

INTRODUZIONE - INTRODUCTION

Lamborghini Fantastiche non vuol essere l'ennesimo libro, più o meno curato, più o meno preciso ed organizzato, che descrive la storia della Lamborghini in generale.

Dopo anni di pubblicazioni, tutte sommate scarse, soprattutto per quantità, dedicate ad un Marchio storico come Lamborghini, due ex collaboratori (uno dei quali pure Dirigente, in passato), con questo volume hanno finalmente voluto mettere a disposizione dei tanti appassionati, innamorati del Marchio del Toro (possessori di auto, ma anche non), una storia inedita, vista da una prospettiva molto diversa, certamente più introspettiva e senz'altro anche più "passionale", rivisitando direttamente quelle che sono le radici e l'essenza dell'azienda di Sant'Agata e lo spirito del suo vulcanico, dinamico ed inarrestabile fondatore: Ferruccio Lamborghini!

Non è un mistero per nessuno dei veri appassionati e cultori di vecchia data del Marchio, che la Lamborghini sia fatta soprattutto di PASSIONE, CUORE, TRASPORTO, GUSTO DELL'ECESSO, ESIBIZIONISMO, STUPORE, E GIOIA DI VITA; tutte sensazioni che, tradotte in automobili si trasformano in: TECNOLOGIA ALL'AVANGUARDIA, DESIGN FUTURIBILE E SCIOCCANTE, PRESTAZIONI ASSOLUTE, PIACERE DI GUIDA ASSOLUTAMENTE UNICO, FINITURE DA SOGNO ED ESCLUSIVITÀ.

La vera anima della Lamborghini, la sua vera ragione di esistere consiste proprio in tutto ciò: nessun'altro sportivo, per quanto esclusivo, costoso e prestazionale, potrà mai eguagliare in emozioni assolute una Lamborghini!

Ecco perché Lamborghini Fantastiche, pur ripercorrendo ordinatamente, come altre pubblicazioni, i vari periodi storici che hanno caratterizzato la Casa di Sant'Agata Bolognese, ne mette in evidenza soprattutto il lato più nascosto, ma forse più vero: quello dei prototipi, degli esemplari unici, dei "concept" (come si direbbe oggi), compresi gli studi poi mai realizzati o concepiti in contesti collaterali e per certi versi non completamente "ufficiali" (nel senso compiuto del termine), ma che permettano al lettore, al vero appassionato di capire meglio il momento storico, il clima ed il fervore attorno ad un'azienda e ad un Marchio che, nonostante le sue continue e "storiche" difficoltà (del passato), continuava sempre irresistibilmente ad attrarre a sé come una calamita, l'interesse, la dedizione e l'impegno di tanta gente: non solo clienti, ma anche ingegneri, tecnici, designers, artigiani e persino semplici operai!

Attraverso questi "progetti e studi dimenticati" che, molto spesso, sono stati proprio la molla e l'incipit per successivi capolavori (le perle della produzione Lamborghini), il lettore potrà meglio rendersi conto, non solo della vera essenza del Marchio, ma anche e soprattutto di quanto lavoro, quanta passione, quante idee, stiano dietro ad una produzione di modelli non certo vestissima ma, molti ancora non lo sanno, non certo per "casualità"!

L'ing. Luigi Marmioli, Direttore Tecnico Lamborghini dal 1986 al 1997 ed il designer e giornalista Fabrizio Ferrari, consulente/collaboratore della Casa di Sant'Agata dal 1994 al 2001 ed oggi docente di riferimento della Laurea Specialistica in Ingegneria del Veicolo all'Università di Modena, hanno voluto ripercorrere per Voi questa particolare storia; attingendo non solo alle loro "ingenti" fonti personali ma anche attraverso l'abbondante materiale raccolto in tanti anni di amore e dedizione per la Lamborghini, dai vari Ing. Stanzani, Dallara, Bizzarini, Alfieri, oltre che dai numerosi designers, come Carlo Felice Bianchi Anderloni, Giugiaro, Gandini e Zagato, per citare solo i nomi più conosciuti, ma senza trascurare nessuno, nemmeno il più anonimo tra gli artigiani che hanno contribuito negli anni alla creazione del grande Mito Lamborghini!

Lamborghini Fantastiche is not just another book about the history of Lamborghini, where all too often are pieced together with common notions, sometimes true and sometimes not, that have become about the company over the years.

After years of publications, many lacking in accuracy and quality, two former Lamborghini employees dedicated to the brand's history (one of whom a former manager) wanted to make available to the owners, fans, and lovers of the brand of the Bull a new story. A new and more introspective, and undoubtedly more passionate, perspective revisiting the roots and essence of the Sant'Agata company and the spirit of its unstoppable founder, Ferruccio Lamborghini!

It's no secret to fans and devotees that the Lamborghini brand is made of passion, heart, indulgence, Exhibitionism, a sense of amazement, joy for life, and a little exhibitionism. Sensations which, translated into cars become: technology, quality, cutting edge design, absolute performance, and unmatched driving pleasure.

The true soul of Lamborghini, its true reason for being is this: no other sports car, regardless of exclusivity, price, or performance figures can ever match a Lamborghini in terms of driving emotion!

That's why Lamborghini Fantastiche, while covering the better known historical periods that have characterized the Sant'Agata Bolognese company, highlights the most hidden, most intimate items, those perhaps truest to the heart of the brand: the prototypes and one-off projects, many of which never saw the light of day, and the work, engineering, and aspiration that went into them. Somewhat through the efforts involved in creating the company's concepts and proposed models, the authors provide, for the first time, not just a story about those cars but a tangible sense of the fervour of the people at the core of the company and a real sense of the climate and pressures they worked under during each phase of the company's tumultuous and ever-changing history, and despite of which they remained impassioned and dedicated to the brand.

Through these many "forgotten" projects that, quite often, were just initial steps to later masterpieces (the pearls of the Lamborghini production), the reader will be better able to understand not only the true essence of the brand, but also and especially how much work, how much passion, and how many ideas were behind the production of certain models.

Luigi Marmioli, Technical Director at Lamborghini from 1986 to 1997 and Professor Fabrizio Ferrari, journalist and consulting designer and collaborator at House of Sant'Agata from 1994 to 2001 and now a professor of note teaching Vehicle Engineering at the University of Modena, have retraced for you this particular story, drawing not only to their large personal experience at Lamborghini but also through the abundant material collected over many years of love and dedication for the brand by their Sant'Agata colleagues and collaborators, including well-known names such as Stanzani, Dallara, Bizzarini, Alfieri, Carlo Felice Bianchi, Anderloni, Giugiaro, Gandini and Zagato, but without neglecting the more anonymous artisans who have contributed to the creation of the Lamborghini myth over the years!

Fabrizio Ferrari



Luigi Marmioli



Lamborghini 1963 - 1988

Nasce il Mito



350 GT
1964-67
V12 60° 3000 cc.
300 CV
1.000 kg.
260 km/h



Jarama
1970-73
V12 60° 3000 cc.
300 CV
1.000 kg.
260 km/h



400 GT
1968-69
V12 60° 3000 cc.
370 CV
1.000 kg.
270 km/h



Espada
1968-74
V12 60° 3000 cc.
300 CV
1.400 kg.
260 km/h



Islero
1968-70
V12 60° 3000 cc.
300 CV
1.000 kg.
260 km/h



Urraco
1970-73
V8 90° 2000 cc.
250 CV
1.100 kg.
240 km/h

Countach LP400
1974-77
V12 60° 3000 cc.
370 CV - 1.000 kg.
310 km/h

Countach LP500
1974-82
V12 60° 3000 cc.
380 CV - 1.000 kg.
320 km/h

Countach LP500S
1981-83
V12 60° 3000 cc.
400 CV - 1.000 kg.
320 km/h

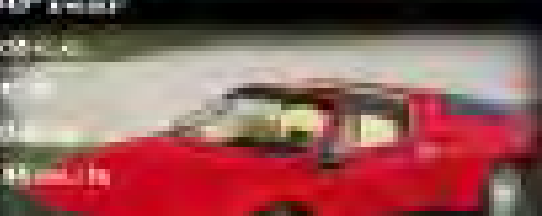
www.lamborghini.com



Miura P400 - P400S - P400SV
1966-68-69-71-73
V12 60° 3000 cc.
300 CV - 370 CV - 380 CV
900 kg - 1.000 kg - 1.000 kg
260 km/h - 260 km/h - 260 km/h



Silhouette
1970-73
V8 90° 2000 cc.
280 CV - 1.200 kg
230 km/h



Jalpa P350
1981-87
V8 90° 2000 cc.
300 CV - 1.010 kg
240 km/h



LM002
1984-85
V12 60° 3000 cc.
400 CV - 2.700 kg
200 km/h



Countach LP550
1984-87
V12 60° 3000 cc.
400 CV - 1.000 kg
320 km/h



Lamborghini Fantastico



TRIBUNALE DI PAVIA
AUTORIZZAZIONE N°
(TEL. 290300)

EDITOR:
"MAGAZINE PLANETESTERE"
E-mail: graham@stampa-
DIRECTOR: ENRICO FERRARI
E-mail: ferrari@stampa-



