



Lamborghini Miura - La prima Supercar della storia

Automobili Lamborghini celebra uno straordinario anniversario: i 60 anni di Lamborghini Miura

Sant'Agata Bolognese, 10 marzo 2026 – Quando debutta, il 10 marzo del 1966 al Salone di Ginevra, la Miura non rappresenta semplicemente una nuova vettura. Ridefinisce ciò che un'auto stradale ad alte prestazioni può essere. Un motore V12 centrale montato trasversalmente ispirato al motorsport. Un'architettura radicale che rompe con la tradizione delle Gran Turismo. Una carrozzeria disegnata da Bertone capace di accendere l'emozione al primo sguardo. E prestazioni che, per l'epoca, sembrano quasi irreali.

La Miura non è soltanto un'altra Lamborghini. È una dichiarazione d'intenti. Terzo modello della Casa di Sant'Agata Bolognese, presentato appena tre anni dopo la fondazione di Automobili Lamborghini, stabilisce valori fondamentali destinati a individuare il Marchio per i decenni successivi: coraggio oltre le convenzioni, innovazione senza compromessi, design e ricerca tecnica spinta ai limiti.

Con la Miura, Lamborghini crea un segmento completamente nuovo e dà vita alla moderna supersportiva a motore centrale. A sessant'anni dalla sua prima apparizione, la Miura resta un'icona di radicalità tecnica, ingegneria visionaria e design senza tempo. La sua storia racconta ambizione e audacia progettuale.

Racconta di un V12 rivoluzionario che plasma il DNA di Lamborghini, in grado di erogare fino a 385 CV e di spingere la vettura a una velocità massima di 290km/h rendendola, all'epoca, l'auto di serie più veloce al mondo. Racconta di un linguaggio stilistico che ancora oggi continua a definire bellezza e aggressività e di un impatto culturale che si estende ben oltre il mondo dell'automobile, arrivando al cinema, alla musica, fino alla cultura pop.

Nel 2026 Automobili Lamborghini celebra questa straordinaria icona ripercorrendone origini, evoluzione e caratteristiche distintive, in un viaggio attraverso genesi, design, performance ed eredità. Un omaggio alla vettura che ha trasformato i sogni in realtà e che ha scritto il primo capitolo della leggenda Lamborghini. Nel corso dell'anno, Automobili Lamborghini darà inoltre vita a diverse celebrazioni in tutto il mondo, tra cui un Tour Lamborghini Polo Storico, il dipartimento Heritage del marchio, dedicato esclusivamente alla Miura, in programma dal 6 al 10 maggio nel Nord Italia.

«La Lamborghini Miura non è soltanto un'auto da sogno per le sue prestazioni, il design e il suo ruolo di icona. Da sessant'anni rappresenta una pietra angolare del nostro Marchio e ancora oggi è un riferimento per performance e stile» ha dichiarato Stephan Winkelmann, Chairman e CEO di Automobili Lamborghini S.p.A. *«La Miura è stata molto più di una semplice vettura: ha cambiato il corso della storia dell'automobile. Con un'architettura mai vista prima, il design mozzafiato e le prestazioni senza compromessi, ha definito il concetto stesso di supercar e ha avviato Lamborghini lungo un percorso di fortissima innovazione. La Miura incarna il nostro DNA. Dirompente, visionaria e sempre avanti rispetto al proprio tempo. Celebrare questo anniversario significa rendere*



Informazioni per i media

omaggio a un capolavoro che continua a ispirarci, ricordandoci che il vero cambiamento deriva dal coraggio di sfidare le convenzioni».

La nascita di una rivoluzione

A meno di due anni dalla fondazione, risalente al 1963, Lamborghini è ancora un costruttore di nicchia, ma la 350 GT dimostra già la sua ambizione tecnica importante. Ferruccio Lamborghini sogna una vettura ancora più potente che possa lasciare il mondo senza parole. Ed è proprio da questa visione che nasce il V12 della Miura. Il team di ingeneri, guidato da Gian Paolo Dallara e Paolo Stanzani, si assume il compito di trasformare quell'intuizione in realtà. Il cuore della Miura è un V12 da 3.929 cc montato trasversalmente, in posizione centrale. Ha bancate a 60°, quattro alberi a camme e quattro carburatori Weber 40 IDL 3L (successivamente 40 IDL 3C) con dodici farfalle. In modo inusuale per l'epoca, l'albero motore ruota in senso antiorario.

