



L'eredità della Lamborghini Countach in una video series

Dall'idea car, la LP 500 del 1971, a 5 generazioni in 17 anni



Sant'Agata Bolognese, 12 luglio 2021 - In celebrazione dei 50 anni della Countach, Automobili Lamborghini lancia sui propri canali social una serie di quattro video volti a raccontare ogni lunedì l'eredità di un'icona dell'automobilismo in modo inedito, coinvolgendo personaggi ispirazionali. Primo tra questi il designer Marcello Gandini, che disegnò le linee futuristiche di questa supercar, creata in un'epoca probabilmente irripetibile, dove la libertà stilistica e tecnica lasciata ai progettisti di allora era quasi assoluta, con pochissimi vincoli normativi e regolamentari.

Un periodo di massima creatività, quello degli anni settanta, uno dei momenti più significativi per il design: sono gli anni di importanti conquiste sociali, dalla corsa allo spazio, all'avvento dell'high tech con la costruzione dei moderni computer, dai trend nella moda legati ai motivi geometrici, con l'esplosione dei colori vivaci, fino all'avvento dell'individualismo, nonché della jet-age. Finita ritratta sui muri delle camere di un'intera generazione e protagonista di decine di film, la Countach ha rappresentato molto più di un successo commerciale strepitoso ed è stata capace, quando ancora in produzione, di assumere il ruolo di icona di stile e di prestazioni, conquistandosi di diritto uno spazio all'interno della storia dell'automobilismo mondiale.

1971: l'esordio con l'"idea car", la Countach LP 500





Media Information

Nell'estate del 1970, Ferruccio Lamborghini preme sui suoi uomini per avere una vettura rivoluzionaria, che possa riuscire nell'impresa, non facile, di rimpiazzare un'icona come la Miura. La nuova vettura deve essere tecnicamente avanzata e più veloce, capace di diventare la vettura sportiva simbolo degli anni '70. Si tiene il motore 12 cilindri, aumentandone la cilindrata da 4 a 5 litri, e cambia la sua posizione sulla vettura, da trasversale posteriore a longitudinale posteriore. Per poterlo fare, evitando i limiti di un cambio a sbalzo posteriore, il responsabile tecnico della casa, Ing. Paolo Stanzani, inventa una nuova soluzione tecnica, con il cambio posizionato davanti al motore, praticamente quasi a ridosso dei sedili, e l'albero di trasmissione che passa dentro al monoblocco. Dal punto di vista stilistico, Marcello Gandini, capo dello stile della Carrozzeria Bertone, decide di abbandonare le forme arrotondate che avevano caratterizzato gli anni '60 e disegna una vettura bassissima, larga e tutta spigoli, assolutamente straordinaria nella sua forma.

Non è solo per soddisfare una necessità tecnica, legata all'altezza del telaio nella sua parte laterale o per guadagnare qualche centimetro in larghezza per migliorare l'accesso a bordo, che Gandini decide di utilizzare delle porte ad apertura verticale. Così facendo, infatti incontra il plauso di Ferruccio per un'ulteriore innovazione e, anche se non lo sa ancora, realizza quello che da allora diventerà uno dei tratti più distintivi di tutte le 12 cilindri prodotte a Sant'Agata Bolognese. La straordinarietà della LP 500 è data dalle sue forme spigolose, diventate in campo automobilistico il simbolo stilistico degli anni successivi. Diedero vita a un modello che restò in produzione, con pochissime modifiche, per ben 17 anni.

E' proprio durante i lavori per la realizzazione di questo primo prototipo, denominato LP 500, che deve essere pronto per il salone di Ginevra del Marzo 1971, che la parola "Countach", fa la sua apparizione. E' un'esclamazione del dialetto piemontese che indica sorpresa e ammirazione per qualche cosa.