TECHNICAL COORDINATION:
Eng. Luigi Marzoni
E-mail: marzoni@stampa-

TRANSLATION:
STUDIO GRAFICO "STUDIO GRAFICO"
E-mail: studio@stampa-

GRAPHIC PROJECT:
STUDIO GRAFICO "STUDIO GRAFICO"
E-mail: studio@stampa-

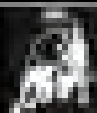
GRAPHIC COORDINATOR:
Walter Basso

TRANSLATION: Chiara Cecconi

DRAWING: David Hejnyk

PHOTO: ANTONIO DI GIACCI

STAMPING: ANTONIO DI GIACCI

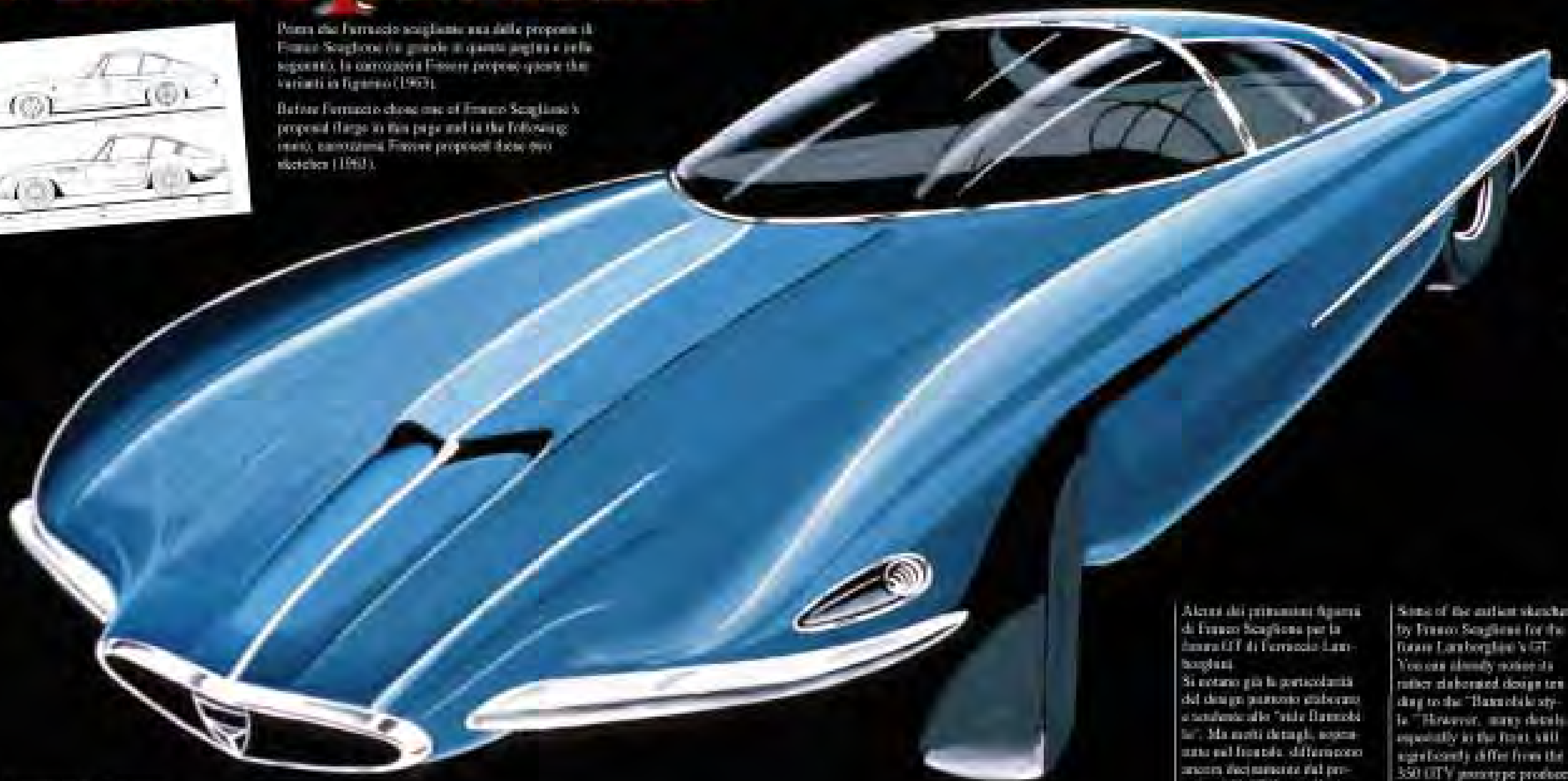


Lamborghini 350 GTV - 1963

l'anteprima

Prima che Ferruccio scegliesse una delle proposte di Franco Scaglione (in grande in questa pagina e nella pagina accanto), la carrozzeria Fiorini propose queste due varianti in figura (1963).

Before Ferruccio chose one of Franco Scaglione's proposal (large in this page and in the following page), carrozzeria Fiorini proposed these two sketches (1963).



4

5

Alcuni dei primissimi disegni di Franco Scaglione per la futura GTV di Ferruccio Lamborghini.

Si notano già le particolarità del design piuttosto elaborato e sensazionale "alla Barnoldi". Ma molti dettagli, soprattutto nel frontale, differiscono ancora decisamente dal prototipo 350 GTV poi effettivamente prodotto nel 1963.

Some of the earliest sketches by Franco Scaglione for the future Lamborghini's GTV. You can already notice its rather elaborated design tending to the "Barnoldi style". However, many details, especially in the front, will appreciably differ from the 350 GTV prototype produced in 1963.



Lamborghini 350 GTV - 1963

Una serie di figure del mondo del progetto 1962-63 alla guida di Ferruccio Lambo, amico di Ferruccio, sono disegnate per i suoi tentativi per creare l'idea più convincente al punto di vista tecnico. Inizialmente Ferruccio Lamborghini. La N°1 (in giallo) è forse la più convincente e realistica per effetto della realtà. Mentre la N°2 (in blu) sembra avvicinarsi maggiormente al risultato. Ma...



Immagine © Ferruccio Lamborghini



Immagine © Ferruccio Lamborghini

A serie di sketch creati in the year 1962-63, by designer Giorgio Perini. Ferruccio's friend show you the different "idea" which was necessary to create a better model which best suited Ferruccio Lamborghini's initial demand. The yellow is probably the most convincing and realistic for effect of the reality. While the blue (N°2) looks more like a Ferrari. Ma... (1963)

6

7



Immagine © Ferruccio Lamborghini



Immagine © Ferruccio Lamborghini



Immagine © Ferruccio Lamborghini

La N°3 (in bianco) è probabilmente la più convincente e realistica per effetto della realtà. Mentre la N°2 (in blu) sembra avvicinarsi maggiormente al risultato. Ma...

La N°4 (in blu) può sembrare convincente come una Jaguar. Ma la N°4 (in blu) non ti rende più certo di la futura 350 GTV, che con la base di un Ferrari. Evidentemente la N°5 (in rosso) sembra essere il risultato.



Lamborghini 350 GTV - 1963



8



9

In questi suggestivi spunti a colori, ideati dal Maestro designer Franco Scaglione, gli si riconoscono alcune parti della 350 GTV del 1963, comprese il resto con il foglio centrale nel cofano e la "pala" centrale. Soltanto i fari anteriori, creati da vista, non corrispondono: nella 350 GTV sono, infatti, totalmente ricurve.

In these suggestive sketches in color, all done by the Tuscan Master designer Franco Scaglione, you can clearly recognize some parts of the 350 GTV of 1963, including the hood and the central channel part and the the central "bow". Only the headlights, sketched and in sight, do not match: in the 350 GTV they are, in fact, totally hidden.



Lamborghini 350 GTV - 1963 la numero uno

10



— CANTONALI LAMBERTINI

— CANTONALI LAMBERTINI

11



— CANTONALI LAMBERTINI



— CANTONALI LAMBERTINI



— CANTONALI LAMBERTINI

Realizzata in esemplari unici dalla Cantocceria Seregno di Torino, su disegno di Franco Scaglione e presentata "ufficialmente" al Salone di Torino del 1963, rappresenta il vero debutto della Lamborghini in campo automobilistico.

Il motore, montato in posizione anteriore (con trazione posteriore) è il V12 di 3.5 litri, progettato dall'ing. Giunio Bizzarri e rivisto dall'ing. Gian Paolo Dallara. Si tratta in pratica dell'archetipo di tutta la generazione dei V12 Lamborghini.



