



Automobili Lamborghini S.p.A. – Storia

1963-1964

Ufficialmente, la storia della 'Lamborghini Automobili' inizia nel 1963. Bisogna però pensare alle radici lontane dell'evento e queste radici sono quelle di Ferruccio Lamborghini, classe 1916, nato sotto il segno del Toro, abile, impetuoso, volitivo, il vero protagonista della nascita dell'azienda e delle fasi iniziali della sua straordinaria storia.

Quando decise di impegnarsi nella costruzione di una fabbrica di automobili sportive di lusso, Ferruccio era un uomo molto ricco: già nel primissimo dopoguerra aveva fondato la sua fabbrica di trattori, che aveva lanciato con energia e determinazione creando un vero punto di riferimento nel settore. Poi erano venute altre attività, che lo avevano portato a essere ricco al momento giusto, prima di raggiungere la soglia dei cinquant'anni. All'inizio degli anni Sessanta, Lamborghini era quindi un uomo di successo, forte e dalle idee chiare; ma quando disse che avrebbe fabbricato un'automobile supersportiva con cui fare concorrenza alla Ferrari, molti pensarono che fosse impazzito. Costruire un'auto del genere era vista come una inspiegabile stravaganza, un pericoloso tuffo nel buio, qualcosa che avrebbe mangiato denaro senza restituire alcun profitto.

Si mise a lavorare al progetto alla fine del 1962 e già nel maggio del 1963 costituiva la società 'Automobili Ferruccio Lamborghini', acquistando un grande terreno a Sant'Agata Bolognese, a circa 25 chilometri dal capoluogo emiliano, per costruire ex novo una grande, modernissima fabbrica. L'esperienza che aveva fatto con le sue precedenti aziende lo mise nella condizione di realizzare l'impianto migliore per il suo scopo: una struttura molto razionale, senza pari all'epoca in questo settore. Il grande capannone centrale, luminosissimo, era strettamente attaccato alla palazzina degli uffici, in maniera che i dirigenti avessero costantemente sotto controllo la situazione della produzione. Questo era particolarmente gradito proprio a Lamborghini, che non si poneva troppi scrupoli a lavorare personalmente sulle automobili quando gli sembrava che qualcosa non fosse fatto come avrebbe voluto.

Il primo modello nacque con tutta la fretta del caso, dal momento che in realtà solo pochi mesi separavano la decisione di costruire la fabbrica e la data fissata per la sua presentazione ufficiale. L'appuntamento scelto era quello, tradizionale



all'epoca, del Salone dell'automobile di Torino, in programma all'inizio del novembre 1963. Avendo le idee molto chiare, Lamborghini poté evitare di perdere tempo nel cercare gli uomini giusti: il motore, che doveva essere il più bel 12 cilindri a V prodotto in zona, e quindi nel mondo, lo affidò subito a Giotto Bizzarrini, che aveva firmato alcuni degli ultimi motori della Ferrari, mentre per il resto della vettura e per l'avviamento della produzione assunse due giovani ingegneri molto promettenti, Giampaolo Dallara e Giampaolo Stanzani. Un impegno notevole e il tempo era poco, ma ciò nonostante la 350 GTV, quando venne presentata, era già un capolavoro.

Il 1964 fu, guardandolo in retrospettiva, un anno veramente straordinario. Era nata la 350 GT.

L'evoluzione immediata e quasi inevitabile della 350 GT, di cui furono prodotti 120 esemplari, fu la 400 GT, con motore portato a 4 litri e il primo cambio disegnato e costruito in casa dalla Lamborghini: inizialmente basata sulla scocca a due posti e poi evoluta nella 400 GT 2+2, con due posti di fortuna dietro ai due principali, la 400 GT raggiunse la rispettabile cifra complessiva di produzione di 273 esemplari.

1965-1966

Fra ottobre 1965 e giugno 1966, la Casa bolognese presentò un numero impressionante di novità: ma se i prototipi 3500 GTZ (con la carrozzeria di Zagato), 350 Spider di Touring, la Monza 400 di Neri e Bonacini erano poco più che esemplari unici, il telaio apparentemente stravagante che la Lamborghini presentò nel suo stand al Salone di Torino del 1965 era destinato ad avere un profondo impatto sulla storia della Casa e dell'intero mondo dell'automobile.

La nascita di questo telaio è da ricondurre all'entusiasmo vero e genuino dei due giovani ingegneri, Dallara e Stanzani, messi da Ferruccio alla guida tecnica della sua fabbrica. L'idea dei due giovani ingegneri bolognesi era di portare su strada non più l'interpretazione della classica Gran Turismo tradizionale, ma una versione appena civilizzata di un'automobile davvero da corsa. Il loro progetto, battezzato in maniera del tutto provvisoria 400 TP, aveva dunque il motore 12 cilindri 4 litri della 400 GT piazzato dietro l'abitacolo, in posizione trasversale, con il cambio e il differenziale uniti al basamento del motore in un'unica fusione; il telaio era di lamiera piegata, saldata e forata per ridurre il peso. La storia ci racconta che, quando Lamborghini vide il progetto, lo approvò seduta stante, sconvolgendo i due sorpresissimi progettisti, che non osavano sperare in una conclusione così felice della loro proposta. Per una volta, però, Lamborghini sbagliò le sue previsioni: dichiarò



infatti che un'automobile così andava fatta, perché sarebbe stata una buona pubblicità per il marchio, anche se poi, chiaramente, non se ne sarebbero vendute più di cinquanta in tutto il mondo. Anche i grandi, ogni tanto, sbagliano. Il telaio venne realizzato in tempi abbastanza rapidi, ed esposto al Salone dell'Automobile di Torino dell'ottobre 1965.