1973: nasce la prima generazione, la Countach LP 400



Il successo della Countach LP 500 è immediato e totale. La Countach, però, non è pronta, è una "idea car" pensata per saggiare le reazioni delle persone. Si decide di cominciarne lo sviluppo per poterla fare entrare in produzione quanto prima e ci vorranno circa 2 anni di intenso lavoro, svolto su strada in lunghe giornate di guida dal mitico collaudatore neozelandese Bob Wallace, per portare il prototipo Countach LP 500, esposto anche ai saloni "1971" di Parigi e Torino, a diventare una vettura di serie. Si renderanno necessarie parecchie modifiche, soprattutto legate al



Media Information

raffreddamento del motore e all'ingresso aria nel suo vano e, per questo motivo verranno aggiunte due prese d'aria laterali Naca e due convogliatori sopra le prese d'aria del radiatore. Cambia leggermente la forma del frontale, alzato di un paio di centimetri.

Dopo i primi test su strada, il motore 5 litri si rivela ancora troppo acerbo e delicato e viene, quindi, sostituito con un motore da 4 litri. Al Salone di Ginevra del marzo 1973 debutta ufficialmente la Countach LP 400, con la vettura telaio #1120001, una vettura prototipo preserie molto simile in tutto a quella che poi sarà la vettura di serie. Rispetto alla Countach LP 500, la LP 400 si differenzia dal punto di vista tecnico in primo luogo per l'adozione di un telaio tubolare a traliccio anziché essere caratterizzata da una struttura autoportante. La carrozzeria, inoltre, è realizzata con pannelli in alluminio, non più in acciaio, e adotta tutte le modifiche estetiche e tecniche che si erano viste necessarie durante lo sviluppo. La macchina, presentata a Ginevra di colore rosso, sarà successivamente esposta, verniciata in colore verde medio, ai saloni 1973 IAA di Francoforte, Parigi e Earls Court London. Venduta in Svizzera, verrà ritrovata all'inizio degli anni 2000 ed è oggi di proprietà di Automobili Lamborghini, esposta presso il museo aziendale, il MUDETEC.

La Countach di serie ha quindi un telaio tubolare con tubi in acciaio a diametro differenziato, completato da un fondo in fibra di vetro e da pannelli di lamiera per "chiudere" il vano motore e bagagliaio. Rigidissimo, offre numerosi vantaggi anche in termini di massa e sarà mantenuto, praticamente invariato, per tutti gli anni della produzione.

Il motore 4 litri (3929 cc), alimentato da 6 carburatori doppio corpo Weber 45 DCOE, sviluppa 375 cavalli a 8000 giri/min. per una velocità massima prossima ai 300 Km/h. Le sospensioni traggono origine da quelle delle vetture da competizione, con triangoli di diversa lunghezza, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice all'avantreno e, al retrotreno, trapezi superiori e triangoli inferiori, con doppio ammortizzatore regolabile per ogni ruota e barra antirollio. I freni sono a disco, autoventilanti con pinze di nuovo tipo, nate per le competizioni. Considerata da molti la versione più pura del disegno di Marcello Gandini, la LP 400, con 152 esemplari prodotti fino al 1977, è oggi la versione più ambita dei collezionisti.

1978: la Countach LP 400 S



La LP 400 viene sostituita, dal 1978, dalla Countach LP 400 S, che adotta i nuovi pneumatici Pirelli P7 super ribassati montati su cerchi in magnesio di nuovo disegno e pneumatici 205/50 VR 15 all'anteriore e 345/35 VR 15 al posteriore, codolini passaruota, necessari a contenere gli



Media Information

pneumatici a sezione maggiore, un bassissimo spoiler anteriore e, volendo, un alettone posteriore che diventerà uno dei tratti più distintivi delle Countach negli anni seguenti. La LP 400 S è considerata ancora oggi l'esempio perfetto del DNA Countach e di quello Lamborghini, fatto di sportività, bellezza delle forme e tecnica futuristica. Mai, prima di allora, si era vista su strada una vettura "normale" con un aspetto così corsaiolo, fonte di ispirazione per ognuna delle serie successive di Countach. Ne verranno prodotte 235 unità fino al 1982, quando viene presentata la LP 5000 S.