Lamborghini 350 GTV - 1963

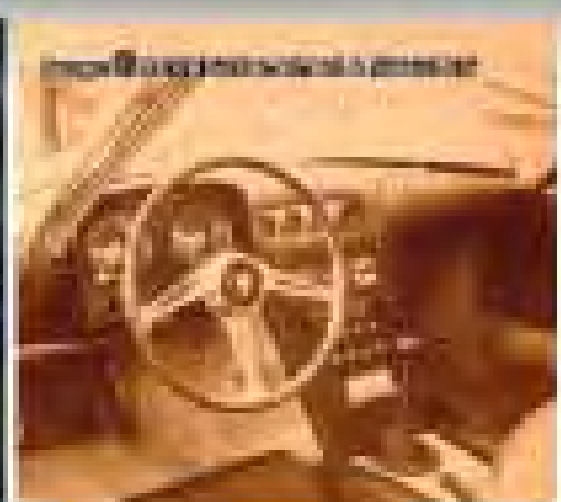


12

13

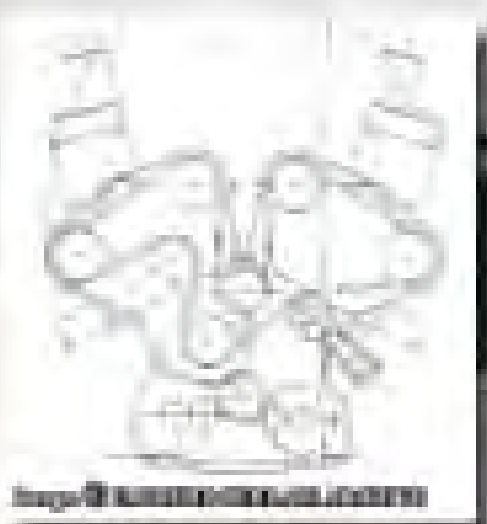
Foto: Roberto Baccantini

LAMBORGHINI 350 GTV (1963)	
Motore - 1900	
11 cilindri V10 aspiratore doppio	
Cilindrata (litri/cilindri)	Potenza max (CV/giri/min)
3.464 cc.	260 CV a 8000 giri/min
Cambio a 5 marce	
ZF a 5 marce BM	
Trasmissione	
Trazione anteriore	
Pneumatici	
1800-1800	
2.450 mm	
Velocità massima (km/h)	
280 km/h	
Peso (kg)	
980 kg	
No. omologazione	
1	



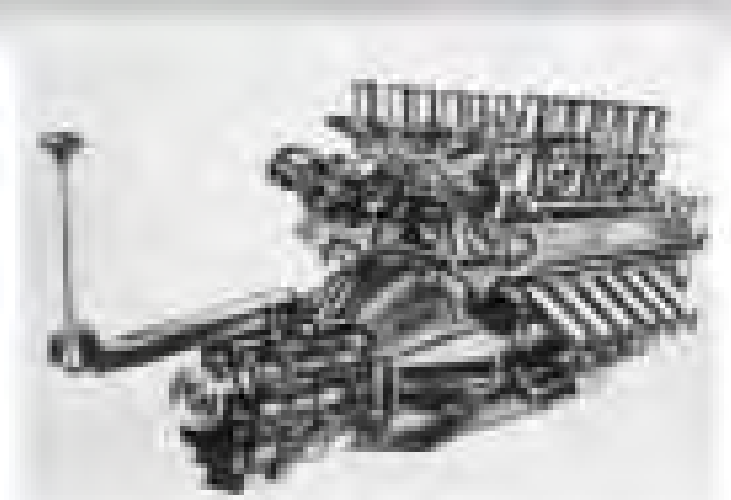
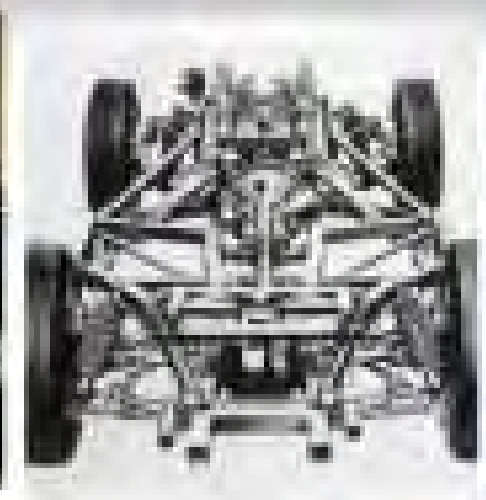


Lamborghini 350 GTV - 1963



14

15



350 GTV is a unique prototype made by Giancarlo Sgarbiotto in Terni. Its style is due to Franco Scaglione designer. This car represents the real debut of the new Lamborghini Company in the automobile field.

The car is front-engined with the rear traction. The V12 4.5 litres engine is designed by Ing. Giotto Bizzarri and revised by Ing. Gian Paolo Dallara. The engine is the prototype of all V12 Lamborghini cars for the future.



1963-1974 * L'inizio e gli anni "ruggenti" con Ferruccio

Lamborghini Fantastiche

Lamborghini 350 GTV - 1963

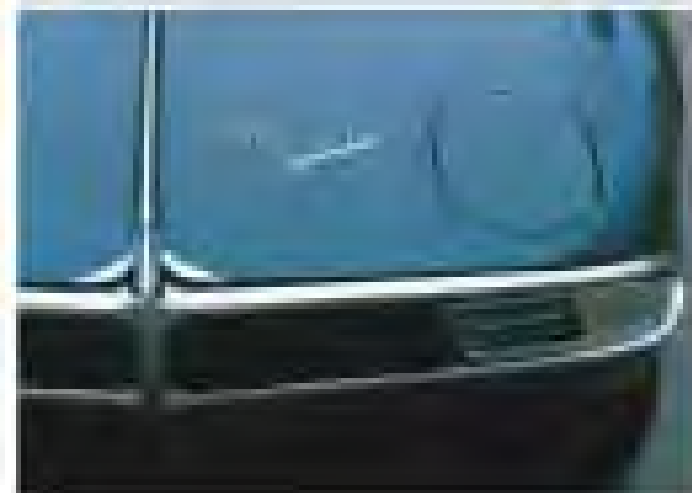


16



17

www.lamborghini.com



Lamborghini 350 GTZ-1965 la prima "speciale"



Foto: P. CALDI e P. OTTELLI/AGF



La 350 GTZ è stata realizzata dalla carrozzeria Zagato di Milano in due soli esemplari, su richiesta di clienti "particolari". Il design è opera di Ercole Spada e si ispira vagamente al celebre Ferrari dell'epoca (250 GT e 250 LM),

oltre che venendo alle altre realizzazioni della stessa Zagato (Alfa Romeo Giulio TZ1 e TZ2). Si tratta in pratica della prima Lamborghini speciale "fuoriserie", realizzata da un carrozziere esterno, indipendente dalla Lamborghini.

Lamborghini 350 GTZ - 1965



LAMBORGHINI 350 GTZ (1965)	
Versione	1965
Modello	350 GTZ
Chassis/Year	1965
Colori	Grigio
Motori	250 CV ad 2000 giri/min
Velocità	180 Km/h
Consumo	12 Km/l
Prezzo	1.200.000
Produzione	1965-1966
Realizzato	1 esemplare

20

21



350 GTZ is realized by Carrozzeria Zagato in Milan. Only two samples have been built for two "particular" customers. The designer is Ercolè Spada and his style is a little bit influenced by the contemporary Ferrari (250 GTO, 250 LM) and also obviously by the former Zagato Project (Alfa Romeo Giulietta TZ1 & TZ2). This is the first Lamborghini "fascinator" realized by an external body-shop totally independent from the factory.

Lamborghini 350 GTS - 1965 la prima "scoperta" dalla Touring

Lamborghini Fantastiche



23

— 23 —

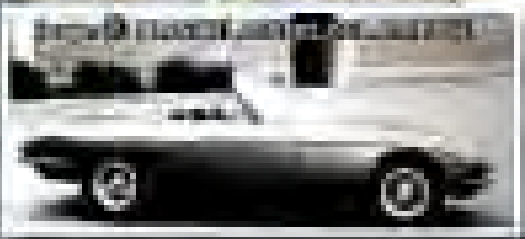


Presentata al Salone di Torino del 1965, la 350 GTS deriva dalla 350 GT in tutto. Si tratta in pratica della versione "scoperta" realizzata dalla Touring in 2 soli esemplari, di cui uno con capote in tela ed uno munito di hard-top rigido asportabile. Purtroppo la 350 GTS riaccese 2 semplici

progetti di salone (il cui uno esposto nello stand Lamborghini e l'altro nello stand Touring, contemporaneamente) probabilmente perché Ferruccio Lamborghini era all'epoca (1965) già completamente assorbito dal progetto della Miura di Bertone.