Uno che credeva in quel telaio e soprattutto nelle capacità di Lamborghini era Nuccio Bertone. Il carrozziere torinese era uno che di automobili e di motori se ne intendeva, e molto: non appena ebbe visto il telaio andò da Lamborghini e gli disse "io sono quello che può fare la scarpa per il tuo piede". Si strinsero la mano e iniziò così un'avventura straordinaria.

A Marcello Gandini, toccò il compito di interpretare le idee di Bertone, creando per il telaio bolognese una carrozzeria unica e sensazionale, qualcosa che, nella sua miscela di aggressività, eleganza, originalità e classe fu poi destinato a rivelarsi irripetibile: era nata la Miura.

Perché sia chiamata così, in realtà, non si sa. Soprattutto, Ferruccio non ha mai voluto rivelare che cosa gli avesse suggerito l'analogia con questa razza di tori straordinaria e fortissima, che è un mito della tauromachia spagnola. Di sicuro a lui, che era nato sotto il segno del Toro e che proprio da questo segno aveva ricavato l'orgoglioso blasone di tutte le sue attività industriali, chiamare un'automobile con il nome di un toro da combattimento doveva venire naturale. Quello che può sorprendere è che, scegliendo il primo nome per la sua prima automobile di grande impatto mondiale, egli scegliesse istintivamente il nome migliore e più indicato.

Infatti i tori Miura, secondo gli intenditori, non sono tori normali. Sono i più forti, ma soprattutto i più intelligenti e cattivi, nel senso militare del termine, di tutti i tori da combattimento. I toreri parlano spesso, nei loro libri, dello sguardo inconfondibile dei Miura: uno sguardo da combattenti veri, astuti e forti. Il nome era quindi particolarmente azzeccato, fulmineo nelle sue cinque lettere.

Il lavoro per preparare la Miura divenne immediatamente frenetico. Gandini raccontò poi che da ottobre a febbraio lavorarono tutti ventiquattr'ore al giorno, tutti i giorni della settimana, per rispettare un appuntamento imperdibile: il Salone dell'Automobile di Ginevra del 1966. Il miracolo, effettivamente, fu proprio quello: che il telaio presentato come prototipo del tutto sperimentale nell'autunno del '65 era diventato, in quattro mesi soli, la più bella automobile stradale del mondo.

A Ginevra, la Miura fu la regina incontrastata del Salone. L'entusiasmo era alle stelle e, con un colpo di teatro sensazionale, Lamborghini riuscì a elevarlo ancora portando la



Miura al gran premio di Montecarlo, senz'altro il fine settimana più clamoroso per le automobili sportive in generale e per quelle di altissimo livello in particolare. La Miura arancione che lui parcheggiò davanti all'hotel de Paris il sabato pomeriggio, attrasse tanti spettatori da bloccare completamente la piazza del Casinò, generando ancora più entusiasmo, interesse e ordini. Un risultato semplicemente travolgente.

1967-1972

Nell'ottobre del 1967, solo tre anni dopo il suo debutto incerto a Torino, Lamborghini approda al Salone dell'auto con una serie straordinaria. Questa volta la gamma di vetture era davvero impressionante. Ufficialmente la 350 GT era ancora disponibile, ma in realtà era già fuori produzione. La coppia d'oro composta dalla 400 GT 2+2 Coupè e dalla Miura galvanizzò letteralmente gli esperti del settore richiamandoli verso lo stand della giovane azienda bolognese che, nel giro di una notte, divenne la prediletta da tutte le riviste automobilistiche. Anche la Carrozzeria Touring presentò una delle sue creazioni in occasione del salone, la quale sancì, tuttavia, l'ultimo atto nella storia di questa prestigiosa azienda: l'originale Flying Star, ispiratasi al telaio con motore frontale della 400 GT.

Correva l'anno 1967 e Lamborghini poteva finalmente guardare al futuro con occhi più ottimisti. La valanga di ordini per la Miura portò nuovi liquidi nelle casse dell'azienda, ma soprattutto generò un interesse e una pubblicità mai visti prima. Almeno in questo Lamborghini aveva centrato l'obiettivo: un modello come questo era destinato ad entrare con veemenza nelle menti e nelle anime degli appassionati. Lamborghini divenne quindi un nome simbolico nel mondo delle auto, l'emblema dell'eccesso, dello spingersi oltre ad ogni costo, del fare sempre di più e meglio di qualsiasi altro senza i preconcetti e i limiti dettati dalle convenzioni. Questa impostazione non impedì certamente ai numerosi appassionati di continuare ad acquistare ed apprezzare la 400 GT, un modello serio e ormai maturo, ma fu la Miura a dare un prestigio unico all'azienda.

Ancora una volta, l'anno fu inaugurato da qualcosa di straordinario, questa volta da un'idea di Bertone e Gandini: un'incredibile quattro posti con motore posteriore montato trasversalmente dietro all'asse e due sensazionali porte ad apertura verticale. Il concetto di apertura verticale delle porte apparve per la primissima volta in un modello innovativo chiamato Marzal e sarebbe gradualmente diventato un segno identificativo del top di gamma Lamborghini. La Marzal non era destinata alla produzione. Tuttavia, questo non le impedì di diventare la star di numerosi saloni dell'auto e di apparire sulle copertine di varie riviste internazionali. Inoltre, in



quello stesso anno, la Marzal fu scelta dal Principe Ranieri di Monaco per aprire, al fianco della Principessa Grace, il Gran Premio di Monte Carlo. Ancora una volta, Ferruccio Lamborghini dimostrò di avere un fiuto eccezionale per la pubblicità.