1982: la Countach LP 5000 S



L'Ing. Giulio Alfieri, entrato in azienda nel 1979 con il ruolo di Direttore Tecnico e di Produzione e poi Direttore Generale, crea come prima cosa il motore da (quasi) 5 litri che equipaggia la LP 5000 S, ufficialmente presentata al Salone di Ginevra del Marzo 1982.

Esteticamente irriconoscibile rispetto alla LP 400 S, ha un interno leggermente rivisto. Il nuovo motore sviluppa 375 CV a 7000 giri/min. con una coppia di 41,8 kgm a 4500 giri/min, che mantiene i 6 carburatori orizzontali doppio corpo Weber 45 DCOE (alcune vetture, dopo essere state importate negli Stati Uniti ricevono l'iniezione elettronica Bosch K-Jetronic). Ne vengono prodotte 323 fino al 1985, quando viene presentata, al Salone di Ginevra del Marzo 1985, la LP 5000 Quattrovalvole la prima versione che sarà ufficialmente importata ed omologata anche negli Stati Uniti.

1985: la Countach LP 5000 Quattrovalvole



La Quattrovalvole adotta una nuova evoluzione del motore 12 cilindri, con cilindrata portata a 5,2 litri e dotato di testata a 4 valvole per cilindro. La nuova soluzione tecnica obbliga all'utilizzo di nuovi carburatori, 6 Weber DCNF, non più in posizione orizzontale, ma montati verticalmente. La versione per il mercato americano, invece, è dotata di iniezione elettronica Bosch KE-Jetronic, abbinata a catalizzatore e recupero dei vapori della benzina. L'incremento di potenza è strabiliante: 455 Cv a 7.000 giri/min. La carreggiata anteriore viene aumentata di 44 mm e le modifiche estetiche sono minime: un nuovo cofano motore, caratterizzato da una grande protuberanza necessaria a contenere i nuovi carburatori verticali.

Dal 1988, la QV riceverà anche delle minigonne laterali che la renderanno ulteriormente più moderna nel suo aspetto. La versione americana è riconoscibile, oltre che per i ripetitori laterali, per il contorno paraurti applicato al pannello posteriore e per il paraurti anteriore maggiorato. La QV adotta, prima Lamborghini di serie ad utilizzare questo materiale, il cofano motore in materiale composito. In totale vengono prodotte fino al 1988 631 Quattrovalvole.

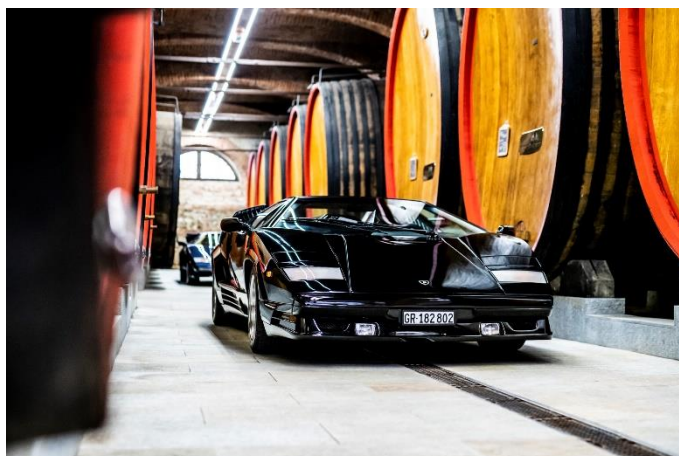
Fin dall'inizio della produzione Countach, alcune vetture sono state vendute sul mercato americano, ma fino al Model Year 1986, con l'arrivo della LP 5000 Quattrovalvole, la Countach non è stata ufficialmente omologata per il mercato USA.

Ogni Countach presente negli Stati Uniti, aveva una sua storia di importazione parallela e ricevuto una serie di modifiche necessarie a passare la stringente normativa USA in termini di inquinamento e protezione dagli urti di parcheggio. Si trattava, comunque, di soluzioni estemporanee che limitavano fortemente la possibilità di vendere la Countach su uno dei mercati più importanti al mondo. Non è un caso che la produzione annuale Countach stabilirà i suoi record proprio verso la fine, con quasi il 50% della produzione totale realizzata negli ultimi 4 anni, dal 1987 al 1990, quando il modello aveva oltre 15 anni di età.