1963-1973: 10 anni "ruggenti" con i prototipi

Lamborghini 350 GTS - 1965



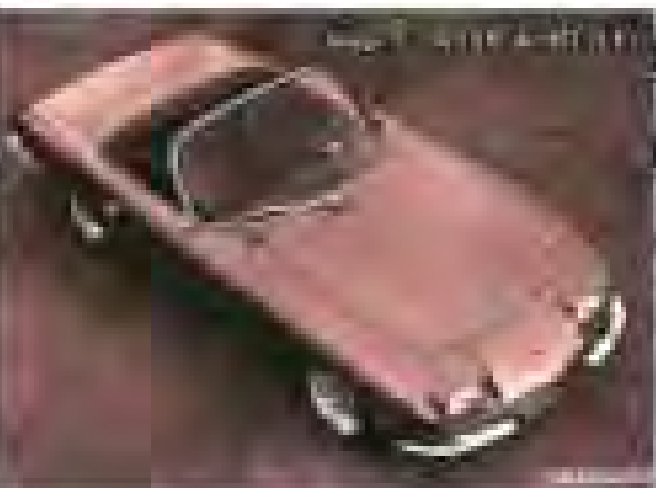
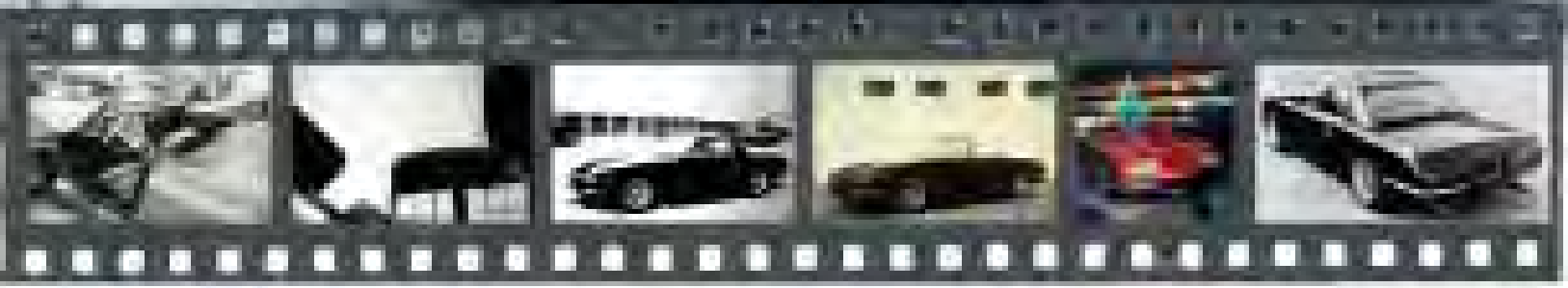
LAMBORGHINI 350 GTS 1965:	
MOTORE - 4000 cc	
Cilindrata 160 - valvole 4 per cilindro	
Capacità serbatoio (litri):	120
Cilindrata (litri):	4.000
Velocità massima (km/h):	180
Consumo (litri/100 km):	12
Peso (kg):	1.300
Prezzo (milioni di lire):	1.500



24

The 350 GTS launched at the 1965 Turin Motorshow derives directly from the 350 GT. Essentially it is its "large and open" version. Two prototypes are realized by Ferruccio Lambo: one with a standard soft "top" and the other one with a removable hard-top.

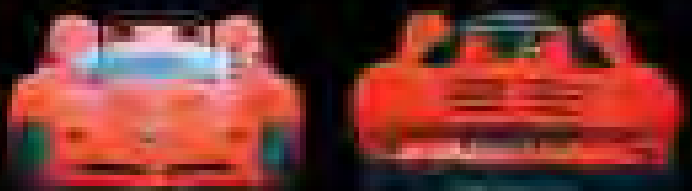
One car was shown in the Touring stand and the other in Lamborghini official stand. Unfortunately the car did not go in production probably because Ferruccio Lambo was totally involved in developing the Miura project.



Lamborghini Fantastico



Disegnata da mezzo del primo studio V12 Lamborghini, l'Espresso è un'auto che, grazie al motore V12, è stata progettata da Ferruccio Lambo e da Ferruccio Lambo, ed è stata costruita in Italia, grazie alla collaborazione del gruppo. A noi è parso quello per il quale V12, che è stato progettato con il V12 Lamborghini 4.0 litri, sembra la soluzione ideale di un motore. In termini di prestazioni, il motore V12 è stato progettato per un consumo di 12 litri/100 km e una velocità massima di 180 km/h.



Disegnata dal mezzo del primo studio V12 Lamborghini, l'Espresso è un'auto che, grazie al motore V12, è stata progettata da Ferruccio Lambo e da Ferruccio Lambo, ed è stata costruita in Italia, grazie alla collaborazione del gruppo. A noi è parso quello per il quale V12, che è stato progettato con il V12 Lamborghini 4.0 litri, sembra la soluzione ideale di un motore. In termini di prestazioni, il motore V12 è stato progettato per un consumo di 12 litri/100 km e una velocità massima di 180 km/h.



Lamborghini 400 "Monza" - 1966

Artigianato modenese

Lamborghini Fantastiche



26



Immagine: P. Scattolon / Contrasto / Contrasto



La 400 Monza vede la luce nel 1965, quale unico esemplare realizzato dalla Neri & Bonazzi, la società che, all'epoca, si occupava della realizzazione dei primi tubolari delle 350 e 400 GT per la neonata fabbrica di Sant'Agata Bolognese, su incarico diretto dello stesso Ferruccio Lamborghini. Non a caso anche la 400

Monza è realizzata su base Lamborghini 400 GT, ma con una carrozzeria ispirata dal design per la vettura, un po' "trascialtano"! Per questo motivo, non soprannominato perché era ormai suo padre che "in gergo" era certo auto di nome "Mito". La 400 Monza, per la bellezza, non ricorre il benestante di Ferruccio Lamborghini a creare esemplari unici.

Lamborghini 400 "Monza" - 1966



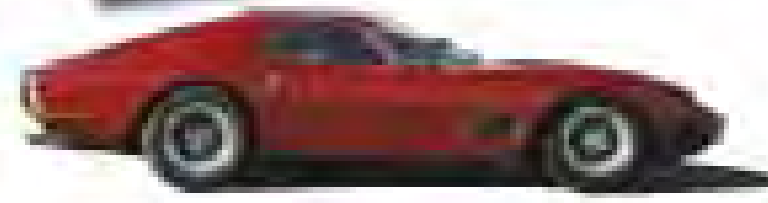
28



29



LAMBORGHINI 400 "MONZA" (1966)
 MOTORE - 4000 cc
 12 cilindri V12 aspirazione orizzontale
 INIEZIONE - VETALORINAC | VELOCITÀ MAX 180 km/h
 3.021 cc. | 320 CV a 6.300 giri/min
 1.1000-24.0000
 LAMBORGHINI S.p.A. - Milano, EM
 ITALIA - 20139 Sesto San Giovanni
 COLORE
 TRAMA-FRASE
 LIBRO
 PRIMO REGISTRO | PESO IN KG
 1.850 kg | 200 Kg
 27/01/66 | 28/01/66
 27/01/66



The 400 Monza born in 1965, what only prototype realized by the Neri & Bonacini, the organization that, to the epoch, of the 350 first tubular frames realization and 400 GTs it was occupied for the newborn manufacture of Sant'Agata Bolognese, in direct charge of the same Ferruccio Lamborghini. The 400 Monza, also very beautiful, it didn't receive the approval of Ferruccio Lamborghini and he was unique exemplary only.

After few years to regulate use, the 400 Monza in Spain, where shortly he was surrendered to his destiny, being unused and hidden for over 30 years. When by now all they thought of her destroyed going (or, in every case dispersed), here it is to reappear to surprise, "for worth of the children of the ex-Spanish owner", as the Manager of the official Museum Lamborghini, Cristina Guizzardi.

Lamborghini Flying Star II - 1966

Originale proposta dalla Touring



30

31



Lamborghini Flying Star II - 1966



Realizzata in novembre 1966 dalla Casa di Torino, di Nuova Milano e presentata "ufficialmente" al Salone di Torino del 1966, questa originale vettura Sport Wagon futuristica, rappresenta l'ultima grande "mossa" della celebre carrozzeria milanese, in occasione dell'GT, prima della definitiva chiusura. Lo stile è dovuto all'ing. Ferruzzi, sotto la supervisione diretta dell'ing. Dino di Ardenne, co-direttore della Casa.

Commissione Touring di Nuova Milano, l'idea fu prototipo della MB101 (stampa-fotografia) e ufficialmente al Salone di Torino del 1966. Questa vettura, futuristica ed estremamente sportiva, Sport Wagon. Ufficialmente, fu la prima "vettura" della casa di Torino, ing. Ferruzzi, sotto la supervisione diretta dell'ing. Dino di Ardenne, co-direttore della Casa.

Lamborghini Flying Star II - 1966



32

33



Lamborghini Flying Star 1966

12 cilindri V12, motore 3000 cc, 300 CV, 0-100 km/h in 6,5 sec, velocità massima 240 km/h

3.300.000

Chassis a torsione

Lamborghini 2 porte, 230 km/h

TRASMISSIONE

5 MARCE

2.450.000

270.000

1.180.000

1.200.000

1.200.000

1.200.000



Lamborghini P400 - 1966

Primi studi sulla futura Miura, da Touring a Bertone (con Giugiaro)