A partire dal 1964, Dallara, affiancato da Stanzani e dal pilota neozelandese Bob Wallace, sviluppano, al di fuori dell'orario di lavoro, una supercar direttamente ispirata al mondo delle corse. E realizzano un primo prototipo pronto a scendere in strada, messo a punto senza compromessi in funzione delle massime prestazioni. Ferruccio Lamborghini riconosce immediatamente il potenziale di quell'intuizione e autorizza lo sviluppo della 400 TP, alla quale ci si riferisce come "Progetto L105".

Il 3 novembre 1965, al Salone di Torino, Lamborghini espone per la prima volta il nuovo telaio, insieme alla 350 GT e alla 350 GTS. È verniciato in nero opaco con il motore montato trasversalmente, dietro l'abitacolo. Mai prima d'allora un chassis "nudo" aveva destato tanto interesse. La struttura - in acciaio, con pareti spesse appena 0,8 millimetri e numerosi fori di alleggerimento - pesa soltanto 120 chilogrammi e i quattro terminali di scarico bianchi catturano subito lo sguardo dei visitatori. È una dimostrazione di potenza, un gesto radicale da parte della giovane azienda di Sant'Agata Bolognese. Diversi designer presenti all'evento offrono il proprio supporto per vestire il telaio

Lamborghini, però, esita. Leggenda vuole che alla chiusura del Salone di Torino, Nuccio Bertone si avvicina allo stand, dove viene accolto da Ferruccio Lamborghini con un sorriso ironico. È l'ultimo carrozziere a farsi avanti. Bertone osserva il telaio e afferma con sicurezza che creerà *«la scarpa perfetta per questo meraviglioso piede»*. Che il dialogo sia realmente avvenuto in questi termini non è certo, ma l'intesa tra i due imprenditori è immediata.

La prima collaborazione con la Carrozzeria Bertone, che all'epoca vedeva Marcello Gandini come Capo Disegnatore, veste il telaio in acciaio, caratterizzato da longheroni alti e larghi, con una carrozzeria entusiasmante. All'inizio del 1966 il design è pronto; il prototipo viene completato a marzo, grazie al lavoro di una trentina di persone. Il risultato è una sorta di vettura da competizione omologata per la circolazione stradale capace di offrire comfort sufficiente e grande affidabilità, unito alle elevate prestazioni. Il potente V12 viene abbinato a una scocca leggera ed inoltre, il disegno dei cerchi è completamente nuovo.



Informazioni per i media

A marzo 1966, sullo stand di Bertone al Salone di Ginevra, Automobili Lamborghini presenta una Miura arancione che ignora le convenzioni esistenti e riscrive le regole. Il terzo modello di Lamborghini rompe deliberatamente con la tradizione delle GT e delle vetture da turismo dell'epoca. Un V12 centrale trasversale che sembra nato per una vettura da competizione e questa architettura che rivoluziona la distribuzione dei pesi offrono un'esperienza di guida senza precedenti.

Miura. Un nome scritto nella leggenda

Il legame tra Lamborghini e la tauromachia è profondamente radicato nella storia del Marchio. Con la Miura, Lamborghini utilizza per la prima volta il nome di una celebre razza spagnola di tori da combattimento allevati da Don Eduardo Miura Fernández.

Questa tradizione si riflette direttamente nei nomi di molti dei modelli Lamborghini di lì in avanti. Miura, Espada, Islero e, in seguito, Murciélagos sono riferimenti deliberati a tori leggendari ed alle loro caratteristiche.

Design e stile guidati da velocità e personalità

Lamborghini collabora per la prima volta con Carrozzeria Bertone per il design. Il celebre studio torinese realizza una carrozzeria che stabilisce nuovi standard stilistici. Bassa, larga, sensuale e aggressiva allo stesso tempo, la Miura appare come un predatore pronto a scattare. La silhouette con un'altezza di soli 105 centimetri, i caratteristici fari a scomparsa dotati di "ciglia" e le generose prese d'aria definiscono un'estetica ancora oggi considerata senza tempo.