Media Information

1988: la Countach 25° Anniversario



Al Salone di Parigi del settembre 1988 debutta la Countach 25° Anniversario, l'ultima evoluzione del progetto Countach. In realtà, fin dal 1985, quando l'ingegnere Luigi Marmiroli prende il posto di Giulio Alfieri al comando dell'Ufficio Tecnico del Automobili Lamborghini, si percepisce la necessità di sostituire la Countach, un modello in produzione da oltre 14 anni. Nel frattempo, si decide di rinfrescare la Countach con una nuova versione che, per festeggiare i 25 anni di esistenza dell'azienda, verrà chiamata 25° Anniversario.

Gli aggiornamenti estetici saranno importanti e minori per quanto riguarda la meccanica e la ciclistica. Il motore riceve un migliorato sistema di raffreddamento e la ciclistica viene regolata differentemente adattarsi ai nuovi pneumatici Pirelli P Zero. L'abitacolo viene rivisto e reso più confortevole con i sedili, meno conformati, regolabili elettricamente ed i vetri elettrici. Lo stile della carrozzeria viene rivisto in modo deciso da un giovane Horacio Pagani, all'epoca in forza alla Lamborghini, che ne arrotonda le forme e integra meglio le appendici esterne, come i codolini passaruota e le bandelle sottoporta. Caratteristiche visibili della 25° Anniversario, oltre ai nuovi cerchi componibili in alluminio, sono le prese d'aria posizionate nella parte posteriore, più arrotondate ed allungate, così da contenere anche l'uscita dell'aria calda. Queste modifiche, alcune delle quali mutate direttamente dal prototipo Countach Evoluzione, rendono la 25° Anniversario la Countach con i migliori risultati in termini di deportanza e penetrazione aerodinamica.

La 25° Anniversario mantiene una differenza sostanziale tra la versione "America", dotata di iniezione elettronica, e resto del mondo, ancora equipaggiata con i carburatori. Il 4 luglio 1990 viene prodotta l'ultima Countach, una 25° Anniversario con specifiche Europa, di colore Argento Metallizzato con interni in pelle Grigio. Questa Countach è la vettura numero 658 della serie 25° Anniversario, la più prodotta nella storia Countach, e porta il numero di produzione totale del modello Countach a 1999 vetture (senza includere la prima LP 400 #1120001). Non viene venduta, ma rimane esposta al MUDETEC.

Foto e video: media.lamborghini.com

Informazioni su Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com





Media Information

Automobili Lamborghini S.p.A. Headquarters

Head of Communication
Tim Bravo
T +39 051 9597611
tim.bravo@lamborghini.com

Motorsport Communication
Francesco Colla
T +39 051 2156850
extern.francesco.colla@lamborghini.com

Brand & Corporate Communication
Clara Magnanini
T +39 051 9597611
clara.magnanini@lamborghini.com

Polo Storico & Heritage
Massimo Delbo
T +39 3331619942
massimo@delbo.us

Product & Brand Extension Communication
Rita Passerini
T +39 051 9597611
rita.passerini@lamborghini.com

Regional Offices

Europe, Middle East & Africa
Emanuele Camerini
T +39 342 567 5842
emanuele.camerini@lamborghini.com

United Kingdom
Juliet Jarvis
T +44 (0) 7733 224774
juliet@jjc.uk.com

Eastern Europe & CIS
Tamara Vasilyeva
T +7 925 503 6706
tamara.vasilyeva@lamborghini.com

Asia Pacific, Chinese Mainland, Hong Kong & Macau
Nancy Rong 荣雪霏
T +86 10 6531 4614
xuefei.rong@lamborghini.com

Japan
Kumiko Arisawa
T +81 804 606 0487
kumiko.arisawa@lamborghini.com

South-East Asia & Pacific
Alethea Tan
T +658711 1329
alethea.tan@lamborghini.com

North & South America
Jory Wood Syed
T +1 332 220 5217
jory.syed@lamborghini.com