agata, non più oppressa dal pesante fardello economico di qualche anno prima, può finalmente produrre tutte le automobili che i suoi clienti richiedono. Così, in soli tre anni, vengono costruite ben 321 Countach 5000.

Il grande fuoristrada LM1 viene profondamente modificato, spostando sull'asse anteriore il motore 12 cilindri Lamborghini. In questa configurazione viene denominato LMA. Procede metodicamente l'operazione di aggiornamento tecnico delle vetture. Nel 1985, lo stand Lamborghini del Salone di Ginevra presenta la Countach nella sua nuova versione, la Quattrovalvole. Alfieri ha rivisto in maniera profonda il classico motore bolognese, la cui prima edizione risale ormai a quasi 22 anni prima, ampliandone ulteriormente la cilindrata in maniera da aumentarne la potenza; grazie anche all'adozione di testate con quattro valvole per cilindro, il motore, con una capacità di 5.167 cm³, eroga 455 CV a 7000 giri, un livello di potenza che pone la nuova Countach molto al di sopra di tutte le sue tradizionali concorrenti.

Dopo anni di problemi, evoluzioni, ripensamenti e modifiche, la grossa fuoristrada Lamborghini entra finalmente in produzione: è il 1986. La LM 002 si presenta con un motore V12 che è sostanzialmente quello delle Countach. ➤



LLM 002: nonostante l'aspetto militaresco, fu il primo fuoristrada potente come una supercar e lussuoso come una limousine.



La spettacolare apertura delle porte è tutt'ora simbolo distintivo delle ammiraglie Lamborghini: apparse sulla Countach, sono poi state istallate su Diablo, Murciélago e, oggi, su Aventador.



GLI ANNI DELLA CHRYSLER

Il 23 aprile 1987 l'americana Chrysler acquista la "Nuova Automobili Lamborghini SpA". I Mimran escono di scena, fra molte celebrazioni e i ringraziamenti di chi li ricorda per avere salvato la piccola Casa bolognese dalla scomparsa. Gli americani si insediano rapidamente a Sant'Agata e comincia un periodo di intensa attività, stavolta effettuata in stretta collaborazione con una grande industria dell'automobile.

Una collaborazione che, soprattutto nel primo periodo, risulta piuttosto difficile, con tempi di progettazione lunghi rispetto agli standard precedenti.

Alla fine degli anni '80, la gamma Lamborghini è composta dalla Countach Quattrovalvole (sempre molto richiesta in tutti i mercati del mondo, nonostante sia nata quasi vent'anni prima), dalla Jalpa 350 GTS e dal fuoristrada LM 002.

La Lamborghini ha necessità di sostituire il suo modello di punta e ha da tempo affidato a Marcello Gandini, ancora una volta, il compito di disegnare l'erede della Countach, ma l'impresa è più complicata che in passato a causa della maggior lentezza di decisione del management americano. Fortunatamente la Countach continua a incontrare i favori del pubblico. Nel 1988 viene proposta la versione del 25° anniversario della Casa, venduta in ben 657 esemplari.

La sua erede si chiama Diablo e si dimostra all'altezza delle aspettative, con i 492 CV erogati dal suo V12 di 5,7 litri. Dal punto di vista tecnico essa rappresenta uno sviluppo sostanziale della Countach; il suo progettista, Luigi Marmioli, ha cercato di superare gli aspetti meno positivi del progetto precedente e di preparare un'automobile veramente moderna e attuale. La sua linea, nonostante i molti interventi stilistici in terra americana, ha comunque conservato un apprezzabile design complessivo. Ma la Diablo non è solo bella, è anche potentissima ed ha solide basi tecniche: il motore a 12 cilindri permette di arrivare a una velocità di oltre 327 chilometri all'ora. Nel 1990, la Diablo viene presentata nella versione a due ruote motrici, ma è già pronta quella a trazione integrale, che da quel momento diventerà una caratteristica delle Lamborghini di pregio.

Questa versione, chiamata Diablo VT, per 'Viscous Traction', denominazione legata alla presenza di un giunto viscoso fra l'assale anteriore e quello posteriore, viene presentata al Salone di Ginevra del marzo 1993. È un momento importante e delicato, visto che il mercato globale delle superautomobili si è nuovamente ristretto e ci sono segni di una imminente nuova crisi per tutto il settore. La Diablo, però, convince e la sua produzione continua con buoni risultati commerciali. È nel frattempo terminata la produzione della fuoristrada LM 002; ne sono state costruite in tutto 301 unità.

La Chrysler cede a sorpresa il suo pacchetto azionario il 21 gennaio 1994 a un gruppo di investitori indonesiani.