Bertone trae ispirazione dalle vetture da corsa: fari piatti e orientabili, griglie che convogliano i flussi verso i freni e superfici lamellari sul cofano anteriore che consentono la fuoriuscita del calore proveniente da un radiatore quasi orizzontale, in questa posizione solo nel prototipo. Il V12 "respira" grazie a prese d'aria posizionate dietro e sotto le porte, mentre le lamelle nere utilizzate come coperture migliorano la ventilazione e introducono una soluzione stilistica che farà epoca. Ancora oggi rappresentano un elemento stilistico insostituibile per estrarre con eleganza l'aria dal cofano motore. Le finiture nere anodizzate, in sostituzione degli elementi cromati fino ad allora diffusi e l'architettura motore-trasmissione inaugurano una nuova tendenza estetica. Con una lunghezza di 4,36 metri, la supersportiva - capostipite del segmento delle vetture stradali con motore centrale - resta estremamente compatta. Oggi, il suo design è considerato tra i più influenti della storia automobilistica, in grado di coniugare forme estremamente aggressive a eterna eleganza.

A seconda delle richieste dei clienti, la carrozzeria può essere realizzata in colori sgargianti, rendendo la Miura una delle prime supersportive a proporre una gamma cromatica audace e fortemente personalizzabile. Tra le tinte disponibili figurano Azzurro Mexico Metallizzato, Bianco Miura, Bleu Miura, Luci del Bosco Metallizzato, Bleu Notte, Bleu Tahiti Metallizzato, Rosso Corsa, Nero Cangiate, Giallo Fly, Giallo Miura, Argento Indianapolis Metallizzato, Rosso Granada Metallizzato, Azzurro Cielo, Arancio Miura, Oro Metallizzato, Verde Rio Metallizzato, Verde Scuro, Verde Miura e Rosso Miura. Una varietà



Informazioni per i media

cromatica che testimonia come Lamborghini sia da oltre sessant'anni in grado di offrire vetture altamente personalizzabili, anticipando un approccio alla configurazione oggi parte integrante del DNA dell'azienda.

Il V12 Lamborghini. Cuore, anima ed eredità

La storia dei V12 Lamborghini ruota attorno al motore della Miura, un'unità tecnicamente rivoluzionaria che plasma il DNA del Marchio per quasi sei decenni, espressione di ingegneria, innovazione e visione. Con l'ultimo V12 puro dell'Aventador Ultimae del 2022, Lamborghini conclude un capitolo della propria storia e nel 2023 inaugura una nuova fase con la prima vettura ibrida di serie. Ferruccio Lamborghini commenta fin da subito il V12: «Mi piace, ci porterà nella leggenda». Aveva ragione.

A seconda della versione, P400 o P400 S, il motore eroga, rispettivamente, 350 o 370 CV, rendendo la Miura una delle vetture di serie più prestazionali della sua epoca. Quando il conducente preme sull'acceleratore, la Miura P400 accelera fino a 100 km/h in 6,7 secondi e raggiunge una velocità massima di 280 km/h, con tachimetro graduato fino a 320 km/h. In quegli anni, conquista il primato di vettura più veloce al mondo. Il motore della successiva P400 SV raggiunge una potenza ancora maggiore, con 385 CV a 7.850 giri/min. E grazie a una coppia di 388 Nm a 5.500 giri/min, vanta una dinamica ulteriormente migliorata. La motricità viene trasmessa alle ruote posteriori tramite un cambio manuale a cinque marce con frizione a secco e con griglia aperta.

C'è di più. Inizialmente, motore, trasmissione e differenziale condividono un unico alloggiamento e sistema di lubrificazione, una soluzione eccezionale: audace e compatta ma tecnicamente complessa. Durante la produzione Lamborghini sviluppa un sistema di lubrificazione separata per motore e trasmissione, introducendo un'evoluzione tecnica significativa. Le prestazioni, unite al rivoluzionario layout con V12 centrale, definiscono la Miura come tecnicamente radicale e la rendono una pioniera delle supercar.