Mentre Dallara e Stanzani lavoravano per migliorare le auto in produzione con l'aiuto del test driver neozelandese Bob Wallace, Ferruccio, sempre pieno di idee, spingeva per presentare al mondo nuovi modelli. Non si trattava solamente di vanità: la presentazione della Miura Roadster al Salone dell'auto di Bruxelles nel 1968 aiutò a testare le reazioni dei clienti alla possibilità di arricchire la gamma con una decappottabile. Nonostante l'entusiasmo iniziale, questo modello ricevette pochi ordini e di conseguenza rimase solamente un glorioso prototipo da esposizione senza alcun seguito di produzione. Un altro avvenimento importante fu la presentazione della Islero GT nel marzo di quello stesso anno. Presentata ufficialmente alla stampa il 16 febbraio del 1968 ad un prezzo di 6.450.000 lire, questa vettura aveva un costo piuttosto elevato. Tuttavia, il suo motore da 300 CV e i suoi interni ancora più comodi e ben rifiniti la rendevano un'auto degna del suo prestigioso nome. Era la GT che Lamborghini aveva sempre sognato, l'erede naturale della 400 GT che andò fuori produzione dopo la chiusura della Carrozzeria Touring. La Islero GT era una Coupè 2+2 dal design impressionante ed elegante, dotata della stessa meccanica della 400. Le sue vendite si fermarono però a livelli modesti, a causa del fatto che la clientela Lamborghini era ormai abituata ai tocchi di stile della Miura.

Ma un nuovo successo stava per abbattersi sul Salone dell'auto di Ginevra di quello stesso anno. La Espada, ispirata alle linee della Marzal, era un modello a due porte straordinario, dotato di motore frontale e quattro comodi posti. Con un passo di 2650 mm, ostentava uno stile completamente originale e davvero innovativo. Fu probabilmente la massima espressione del periodo di maggior successo, in termini di creatività, di Marcello Gandini. Completamente nuova e originale, la Espada diede un taglio con il passato, dall'equilibrio dei due volumi principali all'ampio lunotto posteriore dal quale si accedeva al portabagagli, passando per il largo cofano piatto che si apriva come un blocco unico, la linea di cintura bassa e slanciata, i passaruota posteriori che coprivano parzialmente le ruote e i condotti NACA sul cofano. Ancora una volta, gli ordini furono tantissimi e il nome Lamborghini era in quel momento legato saldamente al concetto che la Espada trasmetteva con decisione.

Nonostante i problemi logistici e organizzativi, nessuno riusciva a starsene con le mani in mano. Nel 1969 le linee di produzione dei tre modelli (Islero, Espada e Miura) erano appena partite quando si iniziò a pensare a nuovi miglioramenti. L'operazione più importante riguardava indubbiamente l'approvazione di un'intera serie di modifiche, effettivamente



richieste per la Miura, e la loro trasposizione in un'unica nuova versione. Da qui nacque nel novembre del 1968 la versione S. La sua presentazione non poteva non avvenire in occasione del Salone di Torino di quell'anno. La nuova Miura offriva ai clienti un motore da 370 CV, 20 in più della versione precedente. Era inoltre dotata di alzacristalli elettrici, interni più lussuosi grazie alle finiture, mentre tra gli optional era possibile scegliere l'aria condizionata (una novità al limite del bizzarro, per lo meno in Europa) e la tappezzeria in vera pelle. Solo la finitura cromata su alcune parti minori della carrozzeria e una piccola S in metallo che riprendeva la forma di una saetta, collocata sul pannello posteriore della vettura, la distinguevano dal modello precedente che, di fatto, concluse qui la sua carriera. Anche la Islero GT fu successivamente rielaborata, migliorata in termini di potenza e rifinita: fu dunque realizzata la versione GTS, presentata il 31 maggio del 1969. Il 1969 fu segnato dalla temporanea stabilizzazione della gamma di modelli Lamborghini.

La Islero GT uscì di scena in sordina con un numero piuttosto modesto di modelli prodotti (225 tra Islero GT e Islero GTS). Furono invece confermate la Miura S e la Espada, la cui produzione aumentò gradualmente, rinnovate e modificate nella Serie II che fu presentata al Salone dell'auto di Bruxelles. La nuova serie venne notevolmente migliorata ed equipaggiata con un motore da 350 CV, freni autoventilanti più potenti e un cruscotto più convenzionale. Fu un anno glorioso per questo modello che rappresentò un traguardo non solo per l'azienda, ma anche per Ferruccio e gli obiettivi che si era prefissato all'inizio di questa avventura. Solo nel 1970 furono vendute 228 Espada, una cifra notevole per una vettura così costosa e importante.

Lamborghini insisteva sul fatto che fosse indispensabile aggiungere alla quattro posti Espada e alla due posti Miura, un modello "intermedio", una 2+2 che avrebbe rappresentato il massimo nell'arena delle Gran Turismo italiane. Bertone rispose con un modello che era essenzialmente l'evoluzione stilistica della Islero con l'aggiunta di diversi elementi dell'Espada, ovvero un modello che avrebbe teoricamente incarnato i suoi ideali. Nacque così la Jarama. Nonostante il suo elegante lancio nel 1970 al Salone di Ginevra, la nuova arrivata non impressionò particolarmente gli appassionati.

A quel tempo Lamborghini era considerata in tutto il mondo il simbolo dell'eccesso, di qualcosa che andava oltre la filosofia e il design delle altre aziende automobilistiche. Quando costruiva vetture razionali, moderate, dalle caratteristiche quasi normali, non rispecchiava queste caratteristiche e non raggiungeva quindi il successo previsto. Nel 1970 fu annunciato e presentato un nuovo grande progetto, una Lamborghini radicalmente innovativa, "diversa". Si trattava della P250



Urraco e ancora una volta venne scelto il nome di un toro da corrida. La Urraco era dotata di motore da 2,5 litri progettato da Stanzani, con un sistema di distribuzione ad albero a camme singolo. Era costruita in base a criteri che avrebbero permesso una produzione su larga scala (considerando gli standard delle supersportive italiane), presentava una linea attraente ideata da Bertone e, almeno sulla carta, prestazioni eccellenti ad un prezzo decisamente inferiore rispetto a quello della Miura.