I nuovi proprietari assumono una serie di dirigenti inglesi e americani che si rivelano progressivamente sempre meno adatti alla loro posizione. La Diablo viene comunque sviluppata con la creazione di alcune serie speciali come la Jota, SE, Monterey, Alpine.

La necessità di creare nuovi modelli porta la Lamborghini a cercare la collaborazione con altri costruttori. Entra così in contatto con l'Audi per ottenere il motore 8 cilindri dell'ammiraglia A8 per un modello sportivo più economico rispetto al resto della gamma.



La Diablo coniuga una linea "ripulita" delle pesanti appendici viste sulla Countach Quattrovalvole con una sportività estrema.

IL DEFINITIVO PASSAGGIO ALL'AUDI

I tecnici dell'Audi che sono coinvolti nell'eventuale collaborazione con la Casa emiliana riportano alla sede centrale, in Germania, rapporti molto positivi sullo stato dell'azienda, sulla ritrovata buona gestione e sulla serietà dei lavori di sviluppo delle vetture.

Ferdinand Piëch, nipote del mitico professor Ferdinand Porsche, l'inventore del famoso Maggiolino, ma anche nipote del fondatore della Casa automobilistica Porsche, Ferry, e soprattutto in quel momento presidente del gruppo Volkswagen, si mostra subito interessato. La Lamborghini lo aveva già affascinato molti anni prima, nel corso delle sue prime visite in Italia come giovane

ingegnere nel mondo dell'automobile. Ora, dopo avere esaminato attentamente la situazione della Casa bolognese, decide di procedere il più rapidamente possibile.

La prima lettera d'intenti fra Audi e Lamborghini viene firmata il 12 giugno 1998 e il contratto per la cessione completa e definitiva di tutte le azioni, dall'ultimo azionista indonesiano alla Casa tedesca, viene siglato il 27 luglio dello stesso anno, cioè meno di 50 giorni dopo. ➤



La possente Murciélago.



L'ultima evoluzione del modello Diablo, la lussuosa VT.

SENZA SUCCESSO IN FORMULA 1

Nel periodo di proprietà Chrysler la Lamborghini, contravvenendo al dogma del suo fondatore che non riteneva necessarie le competizioni, si impegna nello sport, fornendo i motori ad alcuni team della massima formula. L'occasione nasce verso la fine del 1987, quando il team francese di Formula 1 Larrousse propone all'ingegner Mauro Forghieri di realizzare un nuovo motore. Forghieri si rivolge proprio alla Lamborghini, proponendo di avviare insieme il progetto. Ricevuta l'approvazione della Chrysler - che crea un'apposita struttura denominata Lamborghini Engineering - l'ingegnere emiliano progetta il suo propulsore, un V12 di 3,5 litri, la cilindrata massima ammessa dal regolamento.

La stagione 1989 è relativamente deludente, ma il motore mostra comunque potenzialità assai elevate, quindi meritevoli di essere sfruttate: persino una squadra blasonata come la Lotus richiede la fornitura dei motori Lamborghini per la stagione successiva. Grazie anche alla fornitura di motori a due squadre, i risultati del 1990 sono brillanti, con il 3° posto al Gran Premio del Giappone, migliore piazzamento mai raggiunto da un motore Lamborghini in tutte le stagioni di attività. Il finale decisamente in crescita della stagione 1990, con ben 14 punti totalizzati dalle squadre con motore Lamborghini, alimenta comprensibili entusiasmi sia a Sant'Agata sia a Detroit. Un ricco uomo d'affari messicano decide di commissionare alla Lamborghini non più il solo motore per le gare di Formula 1, ma l'intera automobile. L'occasione è ovviamente troppo bella per lasciarla sfuggire, e, una volta constatata l'ampia disponibilità finanziaria del committente, Forghieri e la sua squadra iniziano a lavorare alacremente all'intero progetto. La nuova automobile viene iscritta al campionato mondiale del 1991 ma il finanziatore messicano scompare misteriosamente (non se ne sono mai più avute notizie) e nasce un serio problema di finanziamento della squadra. Un industriale italiano si offre di colmare la lacuna per fare correre l'automobile, che può dunque partecipare, come 'Team Modena', al Campionato mondiale di quell'anno.



Lotus e Larrousse rinunciano, per quella stagione, al motore Lamborghini, richiesto invece dalla Ligier. Ma lo sforzo di seguire un'intera squadra corse e la fornitura dei motori esterni, con finanziamenti decisamente insufficienti allo scopo, provoca l'aggravarsi di problemi già noti e la stagione delle monoposto di Sant'Agata non entusiasma.

Nonostante l'impegno di Forghieri, la scarsa sensibilità della proprietà americana a questo problema porta a un calo progressivo delle prestazioni delle vetture e la stagione 1991 si chiude in maniera negativa, con il ritiro definitivo dal Campionato mondiale.