L'ingegnere Paolo Stanzani ha un ruolo centrale in questa storia di successo. Rende il primo V12 della 350GTV, progettato da Giotto Bizzarrini, idoneo all'uso stradale e pronto per la produzione di serie. Insieme al suo team, sviluppa le soluzioni tecniche moderne che distinguono la Miura dal resto delle sportive di quegli anni. Stanzani partecipa anche alla progettazione di altre icone Lamborghini come Countach, Espada e Urraco. Il V12 non definisce solo le prestazioni, ma anche il carattere della Miura: il suo sound è inconfondibile e la sua spinta, spettacolare. Il V12 è anche il motivo per cui la Miura recita un ruolo da protagonista in diversi film, come la leggendaria scena iniziale di *The Italian Job* (1969), dove il motore diventa la vera star e il suo suono si lega indissolubilmente al linguaggio visivo della sequenza.

La Miura compare su innumerevoli copertine e articoli di riviste, contribuendo a definire l'idea stessa di supersportiva. Perché il V12 della Miura è più di un semplice motore. È il cuore del Marchio Lamborghini, l'incarnazione di passione, innovazione e prestazioni allo stato più puro.



Informazioni per i media

Come si addice a una supersportiva, la Lamborghini Miura non scende a compromessi. Priva di servosterzo, senza sistemi elettronici di assistenza e con un feedback meccanico diretto, richiede al conducente piena concentrazione. Allo stesso tempo, restituisce un'esperienza di guida pura ed emozionale. Il V12 mette a disposizione tantissima potenza e sfoggia un suono inconfondibile, ancora oggi considerato un riferimento. Il telaio tubolare in acciaio collega strettamente motore e sospensioni. Questa architettura compatta rende possibile l'inconfondibile sagoma della vettura e garantisce un'eccellente tenuta di strada. Doppi triangoli e molle elicoidali anteriori e posteriori assicurano una guida sportiva, precisa quanto raffinata per quei tempi.

La Lamborghini Miura: produzione e serie speciali

Tra il 1966 e il 1973, secondo i registri ufficiali, nello stabilimento Lamborghini di Sant'Agata Bolognese vengono costruite 763 Lamborghini Miura. La prima Miura di serie fu consegnata a Milano il 29 dicembre 1966. Nel corso del primo anno fu seguita da altre 107 vetture. Nel 1968, Lamborghini aveva già venduto 184 Miura, con una media di quasi quattro vetture a settimana: un numero eccezionale per una supercar ad alte prestazioni dell'epoca.

Prima dell'inizio della produzione in serie, è stato costruito un solo prototipo ufficiale. Inoltre, un piccolo numero di vetture prodotte per mercati specifici come gli Stati Uniti e il Medio Oriente presentava lievi adattamenti tecnici o normativi e talvolta vengono conteggiate separatamente nelle fonti storiche. Lamborghini produsse anche i primi modelli di transizione della Miura P400 S, che combinavano caratteristiche sia della P400 che della successiva P400 S.

Almeno 10 modelli Miura sono considerati pezzi unici, progetti speciali o show car. Tra i più famosi c'è la Miura Roadster del 1968, una versione decappottabile unica, concepita e realizzata dalla Carrozzeria Bertone. Rifinita in vernice lamé azzurro cielo con interni in pelle bianca e moquette rossa, presenta elementi distintivi come prese d'aria più grandi sulle portiere, circa 120 rinforzi strutturali, un parabrezza più inclinato e gruppi ottici posteriori esclusivi, che la differenziano nettamente dalla Coupé.

Per celebrare l'eredità della Miura, nel 2006, in occasione del 40° anniversario del modello, Lamborghini presenta la Miura Concept. Mostrata al Salone di Ginevra, il concept rende omaggio a una delle supersportive più influenti nella storia dell'automobile. Progettata da Walter De Silva, la Miura Concept reinterpreta la silhouette slanciata dell'originale, le ampie carreggiate posteriori e gli sbalzi corti in un linguaggio contemporaneo, evitando deliberatamente lo stile retrò. Concepito puramente come uno studio di progettazione, rimane una concept tecnica più che una proposta di produzione.

Miura oggi

Tra il 1966 e il 1973 la Lamborghini Miura definisce un DNA chiaro che il Marchio continua a sviluppare ancora oggi. Modelli come Countach, Diablo, Murciélago, Aventador e Revuelto ne portano avanti l'eredità. La Miura stabilisce il principio Lamborghini: coraggio oltre le convenzioni, emozione oltre il compromesso. Con la Miura, Lamborghini diventa un vero costruttore di serie.