34

P400 "Tigre" Touring



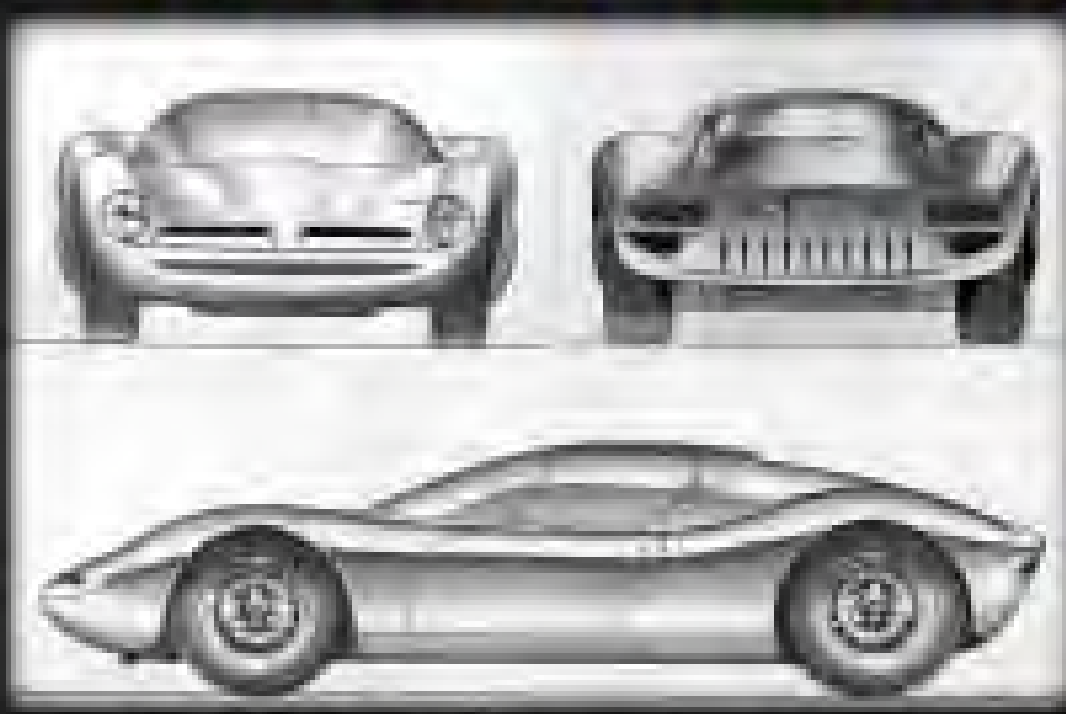
35



Dopo la presentazione del rivoluzionario "rolling chassis" P400, era naturale che la Touring Superleggera, che già aveva conceziono la 350 e la 400 GT (oltre ad alcune proposte - sulle pagine precedenti), ricevesse una proposta propria di carrozzeria, denominata "Tigre" e rivista purtroppo allo stadio di modello in scala, a causa dell'ingrossita schiena della vettura rispetto alla serie (1966).

After the presentation of the revolutionary "rolling chassis" P400, it was natural that Touring Superleggera, who had already done the bodywork for the 350 and the 400 GT (as well as some previous pages), made its own proposal for the body, called "Tigre", which unfortunately appeared in the form of a scale model, due to the swollen climate of the Milan coachwork (1966).

Lamborghini P400 - 1966



**P400
Giugiaro**



36

Modello 1/1 della P400, dell'originale disegno di Giugiaro (sopra - fine 1963), ricostruito recentemente dall'ItalDesign.

Full scale model of the P400, the original design of Giugiaro (above - end of 1963), recently rebuilt by ItalDesign.

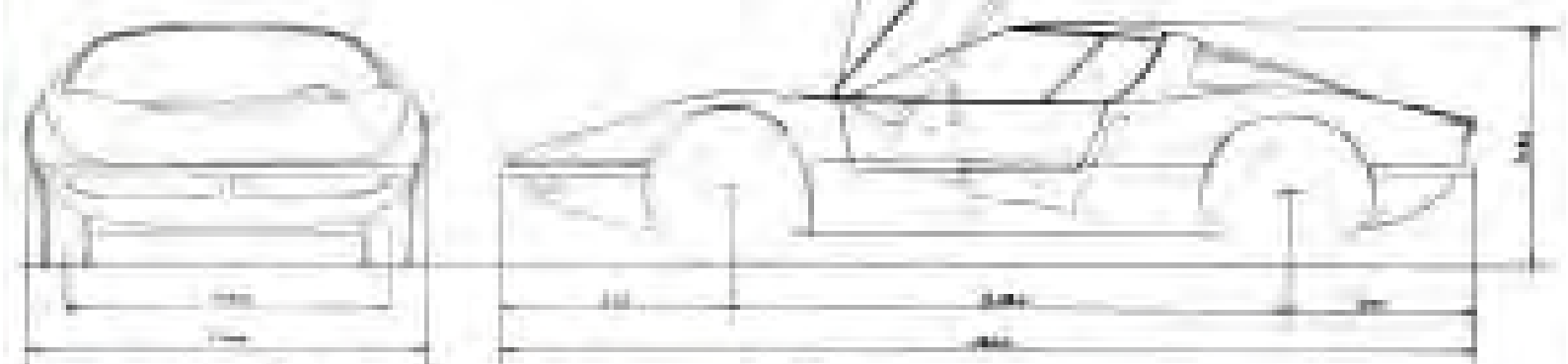


Modello 1/1 della P400, ricostruito

Lamborghini Fantastiche



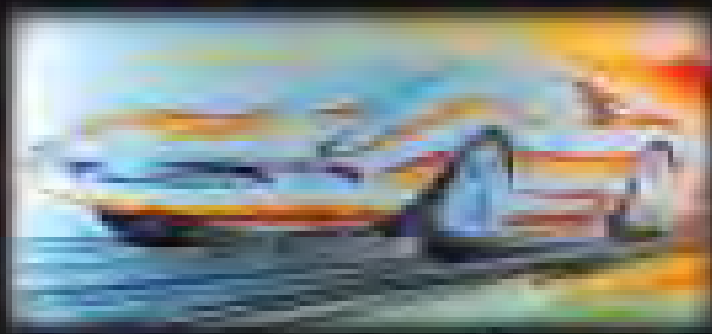
Modello 1/1 della P400, dell'originale disegno di Giugiaro (sopra - fine 1963), ricostruito recentemente dall'ItalDesign.



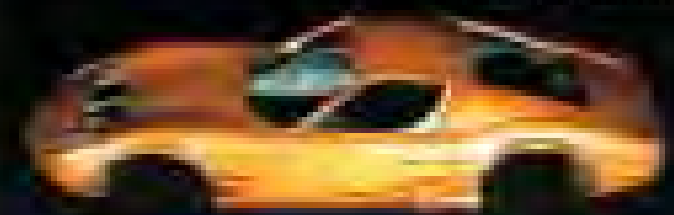
Among the various studies created by Giugiaro, there even was a full sporting "turtle" kind like the "Tortoise", a prototype by Bertone for Chevrolet (1964), also designed by Giugiaro.



Modello 1/1 della P400, ricostruito



Modello 1/1 della P400, ricostruito



Modello 1/1 della P400, ricostruito



BERTONE b



1963



BERTONE b



Quando Ferruccio diede l'incarico a Bertone, per la riconquista della P400, inizialmente Giorgio Giugiaro (sopra) si astette e lasciò spazio allo studio di un prototipo per la Ferrari (1964), anche dopo essere intervenuto con il suo nuovo modello "Mia" (sopra) per la Ferrari (1964), per arrivare così al primo prototipo della Ferrari "Mia" (sopra).

When Ferruccio gave the order to Bertone, for the task of the P400, initially Giorgio Giugiaro (left page) and shortly afterwards Bertone (right page) worked on it, and he immediately managed to work to the new prototype "Mia" (above) and at the bottom of the left page), to order to see the first prototype of the future "Mia" (above).

Lamborghini Miura Roadster - 1969

Affascinante, ma incompiuta.



BERTONE b

38

39



www.lamborghini.com

Presentata da Bertone al Salone di Bruxelles, nel gennaio del 1968, la versione Roadster della Miura nasce, purtroppo, incompilata.

Ciò perché Ferruccio, all'epoca un uomo impegnato con il perfezionamento della stessa Miura e soprattutto con nuovi e rivoluzionari progetti (che saranno poi vna, rispettivamente, all'Espada ed all'Urraco).

L'unico esemplare di Roadster fu poi venduto ad un industriale USA, ingegnere dello stesso che, dopo aver realizzato tutti i particolari esterni con quali montarlo e riverniciato in carrozzeria (vedi foto pagina accanto), lo utilizzò in tempi come "quadrante pubblicitario" per la sua attività, riverniciandolo "2019".

Presented by Bertone at the Brussels Auto Show in January 1968, the Roadster version of the Miura remains, to our regret, a unique example. This is because Ferruccio, at the time was too busy with the completion of the Miura and especially with new and innovative projects (which will see life later, respectively the Espada and the Urraco). The only example of the Roadster was sold to an American "ILCOR", International Lead and Zinc Research Organization that had used Lead and Zinc for re-creating both exterior and interior parts and repainted the body (see photo next page). They used it for a long time as a "billboard" for their business, repainting it "2019".