Per la realizzazione di questa vettura, Lamborghini allargò lo stabilimento di Sant'Agata costruendo un nuovo edificio di circa 500 metri quadrati dietro a quello già esistente. Le aspettative non potevano essere più rosee: la vettura, presentata al Salone di Torino nell'ottobre del 1970, fu accolta da un enorme consenso ed iniziarono a piovere gli ordini.

Per la storia di Lamborghini e per i suoi appassionati, la creazione di una Miura da corsa segnò un avvenimento significativo, reso possibile anche grazie all'impegno del test driver neozelandese Bob Wallace. Stiamo parlando della Jota. Pur non provenendo dal mondo delle corride, il nome di questa vettura aveva comunque un sapore spagnolescente. La Jota è infatti una danza tipica della Spagna. Il cambio di nome non era casuale: il lavoro di Wallace non era solamente estetico come quello di tanti altri progettisti. Egli creò un'auto da corsa che prendeva in prestito solamente la configurazione meccanica dalla Miura, in particolare il motore montato trasversalmente in posizione intermedia posteriore e le linee generali della carrozzeria. Il telaio era invece completamente nuovo, realizzato con elementi tubolari e lamiera piegata, saldata e incollata per garantire maggiore rigidità. La carrozzeria era realizzata in alluminio, il telaio fu notevolmente migliorato e la potenza del motore sostanzialmente aumentata fino a 440 CV a 8500 giri/min.

Modificata e alleggerita fino a pesare solamente 890 chilogrammi, questa vettura offriva prestazioni incredibili, con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 3,6 secondi! Esternamente la Jota era immediatamente riconoscibile grazie ai proiettori sottili sotto le coperture di Plexiglas, i passaruota più ampi, in particolare quelli posteriori, l'eliminazione delle griglie sul cofano anteriore, i piccoli cristalli laterali a scorrimento e i tipici cerchi in lega di magnesio. Inconfondibile, ultra veloce e aggressiva, questa vettura era perfetta per l'ingresso di Lamborghini nel mondo delle corse. Sfortunatamente però, la Jota non ebbe molto seguito. Tuttavia, l'imprenditore bolognese, che nel frattempo aveva inaugurato altre attività industriali nei settori dell'oleodinamica e di altri componenti, non era solito adagiarsi sugli allori. Continuava a spronare il suo staff tecnico, che a dire il vero non aveva bisogno di incoraggiamenti, affinché fosse introdotta una gamma completa di modifiche alla Miura (in parte ispirate



dall'esperienza della Jota), creando in questo modo la versione definitiva e assoluta di questo modello leggendario, ovvero la SV, presentata al Salone dell'auto di Ginevra nel 1971.

Nonostante un'evoluzione di grande successo, la SV presentata nel 1971 a Ginevra passò di fatto inosservata e solamente pochi riconobbero l'importanza che questa supersportiva Lamborghini, praticamente perfetta, avrebbe acquisito nel corso degli anni. La spiegazione è semplice: l'attenzione dei partecipanti all'evento fu richiamata da una vettura ancora più straordinaria e spettacolare, la vera star non solo dello stand Lamborghini, ma di tutto il salone. Si trattava di una vettura nata dalla combinazione del genio di Lamborghini con quello di Bertone, realizzata come sempre in tempi record dai due uomini di fiducia dell'azienda, Stanzani e Gandini. Questo modello spettacolare era la LP 500, meglio conosciuta come "Countach".

Era una vettura decisamente rivoluzionaria a partire dalla sua linea che lasciò senza parole tutti i partecipanti all'evento, suscitando la loro ammirazione. La parte anteriore elegante ma allo stesso tempo aggressiva, il parabrezza piatto collegato senza alcuna giuntura al cofano anteriore da un'estremità e dall'altra al tetto che, a sua volta, continuava fino al vano motore formando un'unica curva graduale che partiva dai parafranghi arrivando al pannello posteriore della carrozzeria, caratterizzavano questo concetto di stile completamente nuovo, sorprendente e innovativo. Ancora una volta, Lamborghini aveva sovvertito le regole.

I cambiamenti che stavano avendo luogo intorno a Lamborghini riflettevano, tuttavia, la situazione sociale del mondo, in particolare dell'Italia. Le agitazioni sindacali di quel periodo crearono disagi in tutte le fabbriche, in particolare nelle aziende metalmeccaniche del nord Italia, dove il controllo della proprietà era apertamente contestato e una corretta organizzazione divenne sempre più difficile. Per Lamborghini, abituato da sempre al controllo diretto, a volte duro, piuttosto paternalistico ma sempre attento, delle sue aziende, questa situazione divenne intollerabile. Nel 1972 vendette la sua quota di maggioranza allo svizzero Georges-Henri Rossetti e l'anno successivo vendette anche le azioni rimanenti all'amico René Leimer. Il fondatore dell'azienda, l'artefice della straordinaria e vitale esplosione dei primi otto anni, abbandonò per sempre le scene.

1972-1980

L'attività dell'azienda continua comunque a pieno ritmo. Nel 1972 sono in piena 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 cavalli 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. Quasi inevitabilmente arriva anche la versione S, nell'ottobre di quell'anno. L'anno dopo, mentre si attende che lo sviluppo del prototipo Countach permetta di raggiungere uno stadio tale da approntarne la produzione in piccola serie, 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 terza serie, 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 1226 unità, un numero elevatissimo per un fabbricante di queste dimensioni e con prezzi di listino di altissimo livello. La Countach di produzione, 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 (3929 cc), compare al Salone di Ginevra del 1973. La Countach davvero di serie arriva alla fine del 1973, con l'esemplare verde brillante esposto al Salone di Parigi, ora parte della collezione permanente del Museo Lamborghini. È la prima Countach nella quale appare il grande tergicristallo unico anteriore. La gamma-modello del 1974 comprende quindi Countach, Espada Terza Serie, Jarama S e Urraco S.