La stagione 1992 vede il ritorno della Lamborghini al ruolo di fornitore del solo motore per le squadre Larrousse e Minardi. Nel 1993 vengono forniti i V12 solo alla Larrousse.

A fine anno si chiude definitivamente l'avventura nella massima formula.



Nel giro di pochi mesi viene rinnovato completamente il Consiglio d'Amministrazione: nelle varie posizioni si avvicendano manager scelti con cura dal Gruppo Audi, da Giuseppe Greco a Werner Mischke, da Rodolfo Rocchio ad Hans-Peter Rottländer, al designer Luc Donckerwolke e ad altri ancora.

Quello che è più importante è che da quel momento incomincia, a tutti gli effetti, una nuova vita per la Lamborghini.

La Casa di Sant'Agata Bolognese si avvia verso il nuovo millennio e vi entra con la sicurezza di essere finalmente approdata in ottime mani.

La prima grande novità arriva nel 2001 ed è l'erede della Diablo: la Murciélago. Rispetto alla genitrice aumenta ancora la potenza, che ora arriva a 580 CV. Sempre nel 2003, in questo caso al Salone dell'Automobile di Ginevra, arriva l'altra grande novità: si chiama Gallardo ed è la nuova "piccola Lamborghini".

Dire che la Gallardo è "piccola" fa un po' sorridere. Lo è, naturalmente, se la si confronta con la grande Murciélago: ma, in assoluto, questo aggettivo mal si

addice a un'automobile che ha un motore 10 cilindri a V da 500 CV, con 50 valvole, trazione integrale permanente e una velocità massima che supera ampiamente i 300 km/h. Certo, anche il concetto di "piccolo" è relativo, e a Sant'Agata forse si ritiene che siano tali tutte le automobili che hanno meno di 12 cilindri. In ogni caso, è chiaro che la Gallardo si propone come una splendida seconda Lamborghini, la "sorellina" ideale della potentissima Murciélago. ■



Potente ma soprattutto leggera e aerodinamica: con la Gallardo, la Lambo dell'era Audi, rientra alla grande nel campo delle Supercar compatte.

TABELLA PRODUZIONE

MODELLO	UNITÀ PRODOTTE	MODELLO	UNITÀ PRODOTTE
350 GTV	1	Urraco P250	275
350 GT	135	Urraco P250S	246
3500 GTZ	2	Jalpa 350	420
350 GTS	2	Countach LP 400	152
400 GT 2+2	250	Countach LP 400S	235
400 GT 2p.	23	Countach 25	658
Miura P400	275	Countach 4V	631
Miura P400S	338	Countach LP 5000S	323
Miura SV	150	LM 002	301
Jslero	155	Diablo	873
Jslero S	70	Diablo VT	529
Espada 400 GT Serie I	176	Diablo SE	157
Espada 400 GTE Serie II	578	Diablo VT Roadster	468
Espada 400 GTS Serie III	472	Diablo SV	346
Jarama 400 GT	177	Diablo SVR	34
Jarama 400 GTS	150	Diablo GT	83
Silhouette	54	Diablo GTR	32
Urraco P300	203	Diablo 6.0	337
Urraco P200	71	Diablo 6.0 SE	44

CARATTERISTICHE TECNICHE LAMBORGHINI 350 GT (1964)

MOTORE: anteriore longitudinale, 12 cilindri a V (60°), alesaggio e corsa 77x62 mm, cilindrata 3.464 cm³, rapporto di compressione 9,5:1, potenza max 320 CV a 7.000 giri/min, coppia 325 Nm a 4.500 giri/min, 2 valvole per cilindro, 2 alberi a camme in testa per bancata.

ALIMENTAZIONE: 6 carburatori mono corpo orizzontali Weber 40DCOE.

TRASMISSIONE: trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio meccanico a 5 rapporti.

FRENI: a disco sulle quattro ruote.

SOSPENSIONI: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi a raggi, pneumatici 205 R 15.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.640 mm, larghezza 1.730 mm, altezza 1.220 mm, passo 2.550 mm, peso in ordine di marcia 1.200 kg.

PRESTAZIONI: 250 km/h, accelerazione da 0-100 km/h in 6,8 s.

CARATTERISTICHE TECNICHE LAMBORGHINI MIURA P400 (1966)

MOTORE: posteriore trasversale, 12 cilindri a V (60°), alesaggio e corsa 82x62 mm, cilindrata 3.929 cm³, rapporto di compressione 9,5:1, potenza max 350 CV a 7.000 giri/min, coppia 369 Nm a 5.100 giri/min, 2 valvole per cilindro, 2 alberi a camme in testa per bancata.

ALIMENTAZIONE: 4 carburatori triplo corpo verticali Weber 40 IDA 3C.