08891373 © Lamborghini Miami Flagship and Contact

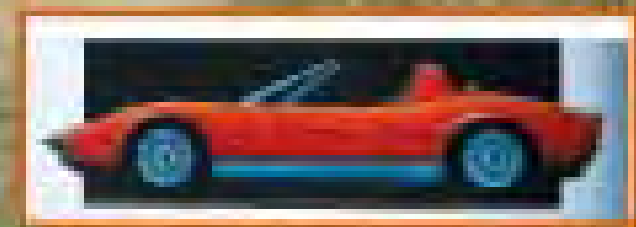
Lamborghini Fantastico

Lamborghini Miura Roadster



40

41



Esclusivo per questo cliente
una collezione di colori per il 2011



LAMBORGHINI Miura Roadster (2011)

12 cilindri V12 5.2 litri 510 CV
 0-100 km/h in 3.8 sec
 180 km/h in 12.5 sec
 Consumo urbano 18.0 km/l
 Consumo extraurbano 10.0 km/l
 Consumo misto 12.0 km/l

Prezzo di listino con imposte
 di 11.950.000 €
 con optional di 12.950.000 €
 con optional e trasporto 13.950.000 €

Telefono: 02 7606 2222
 Fax: 02 7606 2223
 Email: miura@lamborghini.com
 Web: www.lamborghini.com

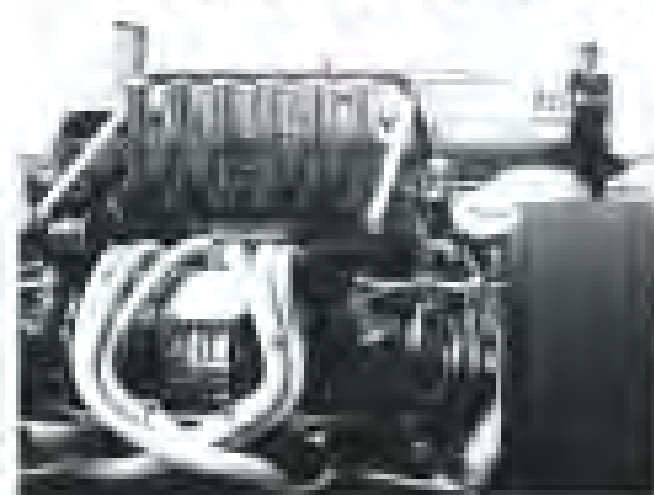
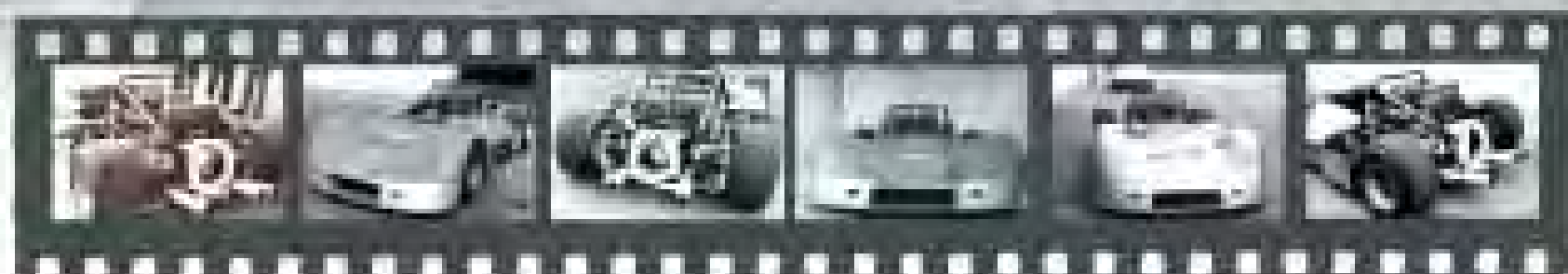


I 1953-1974 * L'inizio e gli anni "raggianti" con Ferruccio

Lamborghini AWS "Barchetta" - 1972 Domando le competizioni



Il prototipo AWS "Barchetta" nel 1972



Il prototipo AWS "Barchetta" nel 1972



"Miura"



Lamborghini Fantastico



"Barchetta"
Miura (1971)

Lamborghini ha ideato il nuovo layout dell'auto, all'ispirazione di Ferruccio, sostituendo il motore con il motore a benzina, in un'auto che, oltre a essere una berlina, è anche un'auto da competizione. Tutti gli studi di Ferruccio Lamborghini, in quanto a motori, sono stati fatti con il motore a benzina, e questo è stato il primo progetto di un motore a benzina. Il motore è stato progettato e costruito in un anno, e il risultato è stato un motore a benzina che ha permesso di vincere la gara di 1000 km. Il motore è stato progettato e costruito in un anno, e il risultato è stato un motore a benzina che ha permesso di vincere la gara di 1000 km. Il motore è stato progettato e costruito in un anno, e il risultato è stato un motore a benzina che ha permesso di vincere la gara di 1000 km.



Il motore a benzina è stato progettato e costruito in un anno, e il risultato è stato un motore a benzina che ha permesso di vincere la gara di 1000 km. Il motore è stato progettato e costruito in un anno, e il risultato è stato un motore a benzina che ha permesso di vincere la gara di 1000 km.



BBM

Lamborghini Miura Jota 4-1971

Estrema evoluzione, Racing



LAMBORGHINI MIURA JOTA 4 (1971)	
12 cilindri V12, 5000 cc, 310 CV	
Velocità massima km/h 310	
0-100 km/h in sec. 4,5	Potenza max/kwh 310
Consumo (litri/100km) 18,5	
Lamborghini è in classe R1	
Lubrificazione	
Telaio-chassis	
Riduzione	
Pneumatici	
Lubrificazione	
Accessori	
Prestazioni	
Prezzo	

44

...con il motore V12...



Lamborghini Fantastiche



Lamborghini è un'azienda di ingegneri, di gente che ama le macchine, che ama le macchine, che ama le macchine...
 L'idea di una nuova sportiva è nata nel 1963, nel 1963, nel 1963...
 L'idea di una nuova sportiva è nata nel 1963, nel 1963, nel 1963...
 L'idea di una nuova sportiva è nata nel 1963, nel 1963, nel 1963...



Una Miura è una sportiva di serie, è una sportiva di serie...
 La Miura è una sportiva di serie, è una sportiva di serie...
 La Miura è una sportiva di serie, è una sportiva di serie...



Lamborghini Miura SVJ-1971 Stradale "da corsa"!



A special version by Miura SVJ

4/8



Il motore V12 della Miura SVJ



Il motore V12 della Miura SVJ



Il motore V12 della Miura SVJ

Nella foto degli anni '70 la Miura era al passo col contemporaneo. Nel 1971, in pieno boom economico, il design, nella versione con una vettura "tessuta" della Miura, nella sua più pura forma, di un'era più protettiva nei confronti del pubblico. Il design di quest'epoca era quello di un'era di boom economico, di un'era di boom economico, di un'era di boom economico.

Il motore V12 della Miura SVJ è un motore V12, con 12 cilindri, di cilindrata 3.9 litri, che produce 260 cavalli a 6000 giri/min. Il motore è montato in posizione trasversale, dietro il parabrezza, e ha un rapporto di compressione di 12:1. Il motore è alimentato da un carburatore doppio corpo, e ha un sistema di iniezione a iniezione diretta.

Il motore V12 della Miura SVJ è un motore V12, con 12 cilindri, di cilindrata 3.9 litri, che produce 260 cavalli a 6000 giri/min. Il motore è montato in posizione trasversale, dietro il parabrezza, e ha un rapporto di compressione di 12:1. Il motore è alimentato da un carburatore doppio corpo, e ha un sistema di iniezione a iniezione diretta.

Nella foto degli anni '70 la Miura era al passo col contemporaneo. Nel 1971, in pieno boom economico, il design, nella versione con una vettura "tessuta" della Miura, nella sua più pura forma, di un'era più protettiva nei confronti del pubblico. Il design di quest'epoca era quello di un'era di boom economico, di un'era di boom economico, di un'era di boom economico.

Il motore V12 della Miura SVJ è un motore V12, con 12 cilindri, di cilindrata 3.9 litri, che produce 260 cavalli a 6000 giri/min. Il motore è montato in posizione trasversale, dietro il parabrezza, e ha un rapporto di compressione di 12:1. Il motore è alimentato da un carburatore doppio corpo, e ha un sistema di iniezione a iniezione diretta.

Il motore V12 della Miura SVJ è un motore V12, con 12 cilindri, di cilindrata 3.9 litri, che produce 260 cavalli a 6000 giri/min. Il motore è montato in posizione trasversale, dietro il parabrezza, e ha un rapporto di compressione di 12:1. Il motore è alimentato da un carburatore doppio corpo, e ha un sistema di iniezione a iniezione diretta.



1963-1974 * L'Isola e gli anni "raggianti" con Ferruccio

Lamborghini "Marzal" - 1967



L'Arte di Bertone

Lamborghini Fantastiche



49

Lamborghini Marzal



1967-1968-1969-1970-1971-1972-1973-1974-1975-1976-1977-1978-1979-1980-1981-1982-1983-1984-1985-1986-1987-1988-1989-1990-1991-1992-1993-1994-1995-1996-1997-1998-1999-2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021-2022-2023-2024-2025

Lamborghini Marzal - 1967



Lamborghini Fantastiche



50

51



1967-1968-1969-1970-1971-1972-1973-1974-1975-1976-1977-1978-1979-1980-1981-1982-1983-1984-1985-1986-1987-1988-1989-1990-1991-1992-1993-1994-1995-1996-1997-1998-1999-2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021-2022-2023-2024-2025



LAMBORGHINI Marzal 1967

1967-1968-1969-1970-1971-1972-1973-1974-1975-1976-1977-1978-1979-1980-1981-1982-1983-1984-1985-1986-1987-1988-1989-1990-1991-1992-1993-1994-1995-1996-1997-1998-1999-2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021-2022-2023-2024-2025

1967-1968-1969-1970-1971-1972-1973-1974-1975-1976-1977-1978-1979-1980-1981-1982-1983-1984-1985-1986-1987-1988-1989-1990-1991-1992-1993-1994-1995-1996-1997-1998-1999-2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021-2022-2023-2024-2025

1967-1968-1969-1970-1971-1972-1973-1974-1975-1976-1977-1978-1979-1980-1981-1982-1983-1984-1985-1986-1987-1988-1989-1990-1991-1992-1993-1994-1995-1996-1997-1998-1999-2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021-2022-2023-2024-2025

Realizzato in completo accordo con la Casa di Torino, il Marzal è il primo esempio di sportività a 4 porte "reali" con trazione posteriore integrale. Mostra, infatti, un retrotreno in linea di 2.811, ottenuto togliendo una tonnellata al V12 di 4 litri della Miura. Con la disposizione sempre trasversale l'orditura delle ruote la Miura, si ottengono 4 corroni posteriori, per la presenza di un passo non necessariamente lungo. Le migliori porte al mondo di guidare con il design estremamente innovativo, hanno poi dato origine al primo prototipo di quella che successivamente è diventata l'Espada (4 porte, ma con il V12 abbinato).