Il mondo, intanto, cambia. La crisi petrolifera iniziata dalla guerra fra arabi e israeliani del 1973 crea un alone di paura attorno ai rifornimenti di carburante. La Lamborghini, a causa della sua collocazione nel segmento estremo delle superautomobili, viene colpita in maniera particolarmente dura, e reagisce come può. La presentazione di due nuovi modelli Urraco, cioè in pratica 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 e maturo modello 3 litri (P300), con una distribuzione bialbero in testa e potenza portata a 250 cavalli, tenta di sopperire ai problemi del momento. Il graduale peggioramento della situazione sociale e la diminuzione delle vendite portano alla necessità di razionalizzare la gamma di produzione. La Jarama esce praticamente di produzione, mentre al Salone di Torino del 1974 Bertone propone uno studio molto interessante sulla base della meccanica P300: la Bravo è una berlinetta cuneiforme, con un trattamento inedito del cofano anteriore e posteriore, la vetratura anteriore e laterale è giuntata senza che vi siano montanti in vista. Partendo dalla eccellente base meccanica dell'ormai perfezionata Urraco P300, la Lamborghini decide dunque di sviluppare, assieme a Bertone,



un modello con tetto asportabile. Presentata al Salone di Ginevra del 1976, la Silhouette è un'automobile aggressiva, dall'aspetto inconfondibile. La Silhouette ha il motore 3 litri V8 della Urraco P300 portato a 260 cavalli, sempre in posizione posteriore, centrale e trasversale, scocca e carrozzeria sono completamente realizzati in acciaio.

Le difficoltà commerciali e produttive portarono il responsabile della Lamborghini a cercare collaborazioni esterne, per utilizzare meglio impianti che, a causa della crisi di vendite, rimanevano in larga parte inattivi. La collaborazione più significativa fu impostata nel 1976 con la Bmw Motorsport, guidata all'epoca da Jochen Neerpasch. Il contratto prevedeva la progettazione e successivamente la realizzazione di un'automobile supersportiva con motore posteriore centrale. Intervenne anche un'altra vicenda a complicare ulteriormente le cose: a seguito di contatti presi con l'ambiente dei fornitori militari di veicoli fuori strada, e in particolare con la MTI (Mobility Technologies International), i proprietari della Casa decisero di affrontare la progettazione e la realizzazione di 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.

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 la collaborazione con la BMW. Nel 1978 termina la produzione della Espada, poi finisce la Urraco, infine, nel 1979, anche la Silhouette. Rimane dunque in produzione la sola Countach in versione S, cioè quella inventata da Wolf. È infatti lui il primo a capire che la Countach, che è già diventata in tutto il mondo il simbolo della superautomobile sportiva 'definitiva', può essere rielaborata, potenziata, soprattutto resa ancora più aggressiva e sfrontata dal punto di vista estetico. Dove Gandini aveva cercato di mantenere una complessiva pulizia di forme e la Casa aveva aggiunto solo il minimo possibile di appendici aerodinamiche e prese d'aria, Wolf esagera, seguendo l'impostazione estetica della Silhouette: monta larghissimi pneumatici Pirelli P7 su speciali cerchi in lega a 5 fori, allarga i passaruota. Con un coup de théâtre sensazionale, si inventa anche l'installazione di un massiccio alettone sul cofano posteriore, un'appendice più scenografica che funzionale, ma che, assieme a schemi cromatici particolarmente aggressivi, proietta la Countach ancora più in alto nel firmamento dell'immaginario collettivo per spettacolarità e aggressione visiva, il top assoluto per gli appassionati di auto sportive.

Bertone crede ancora nella Casa bolognese e nel 1980 presenta un interessante studio di automobile completamente scoperta



ricavata dalla base della P300: la Athon. Il nome vuol essere un inno al sole, e infatti questa automobile è completamente scoperta e priva di qualsiasi tetto, ma non ha seguito. Si scivola verso il fallimento, poi la liquidazione. Nel 1980, la Lamborghini è ormai data per spacciata.

1981-1987

Fortunatamente, il fascino di queste automobili, di un marchio ormai diventato leggendario e soprattutto la suggestione assolutamente impareggiabile della Countach portano grande interesse attorno all'azienda, che non appena viene posta in liquidazione ha già parecchi pretendenti che la vorrebbero rilevare. Il giudice affida l'azienda 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, squisitamente tecnica, è l'assunzione dell'ingegner Giulio Alfieri come responsabile tecnico della Casa. Con questo celeberrimo progettista al comando dell'azienda e i fedelissimi della prima ora la Lamborghini si presenta al Salone di Ginevra del marzo 1981. Espone una Miura rielaborata con esiti discutibili da una ditta svizzera, la Countach S con grande alettone posteriore e il primo tentativo di rielaborazione del grosso fuoristrada Cheetah, modificato ampiamente per sfuggire alle minacce legali da parte della FMC e diventato così la LM. Ma, segno più tangibile e rassicurante del nuovo corso della Lamborghini, appare anche per la prima volta la Jalpa.

L'iniezione di capitali praticata dalla famiglia Mimran permette finalmente di tornare a lavorare in maniera seria sulla Countach, rimasta sostanzialmente invariata dal 1973, a parte gli allargamenti dei parafanghi 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 cavalli e riguadagnare così quell'eccellenza prestazionale che proprio la gommatura e le appendici aereodinamiche avevano in parte sacrificato. Questa è la Countach 5000, esteticamente però quasi indistinguibile dalla S 4 litri. I fratelli Mimran decidono inoltre di insistere sulla strada, per l'epoca sicuramente innovativa, del grande fuoristrada ad alte prestazioni. Sempre nel 1982 il motore viene razionalmente trasferito davanti all'abitacolo e nasce così il prototipo LMA, sigla che può voler dire, a seconda delle interpretazioni, 'Lamborghini Motore Anteriore' o 'Lamborghini Militare Anteriore'. Prosegue, in maniera continua anche se dispendiosa, il lavoro di sviluppo della fuoristrada, che diventa LM 004; ora monta un colossale



motore anteriore con cilindrata di 7 litri: la sua velocità massima supera per la prima volta la barriera dei 200 chilometri all'ora. La Pirelli collabora con la Lamborghini nello sviluppo di una nuova gomma ad altissime prestazioni per l'uso su tutti i terreni, sull'asfalto come sulle sabbie dei grandi deserti africani. Diventerà poi la Pirelli Scorpion.