TRASMISSIONE: trazione posteriore con differenziale autobloccante, frizione monodisco a secco, cambio meccanico a 5 rapporti.

FRENI: a disco sulle quattro ruote.

SOSPENSIONI: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega leggera con gallettone centrale, pneumatici 205 R 15.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.360 mm, larghezza 1.760 mm, altezza 1.050 mm, peso in ordine di marcia 980 kg.

PRESTAZIONI: 276 km/h.

CARATTERISTICHE TECNICHE LAMBORGHINI ESPADA (1968)

MOTORE: anteriore longitudinale, 12 cilindri a V (60°), alesaggio e corsa 82x62 mm, cilindrata 3.929 cm³, rapporto di compressione 10,7:1, potenza max 350 CV a 7.500 giri/min, coppia 394 Nm a 5.500 giri/min, 2 valvole per cilindro, 2 alberi a camme in testa per bancata.

ALIMENTAZIONE: 6 carburatori doppio corpo orizzontali Weber 40DCOE.

TRASMISSIONE: trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 rapporti.

FRENI: a disco sulle quattro ruote.

SOSPENSIONI: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega leggera con gallettone centrale (poi a 5 bulloni), pneumatici 215 VR 15.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.730 mm, larghezza 1.860 mm, altezza 1.185 mm, peso in ordine di marcia 1.705 kg.

PRESTAZIONI: 245 km/h.

CARATTERISTICHE TECNICHE LAMBORGHINI URRACO P250 (1970)

MOTORE: posteriore centrale trasversale, 8 cilindri a V (80°), alesaggio e corsa 86x53 mm, cilindrata 2.362 cm³, rapporto di compressione 10,4:1, potenza max 220 CV a 7.600 giri/min, coppia 225 Nm a 5.750 giri/min, 2 valvole per cilindro, 1 albero a camme in testa per bancata.

ALIMENTAZIONE: 4 carburatori doppio corpo invertiti Weber.

TRASMISSIONE: trazione posteriore, frizione monodisco a secco con comando idraulico, cambio a 5 rapporti.

FRENI: a disco autoventilanti sulle quattro ruote.

SOSPENSIONI: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti (McPherson), molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici idraulici.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega leggera, pneumatici 205/70 VR 14.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.250 mm, larghezza 1.760 mm, altezza 1.115 mm, peso in ordine di marcia 1.100 kg.

PRESTAZIONI: 240 km/h, accelerazione da 0-100 km/h in 6,9 s.

CARATTERISTICHE TECNICHE LAMBORGHINI COUNTACH LP400 (1973)

MOTORE: posteriore longitudinale, 12 cilindri a V (60°), alesaggio e corsa 82x62 mm, cilindrata 3.929 cm³, rapporto di compressione 10,5:1, potenza max 375 CV a 8.000 giri/min, coppia 365 Nm a 5.000 giri/min, 2 valvole per cilindro, 2 alberi a camme in testa per bancata.

ALIMENTAZIONE: 6 carburatori doppio corpo Weber 45DCOE.

TRASMISSIONE: trazione posteriore con differenziale autobloccante, frizione monodisco a secco con comando idraulico, cambio a 5 rapporti.

FRENI: a disco autoventilanti sulle quattro ruote.

SOSPENSIONI: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti a parallelogrammi, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega leggera, pneumatici anteriori 205/70 VR 14, posteriori 215/70 VR 15.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.010 mm, larghezza 1.870 mm, altezza 1.030 mm, peso in ordine di marcia 1.200 kg.

PRESTAZIONI: 315 km/h, accelerazione 0-100 km/h in 5,6 s.

CARATTERISTICHE TECNICHE LAMBORGHINI DIABLO (1990)

MOTORE: posteriore centrale longitudinale, 12 cilindri a V (60°), alesaggio e corsa 87x80 mm, cilindrata 5.707 cm³, rapporto di compressione 10:1, potenza max 492 CV a 6.800 giri/min, coppia 580 Nm a 5.200 giri/min, 4 valvole per cilindro, 2 alberi a camme in testa per bancata.

ALIMENTAZIONE: iniezione elettronica Lamborghini L.I.E. con 2 catalizzatori.

TRASMISSIONE: trazione posteriore con differenziale autobloccante, frizione monodisco a secco con comando idraulico, cambio a 5 rapporti.

FRENI: a disco autoventilanti sulle quattro ruote.

SOSPENSIONI: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori oleopneumatici, posteriori doppi.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega leggera, pneumatici anteriori 245/40 ZR 17, posteriori 335/35 ZR 17.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.460 mm, larghezza 2.040 mm, altezza 1.105 mm, peso in ordine di marcia 1.625 kg.

PRESTAZIONI: 325 km/h, accelerazione 0-100 km/h in 4,1 s.