Marzal è un'opera-principe ideata da Giugiaro, Bertone in Giugiaro (1967) ed è la first sample in the world of a real sports car with four seats. It features engine in V12, in line with the capacity of 2.0 litres. It is created eliminating one ton of cylinders from the Miura V12 of the Miura. The engine, like Miura's one, is transversal and allows by four seats installation, even if the wheel-base is not so long. The best sport car in the world of driving with the design is extremely innovative. On this "idea car" is based the design of the coming Espada when the engine however is in the front of the car.



BERTONE b

Lamborghini Espada (prototipo 1967)

Il sogno di Bertone inizia a prendere forma



In realtà, in pratica, del prototipo di cui Diego Bertone era autore il March di Sant'Agata Bologna, è stato realizzato per poter avere una serie di critiche preziose, per la produzione dell'Espada di serie. Dal precedente prototipo di Bertone, la March, scaturiva l'ispirazione delle linee portate ad alcuni stilisti, per una concezione dell'Espada di serie, poiché consentiva un'entrata ed uscita più agevole. Come l'Espada, il prototipo possiede già il V12 di 4 litri in posizione anteriore.

It is the prototype that has been built in the Sant'Agata Bologna workshop and was used to carry out all preliminary tests for the development and production of the Espada. It kept the large gull-wing opening like in the first Bertone's prototype "March" which was reserved for the production of the Espada series, because they were considered too complicated and even dangerous. It's powered with the first engine 4-liter V12 engine like the Espada.



Il prototipo della March di Bertone



Il prototipo della March di Bertone, con il motore V12 in posizione anteriore



Lamborghini Fantastiche



Il sogno di Bertone di realizzare la March, Lamborghini gli permette di ampliare le prestazioni con una vettura prototipo, il prototipo di cui Diego Bertone era autore il March di Sant'Agata Bologna, è stato realizzato per poter avere una serie di critiche preziose, per la produzione dell'Espada di serie. Dal precedente prototipo di Bertone, la March, scaturiva l'ispirazione delle linee portate ad alcuni stilisti, per una concezione dell'Espada di serie, poiché consentiva un'entrata ed uscita più agevole. Come l'Espada, il prototipo possiede già il V12 di 4 litri in posizione anteriore.

In realtà, in pratica, del prototipo di cui Diego Bertone era autore il March di Sant'Agata Bologna, è stato realizzato per poter avere una serie di critiche preziose, per la produzione dell'Espada di serie. Dal precedente prototipo di Bertone, la March, scaturiva l'ispirazione delle linee portate ad alcuni stilisti, per una concezione dell'Espada di serie, poiché consentiva un'entrata ed uscita più agevole. Come l'Espada, il prototipo possiede già il V12 di 4 litri in posizione anteriore.

A Bertone, volendo in un'ultima di una serie, ha fatto la sua parte a fine anni Sessanta, in 1970, quando Bertone propose una serie di varianti di un already successful supercar come Espada (chiamata March di Bertone) per essere la serie di prototipi del progetto in corso al momento di complete design, solo con la "March" che aveva ottenuto il permesso di essere prodotta.



A partire dal concetto della March di Bertone, il March di Sant'Agata Bologna realizzò la presentazione di un nuovo prototipo che, sempre equipato a quattro porte, è più realizzato in una serie di varianti per poter avere una serie di critiche preziose, per la produzione dell'Espada di serie. Dal precedente prototipo di Bertone, la March, scaturiva l'ispirazione delle linee portate ad alcuni stilisti, per una concezione dell'Espada di serie, poiché consentiva un'entrata ed uscita più agevole. Come l'Espada, il prototipo possiede già il V12 di 4 litri in posizione anteriore.

Starting from the concept of the March by Bertone, the March di Sant'Agata Bologna realized the presentation of a new prototype that, always equipped with four doors, is more realized in a series of variants for being able to have a series of criticisms, for the production of the Espada series. From the previous prototype of Bertone, the March, inspiration of the lines was passed to some designers, for a conception of the Espada series, because they were considered too complicated and even dangerous. It's powered with the first engine 4-liter V12 engine like the Espada.

Lamborghini P250 - prototipi 1969

Le VS per sfidare Ferrari e Porsche



54



Immagine 2: Schema interno di un prototipo del 1969



Figura 1: Il primo prototipo del 1969, con la disposizione dei posti e il motore posti dietro l'interasse. La piastrina, il telaio separato ed un primo esemplare di costruzione. In questa pagina il primo dei due prototipi

Left page: the first look up during the 1968, which was supposed to be with five seats, with two engines transversely mounted, the dashboard, some dials and a first look on



Immagine 1: Approccio alla produzione di un prototipo del 1969



Nel 1968, dopo la Miura e dopo aver completato anche l'Espada, Ferruccio si tirò un sospiro e pensò di andare a sfidare Ferrari ed anche Porsche, sul terreno della "piccola" sportiva. Per fare posto per un layout molto particolare ed impegnativo: 4 posti con motore posteriore-transversale V8. Dal primo prototipo alla versione di produzione, passarono solo due anni nei quali, oltre ad un nuovissimo motore V8, furono creati dal nulla ben due diversi prototipi meccanici, con soluzioni tecniche simili, ma con soluzioni di design completamente diverse. Quello che si può osservare in questa pagina, dopo averci dato un'occhiata di Ferruccio, fu progettato da Bertone, con poche modifiche allo stile, per la Ferrari (Dato: 198-027-4).

Il 1968, after the Miura and after having also completed the Espada, Ferruccio began seriously the idea of also going to challenge Ferrari and Porsche, on the terrain of "small" sports cars. To do so he opted for a very unique and challenging layout: 4 seats, powered with a rear-transversal V8 engine. From the first prototype to the production cars, it took only two years and besides the new V8 engine, two different running prototypes had been built but adopted similar technical solutions, but with completely different exterior designs. Here you can see that the one that had been rejected by Ferruccio, was reviewed by Bertone, with modifications that had been carried before producing it. In Ferrari, becoming the Dato: 198-027-4.





1953-1974 * L'inizio e gli anni "raguenti" con Ferruccio

Lamborghini P250 - prototipi 1969



56



Lamborghini Fantastiche

In questa pagina, il secondo prototipo della futura Urano ed il primo motore V8 sperimentale al banco. Nella foto in fondo, il gruppo dei tecnici Lamborghini guidati dall'ing. Paolo Stanzani (primo da sinistra), intorno all'intero progetto Urano.

On this page: the first of the new prototypes. In these pages, the second prototype of the future Urano and the first V8 engine on the test bench. In the photo at the bottom, the group of Lamborghini technicians, led by Ing. Paolo Stanzani (first from left) who engineered the whole Urano project.



Immagine: © immagine associata. Auto: Prototipo Lamborghini. Ing. Paolo Stanzani. Foto: M. Scattolon.



Il secondo prototipo del progetto P250, sempre di Ferruccio, presentava un design molto più vicino a quello che poi divenne l'Urano, una pura linea analogica stilizzata con la lamina anche in quest'area e aveva il V12 americano. Assombrava nella parte posteriore il trattore dei 400 volanti. In frontiera la ruota di sterzo e la copertina "base-line" del vano motore erano già molto simili alle analoghe parti dell'Urano già effettivamente prodotta, anche per la parte superiore (in questo caso già anche alla fessura) il capo breve per il design del primo prototipo, era molto più alto e più affilato a punta con maggior curvatura.

The second prototype of the P250, still designed by Ferruccio, was very similar to the one that became the Urano and was also sharing some stylistic elements with the latter (although the latter was powered with a front-mounted V12 engine). Especially the rear, the volants, the wheel arches and the "base-line" engine cover were already very similar to such Urano parts which was later put into production. The front of the car was, in this case, more similar to the Urano. The base of the second prototype were chosen to match, with the bumper also shortened, and with a more marked "base-line".





1963-1974 * L'inizio e gli anni "ruggenti" con Ferruccio

Lamborghini Urraco "Rally" - 1973

Prove di "Silhouette"



Il primo prototipo di Urraco, con il motore a V6 e la trasmissione a 5 marce. Sotto: il primo Urraco con il motore a V8.