Procede inoltre l'operazione di aggiornamento tecnico profondo 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 tutto 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 5167 centimetri cubici, eroga 455 cavalli a 7000 giri, un livello di potenza che pone la nuova Countach molto al di sopra di tutte le sue tradizionali concorrenti.

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, abbandonata l'idea di montare l'enorme 7 litri del precedente prototipo. La rinascita della Lamborghini, grazie alla sapiente opera di ricostruzione dei fratelli Mimran e di Emil Novaro, è ormai consolidata. L'annata 1987 si presenta positiva, con vendite di buon livello per la Countach e per la Jalpa, mentre s'iniziano a raccogliere gli ordini per la LM e si continua a lavorare sulla evoluzione della gamma. In quei giorni circolano già i primi prototipi del progetto Tipo 132, destinato a diventare l'erede della Countach. Sempre nel 1987 inizia il lavoro di sviluppo di un'automobile derivata dalla Jalpa ma con tetto in tela e non nel consueto stile Targa: la Jalpa Spyder, anche conosciuta come Speedster. Viene costruito un prototipo, che però non ha seguito per difficoltà tecniche.

1987-1994

Il 23 aprile del 1987, l'americana Chrysler acquista la Nuova Automobili Lamborghini SpA. 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. Le premesse sono buone, anche se all'inizio non manca qualche passo falso come ad esempio il prototipo Portofino. La serie Quattrovalvole termina nel 1988 con un totale di 631 unità prodotte; nel frattempo è stata fatta esperienza con i materiali compositi, e una Countach speciale, denominata Evoluzione, ha mostrato tutte le potenzialità di questo progetto. Purtroppo l'Evoluzione non avrà un seguito.



Quando verso la fine del 1987, il team francese di formula 1 Larrousse propone all'ingegner Mauro Forghieri, celeberrimo progettista delle migliori Ferrari negli anni Sessanta e Settanta, di realizzare un nuovo motore, egli si rivolge proprio alla Lamborghini, proponendo di avviare insieme il progetto. Ricevuta l'approvazione della Chrysler, Forghieri progetta il suo propulsore, un V12 di 3,5 litri, la cilindrata massima ammessa dal regolamento. Viene mostrato ufficialmente al pubblico nell'aprile del 1988.

La stagione 1989 è relativamente deludente, ma la colpa di questi scarsi risultati è da attribuirsi soprattutto alla squadra francese, che non dispone dei finanziamenti e dell'organizzazione necessari per competere al più alto livello. 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. Anche grazie a questa doppia fornitura di motori a due squadre, i risultati del 1990 sono brillanti. Bernard alla fine del Gran Premio d'Inghilterra conquista un rocambolesco quarto posto e Suzuki arriva sesto; il Gran Premio d'Ungheria dà ancora più ampia soddisfazione ai motori modenesi, che si piazzano in quinta, sesta e settima posizione, rispettivamente con Warwick (Lotus), Bernard (Larrousse) e Donnelly (Lotus); il miglior piazzamento di tutta la stagione viene comunque riportato da Suzuki a casa sua, al Gran Premio del Giappone, dove si classifica terzo e sale quindi sul podio. Questo sarà il migliore piazzamento mai raggiunto da un motore Lamborghini in tutte le stagioni di attività. 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 della F.1 modenese dal campionato mondiale. Ora anche questa bella monoposto può essere ammirata all'interno del museo di Sant'Agata.

Nel frattempo, la Lamborghini è comunque riuscita a progredire in maniera sostanziale nel rinnovamento della sua gamma-modello di vetture stradali. Per celebrare i venticinque anni si realizza quindi un'edizione commemorativa della Countach. La Anniversari è la degna edizione finale di questa gloriosa vettura e non a caso viene accolta con grande entusiasmo dei clienti, che ne acquistano ben 657 unità. La presentazione dell'erede della Countach avviene nel 1990. La 132 viene denominata Diablo, il nome di un toro da combattimento particolarmente feroce del XIX secolo, e si dimostra all'altezza delle aspettative. L'erede della Countach non poteva essere un'automobile normale, doveva essere eccessiva, spettacolare, violenta e inconsueta: la Diablo, con i 492 cavalli erogati dal suo V12 di 5,7 litri, è tutto questo e molto di più. Il suo progettista è Luigi Marmiroli. 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. Questa versione, denominata 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.

1994-1998

Inspiegabile appare la successiva, improvvisa cessione della Casa bolognese da parte della Chrysler stessa a un gruppo di sconosciuti investitori indonesiani. Tale passaggio di mano viene ufficializzato il 21 gennaio del 1994, con una grave destabilizzazione della direzione della Casa. Nonostante tutti questi problemi, la Diablo viene sviluppata e se ne ricavano molti modelli collaterali, alcuni dei quali piaceranno molto a particolari fasce di clienti. Fra questi, particolarmente interessanti sono la SV del 1995, un modello alleggerito e potenziato che privilegia il piacere di guida rispetto alle comodità; la VT Roadster, con tetto asportabile in stile Targa, che diventa subito un ottimo successo, in particolare negli Stati Uniti; da questi modelli vengono derivate altre edizioni speciali, SE, Jota, Monterey, Alpine e molte altre ancora. Sempre nel 1995, Giorgetto Giugiaro mostra alla stampa specializzata la Calà, un'altra vettura con motore V10 pensata per sostituire la Jalpa. Per quanto interessante, non esce dallo stadio di prototipo.