Informazioni per i media

Oggi la Miura resta un riferimento nel design automobilistico e nella rilevanza culturale. A sessant'anni dal debutto non invecchia, ma matura. Nel corso degli anni numerosi esemplari ottengono riconoscimenti nei principali Concours d'Elegance internazionali, tra cui Villa d'Este, Pebble Beach, Salon Privé e Hampton Court Palace, ricevendo premi Best in Class e riconoscimenti speciali della giuria che celebrano eccellenza stilistica, autenticità e valore storico. Molte tra le vetture premiate vengono restaurate o certificate dal Lamborghini Polo Storico, il reparto ufficiale dedicato alla conservazione del patrimonio storico del Marchio attraverso cura dell'archivio aziendale, certificazione, restauro e partecipazione ai principali eventi internazionali dedicati alle vetture storiche.

Lamborghini Miura P400 (1966 - 1969)

Prima presentazione: Salone di Ginevra, 1966

Motore: V12 da 3,9 litri, 350 CV a 7.000 giri/min, 355 Nm a 5.000 giri/min

Trasmissione: cambio manuale a 5 marce, motore montato trasversalmente

Velocità massima: circa 280 km/h

0 -100 km/h: circa 6,7 s

Peso a vuoto: 945 kg

Caratteristiche speciali: prima vettura di serie con configurazione a motore centrale nel settore delle auto stradali. Telaio tubolare in acciaio. Carrozzeria slanciata ed elegante firmata Bertone. Fari con "ciglia" che conferiscono alla Miura il suo volto caratteristico. La P400 è la Miura originale, pura e senza compromessi, oggi estremamente rara.

Prezzo: 7.700.000 lire

Lamborghini Miura P400 S (1968 - 1971)

Motore: V12 da 3,9 litri, 370 CV a 7.500 giri/min, 390 Nm a 5.500 giri/min

Velocità massima: circa 280 km/h

0 - 100 km/h: 6,4 s

Peso a vuoto: 1.180 kg

Miglioramenti: carreggiata più ampia, assetto aggiornato con ammortizzatori Koni, alzacristalli elettrici, interni più raffinati e maggiore comfort rispetto alla P400, freni a disco ventilati anteriori e posteriori dal telaio 501 in poi.

Carrozzeria: leggere modifiche alle prese d'aria, sedili e plancia, cornici finestrini cromate al posto del nero anodizzato, climatizzatore opzionale.

Caratteristiche speciali: mantiene un carattere estremamente sportivo ma con maggiore fruibilità quotidiana.

Prezzo: 7.850.000 lire + 350.000 lire per il climatizzatore.

Lamborghini Miura P400 SV (1971 - 1973)

Motore: V12 da 3,9 litri, 385 CV a 7.850 giri/min, 388 Nm a 5.500 giri/min

Velocità massima: oltre 290 km/h

0 - 100 km/h: 5,5 s

Peso a vuoto: 1.245 kg



Informazioni per i media

Miglioramenti: lubrificazione separata di motore e trasmissione, asse posteriore più largo per una migliore trazione, sospensione posteriore modificata, prestazioni aumentate e maggiore controllabilità; alcune vetture dotate di differenziale autobloccante. Caratteristiche speciali: versione finale della serie Miura, senza “ciglia” dei fari, design più moderno e massime prestazioni stradali.
Prezzo: 8.600.000 lire

Foto e video: media.lamborghini.com

Informazioni su Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com



Automobili Lamborghini S.p.A.

Headquarters

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

Brand & Corporate Communication
Camilla Manzotti
T +39 360 1077907
camilla.manzotti@lamborghini.com

Product & Motorsport Communication
Francesco Colla
T +39 348 8629861
francesco.colla@lamborghini.com

Social Media & Digital Communication
Chiara Busolo
T +39 340 0791871
chiara.busolo@lamborghini.com

Motorsport Communication
Giovanni Zini
T +39 342 1318474
giovanni.zini@lamborghini.com

Heritage Communication
Enrico Pavesi
T +39 345 6749362
extern.enrico.pavesi@lamborghini.com

Regional Offices

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

Europe, Middle East & Africa
Liliya Dovbenchuk
T +39 349 756 2077
liliya.dovbenchuk@lamborghini.com

Asia Pacific
Tricia Tan
T +65 9073 3031
tricia.tan@lamborghini.com