Durante il 1996 viene anche inaugurato un campionato monomarca, da svolgersi in Europa, con regolamento simile a quello di già affermati campionati internazionali. Per tale campionato viene realizzata una versione da circuito della Diablo, la SVR; nel 1999 viene annunciata la sua evoluzione stradale (GT serie limitata in 83 unità, ultrasportiva 'stradale') e da circuito per il nuovo ciclo di gare di questo trofeo (GTR, con motore 6 litri da 590 cavalli, da prodursi in una serie limitata di 32 unità). In questo periodo Luigi Marmiroli lascia la Lamborghini per ragioni personali; al suo posto viene scelto l'Ing. Massimo Ceccarani. La necessità di sviluppare nuovi modelli, e quindi di effettuare importanti investimenti in questa direzione, è evidente; la Diablo ha già più di sette anni, che in questo difficile mercato rappresentano un periodo lunghissimo. La Lamborghini chiede collaborazione tecnica ad alcuni fabbricanti automobilistici di altissimo livello, fra i quali Audi. L'idea iniziale è quella di chiedere il motore 8 cilindri dell'ammiraglia A8 per motorizzare la futura 'piccola Lamborghini', ma i tecnici dell'Audi 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. La prima lettera d'intenti fra Audi e Lamborghini viene firmata il 12 giugno 1998, il contratto



per la cessione completa e definitiva di tutte le azioni dall'ultimo azionista indonesiano alla Casa tedesca viene portato a termine il 27 luglio dello stesso anno.

1998 a oggi

La prima grande novità arriva nel 2001, ed è l'erede della Diablo: la Murciélago. Non c'è quasi bisogno di dire che anche questo nuovo modello prende il suo nome da un famoso, feroce toro da combattimento; il fatto che questa parola, in spagnolo, significhi 'pipistrello' accresce il fascino un po' oscuro, quasi notturno di questa nuova magnifica automobile. Aumenta ancora la potenza, che ora arriva a 580 cavalli; con questi crescono ovviamente anche velocità, muscoli, accelerazione. Soprattutto aumenta la sensazione di qualità complessiva dell'intera automobile, il cui livello di rifinitura migliora ulteriormente rispetto ai già ottimi risultati delle ultime Diablo. Il mercato reagisce bene e la Lamborghini può contare sulla vendita di ogni esemplare che riesce a produrre, prenotato dai clienti con largo anticipo.

La Murciélago non è destinata a rimanere sola: se ne studia qualche variante. La prima, senza dubbio la più spettacolare, è una Concept car di una versione 'Barchetta' che viene presentata al Salone di Detroit del 2003. Non è solo una Murciélago a cui è stato tolto il tetto, ma un'automobile in gran parte nuova, con un trattamento del cofano posteriore e dei montanti laterali davvero molto interessante.

Nel 2003, in questo caso però al Salone dell'automobile di Ginevra, arriva l'altra grande novità: si chiama Gallardo. Anche questo ultimo modello porta il nome di una razza di tori da combattimento: Gallardo (pron.: gajárdo). La Gallardo è stata progettata come una vettura sportiva ad elevate prestazioni adatta però anche per una "guida giornaliera". Cercando di conciliare questi due obiettivi, apparentemente in contrasto fra loro, gli ingegneri della Lamborghini hanno cercato di rispettare i requisiti necessari relativi al comfort senza compromessi e per le prestazioni che ci si aspetta da una vera automobile Lamborghini. La scelta del motore, della trasmissione, del telaio e della carrozzeria, delle sospensioni e dei freni e dell'elettronica sono quindi tutti in linea con tale obiettivo. Il risultato ottenuto è un'auto di 4,3 metri di lunghezza ad elevate prestazioni, a 2 posti e una velocità massima che supera di gran lunga i 300 km/h, che può essere guidata piacevolmente sia in circuito sia su strada durante lunghi tragitti: su strade urbane ed extraurbane. Ha un motore 10 cilindri a V da cinquecento cavalli, con cinquanta valvole, trazione integrale permanente e una velocità massima che supera ampiamente i 300 km/h.



In occasione del 40mo anniversario di Automobili Lamborghini la Casa del Toro propone una serie speciale e a tiratura limitata della propria supercar Murciélago. Nasce la Murciélago 40 mo Anniversario, che sarà prodotta esclusivamente nel 2003 in 50 esemplari numerati nella esclusiva colorazione Verde Artemis e sarà venduta soprattutto in Europa, Stati Uniti e Giappone.

Presentata come concept car nel 2003 a Detroit - dove aveva suscitato un grande interesse tra gli addetti ai lavori e tra gli appassionati di supercar italiane - la Murciélago Roadster fa il suo esordio ufficiale al Salone di Ginevra 2004 come vera auto di serie, che Automobili Lamborghini farà entrare in produzione e porrà in vendita nella seconda metà dell'anno. La versione Roadster rafforza il carattere estremo ed esclusivo della Murciélago Coupé confermandola come vera e propria "icona" della nuova era Lamborghini. Il motore è ovviamente il Lamborghini 12 cilindri V60° di 6192 cmc di 580 CV (426KW) di potenza a 7500 giri/min e coppia massima di 650 Nm a 5400 giri/min con sistema di gestione elettronica del motore L.I.E. Lamborghini. Il cambio è, come per la Coupé, meccanico a 6 marce. Come optional, è disponibile il cambio a 6 marce in versione robotizzata e.gear. Non manca, anche sulla Roadster, la trazione integrale permanente Lamborghini con giunto viscoso centrale e differenziali posteriore e anteriori autobloccanti (45% post, 25% ant.).

Al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte del 2003 Automobili Lamborghini presenta per la prima volta una versione da corsa sulla base della supercar Murciélago. La Murciélago R-GT, così si chiama la vettura, è sviluppata da Lamborghini in cooperazione con la Reiter Engineering e l'Audi Sport. Con questa iniziativa la Casa di Sant'Agata intende dare una risposta concreta a quei clienti che desiderano partecipare in pista con un'auto altamente competitiva a gare di livello internazionale. Con la Murciélago R-GT i Clienti Lamborghini possono così partecipare a competizioni nazionali e internazionali, tra le quali il Campionato Europeo FIA GT e l'American Le Mans Series negli Stati Uniti.

Si chiama Gallardo SE (Special Edition) la serie speciale e limitata della Lamborghini Gallardo destinata a 250 clienti di tutto il mondo e presentata a luglio 2005. La Gallardo SE è caratterizzata esteriormente da un'inedita verniciatura bicolore, da un interno più sportivo e da migliori doti di performance.

Ad agosto 2005 la Casa del Toro presenta al Concorso Italiano di Monterey e al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach (California) il primo prototipo funzionante della Lamborghini Concept S. La "Concept S", presentata per la prima volta lo stesso anno al Motorshow di Ginevra come studio di design, è un'auto unica ed è un'espressione spettacolare del marchio Lamborghini. E' stata



disegnata presso il Centro Stile Lamborghini di Sant'Agata Bolognese da Luc Donckerwolke, che ha tratto ispirazione dalle classiche monoposto da corsa del passato. L'interesse del pubblico verso questo studio di design è stato stupefacente; da qui la decisione di costruire un prototipo che si potesse anche guidare per poter poi saggiare la reazione del cliente.

Presentata per la prima volta allo scorso Salone di Francoforte nel settembre 2005 la Gallardo Spyder diviene reginetta dello stand Lamborghini ai Saloni di Tokyo, Bologna, Los Angeles e Detroit. Così come per la Gallardo Coupé MY 06 e per la Gallardo SE, anche la Lamborghini Gallardo Spyder presenta importanti novità nel motore, nella trasmissione e nelle prestazioni. Il suo propulsore 10 cilindri di 4961 cmc ha infatti una potenza di 520 cv (382 kW) a 8000 giri/min. Il cambio a sei marce (in opzione robotizzato e-Gear) ha rapporti più corti (la 1° marcia è del 27%, la 2° del 13%, la 3/4° e 5° marcia del 6% più corta e la 6° marcia del 3,5 %) con conseguente comportamento della vettura più dinamico. Novità anche per lo sterzo, reso più "diretto" e preciso (di circa il 20%) e per le nuove sospensioni, ricalibrate: le molle sono più rigide e la taratura resa più sportiva, con conseguente riduzione del sottosterzo e un comfort "acustico" migliore. La Gallardo Spyder non è solo una versione "aperta" della Coupé, bensì un modello totalmente nuovo e gradevole nel suo design e con un inedito sistema di apertura/chiusura della capote in tela, che coinvolge anche il cofano motore della vettura.

Gennaio 2006: è un vero e proprio "ritorno al futuro" la prima automobile Lamborghini firmata da Walter de' Silva, Direttore del Design del Brand Group Audi e, dallo scorso mese di dicembre, anche Responsabile del Design della Casa di Sant'Agata Bolognese. Automobili Lamborghini apre infatti il nuovo anno presentando la "Lamborghini Miura Concept", una vera e propria rivisitazione in chiave moderna della mitica Miura, che proprio in questi mesi, compie i suoi primi 40 anni.

La rinascita di questo modello - per il momento ancora in veste di concept car, la cui eventuale messa in produzione non è stata ancora decisa - si deve appunto alla matita e all'estro di de' Silva, uno degli stilisti italiani più famosi al mondo, che ne ha ridisegnato ogni elemento architettonico e di stile senza mai tradirne la verità "formale". La linea della vettura rimane infatti quella di straordinaria purezza del modello originale: l'opera del designer si è concentrata sul perfezionamento delle superfici e sull'eliminazione dei dettagli superflui, in modo da evidenziarne la pulizia delle forme e la proporzione dei volumi.

Nel 2010 viene presentato all'Autosalone di Parigi il concept Sesto Elemento, che dimostra l'eccezionale competenza di Automobili Lamborghini in tutti i campi di applicazione della tecnologia della fibra di carbonio. La carrozzeria è costituita



prevalentemente da fibre di carbonio, come è intuibile dal nome stesso. Il "sesto elemento", infatti, nel sistema periodico, è proprio il carbonio. La vettura è stata prodotta in soli 20 esemplari ed è destinata unicamente ad un uso in pista.

Il 2011 vede il debutto del nuovo modello V12, l'Aventador LP 700-4, che ha sostituito la Murciélago e che con il suo design unico e l'innovativo pacchetto tecnologico, rappresenta il nuovo punto di riferimento nel mondo delle supersportive.

Nello stesso anno, sono state introdotte tre serie speciali: Gallardo Bicolore, Gallardo Tricolore, in omaggio ai 150 anni dell'Unità d'Italia, la Super Trofeo Stradale, ispirata alla Super Trofeo che corre nel campionato Lamborghini Blancpain Super Trofeo, e la Gallardo LP 550-2 nelle versioni Coupé e Spyder a trazione posteriore.

Nel 1986 Lamborghini ha inventato il primo SUV di lusso con la leggendaria LM 002 e ad aprile 2012 è stata presentata la nuova versione di un grande fuoristrada ad alte prestazioni. Il concept Urus è stato presentato al Motor Show di Pechino e ha affascinato per la sua potenza ed eleganza. Inoltre, a novembre 2012 è stata annunciata la versione roadster dell'Aventador, che fa battere i cuori degli appassionati e mostra ancora una volta il fascino delle vetture che dal 1963 vengono prodotte a Sant'Agata Bolognese.