Lamborghini Fantastiche



Dopo il Miura, nel 1971, Ferruccio Lamborghini si concentrò anche con una maggiore attenzione, per creare il prototipo del Urraco. In pratica, nel 1971, Ferruccio creò una vettura che era una copia della Porsche 911R. Così, la vettura aveva il motore a V8, la trasmissione a 5 marce, il cambio a 4 rapporti, il differenziale autobloccante, i freni a dischi, i cerchi in lega, il spoiler anteriore, un abitacolo sportivo, un motore a iniezione elettronica e un alzacristalli a comando elettronico. Introdusse poi un largo spoiler anteriore, un abitacolo sportivo, un motore a iniezione elettronica, freni a dischi per le ruote anteriori e la V8 a 1 litro, con la cilindrata di 1.8 litri, e un motore a iniezione elettronica per la ruota posteriore che era di 1.1 litri (V7).

After the Miura, in 1971, Ferruccio wanted to experiment with a lighter, enhanced and modified version of the Urraco. In practice, Ferruccio wanted to create a true rival to the Porsche 911R. So, working at night with the help of the technical department, Ferruccio began to strip the Urraco of all the unnecessary, lightening it greatly. Then worked on the set up (with lower and stiffer suspension) and especially on aerodynamic needs. He introduced a large front spoiler, a rear spoiler, while the rear wheel arches had been widened to accommodate wider tires. In practice he created a genuine Group 5 at the time, also called "Silhouette". He increased the engine capacity to 1.8 liters with two carburetors feeding it up to 110 hp!

Questo prototipo venne, in parte, preso in considerazione, prima per la versione 1.8 litri del Urraco (P100) e poi venne per un certo tempo accettato da Silhouette.

This original engine was temporarily reconsidered to be first adopted in the Urraco 1-liter version (P100) and later in the Silhouette.



Lamborghini Jarama GT - 1973

L'ultima chance di Bob Wallace



Lamborghini Fantastiche



Immagine: C. GOTTARDO/REDA/CONTRASTO
LAMBORGHINI: G. GOTTARDO/REDA/CONTRASTO



Un'idea ideata proprio da Bob Wallace, di nome Ferruccio Lamborghini alle corse. In Jarama GT, in realtà, non era come la vettura più adatta allo scopo. Tra le modifiche più importanti, l'innalzamento del V12 verso l'abitacolo, nell'ipotesi di costruire meglio i giri e, anche in questo caso, l'allungamento generale dell'intera vettura, grazie a diversi pannelli della carrozzeria in alluminio. Le modifiche aerodinamiche, in questo caso, si limitarono all'uso spoiler anteriore, al cofano rialzato in nero e dotate di abbondanti alighi per l'aria, e alle ali di frangivento del sottoscocca a vista, di tipo "racing" a compressione rapida.

The last attempt by Bob Wallace, to convert Ferruccio Lamborghini's idea into a race car, the Jarama GT was really the most suitable car for this purpose. Among the most important changes, the placing of the V12 towards the passenger compartment, for a better balance of the weights and, also in this case, the lighter weight of the car which was made possible thanks to different aluminium body panels. The aerodynamic changes, in this case, simply consisted of a front spoiler, black-painted hood and several canals for the vents around the front fuel filling (racing type).

Lamborghini Countach LP500 - 1971

Ritorno al futuro

Il supercaro, il prototipo della fusione di Piero Ferruccio, l'architetto più influente del mondo, è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato.

Il design è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato.

62



Lamborghini Fantastiche



Il motore è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato.

Il motore è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato.

Il design è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato.



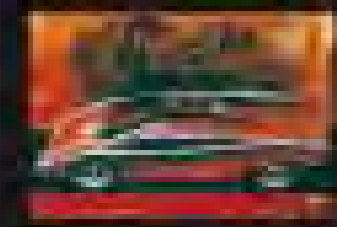
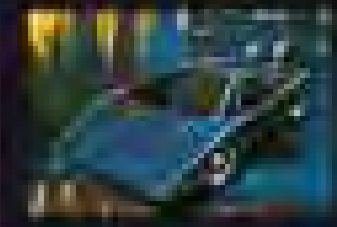
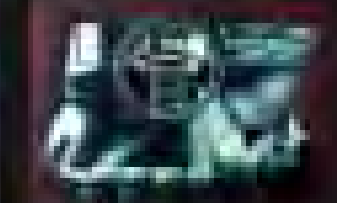
Il design è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato. Il suo design è stato il primo a essere realizzato.



Lamborghini Countach LP500 - 1971

The Countach is a perfect example of the Italian design philosophy. It's not just a car, it's a statement. The design is so bold and futuristic that it has become a symbol of the Italian automotive industry.

The Countach is a perfect example of the Italian design philosophy. It's not just a car, it's a statement. The design is so bold and futuristic that it has become a symbol of the Italian automotive industry.



64

ALFA ROMEO
AUDI
BMW
CITROEN
FIAT
FERRARIS
HONDA
JAGUAR
LAMBORGHINI
MITSUBISHI
NISSAN
PEUGEOT
RENAULT
SEAT
SUBARU
SUZUKI
TOYOTA
VOLVO



Lamborghini Fantastiche



Countach, sleek, square, and "troggato", the Countach perfectly expresses the true essence of Lamborghini, but at the same time, in this first version, the line is also very clean and elegant, almost refined, yet extremely "aggressive".

Perfectly wedge-shaped, sleek, square and "troggato", the Countach perfectly expresses the true essence of Lamborghini, but at the same time, in this first version, the line is also very clean and elegant, almost refined, yet extremely "aggressive".

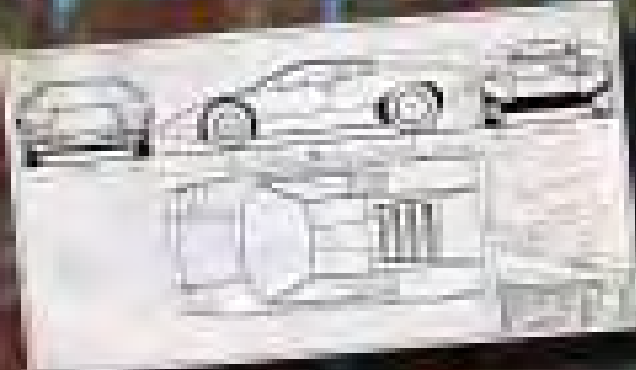


1971, in the Countach, the Italian design philosophy is perfectly expressed. The car is not just a machine, it's a work of art. The design is so bold and futuristic that it has become a symbol of the Italian automotive industry.

1971, in the Countach, the Italian design philosophy is perfectly expressed. The car is not just a machine, it's a work of art. The design is so bold and futuristic that it has become a symbol of the Italian automotive industry.



Lamborghini Countach LP500 - 1971



LAMBORGHINI "Countach" LP500 (1971)
 4871 cc
 400 CV a 1.400 giri/min
 0-100 km/h in 4,5 sec
 Velocità massima 260 km/h
 Consumo (litri/100 km) a 90 km/h: 12,5
 a 120 km/h: 16,5
 a 140 km/h: 21,5
 Prezzo (chiavi in mano) 2.100.000.000
 in Lire
 in Dollari: 210.000.000
 in Euro: 210.000.000



Lamborghini Countach LP500 - 1971 - 1976



Lamborghini Fantastiche



Presenta un motore V12 di 5 litri di cilindrata unita, capace di erogare 400 CV a 1.400 giri/min. La velocità massima è di 260 km/h, mentre il consumo è di 12,5 litri/100 km a 90 km/h e di 16,5 litri/100 km a 120 km/h. Il motore è montato a 90° e la lubrificazione è a iniezione. Il cambio è a 5 rapporti e il differenziale è a slitta. Il telaio è in alluminio e il motore è montato a 90° e la lubrificazione è a iniezione. Il consumo è di 12,5 litri/100 km a 90 km/h e di 16,5 litri/100 km a 120 km/h.



Il motore è un V12 di 5 litri di cilindrata unita, capace di erogare 400 CV a 1.400 giri/min. La velocità massima è di 260 km/h, mentre il consumo è di 12,5 litri/100 km a 90 km/h e di 16,5 litri/100 km a 120 km/h. Il motore è montato a 90° e la lubrificazione è a iniezione. Il cambio è a 5 rapporti e il differenziale è a slitta. Il telaio è in alluminio e il motore è montato a 90° e la lubrificazione è a iniezione. Il consumo è di 12,5 litri/100 km a 90 km/h e di 16,5 litri/100 km a 120 km/h.

Lamborghini Countach LP400 - 1972

Sviluppo e collaudi per la produzione



In questa pagina: vari stadi di sviluppo e collaudi del prototipo LP400 (superiore) LP400 di Bertone, nel suo studio a Torino.

In due pagine: vari stadi di sviluppo e collaudi del prototipo LP400 (inferiore) LP400 di Bertone, nel suo studio a Torino.



LP400 di Bertone



In questa pagina: vari stadi di sviluppo "ruggenti" (inferiore) per raggiungere un maggior flusso d'aria ai radiatori dell'acqua (sistemi di raffreddamento) e ai generatori (superiore) e al motore anche due prese d'aria di tipo V.I.C. (V.I.C. = Venturi Intake Control) e, infine, al paccaruoto posteriore (in alto), furono le grandi le mire di colpo per l'aria calda, in attesa dei radiatori stessi.

L'aspetto delle Countach inferiori: con quali "finire"?

Lamborghini Fantastiche

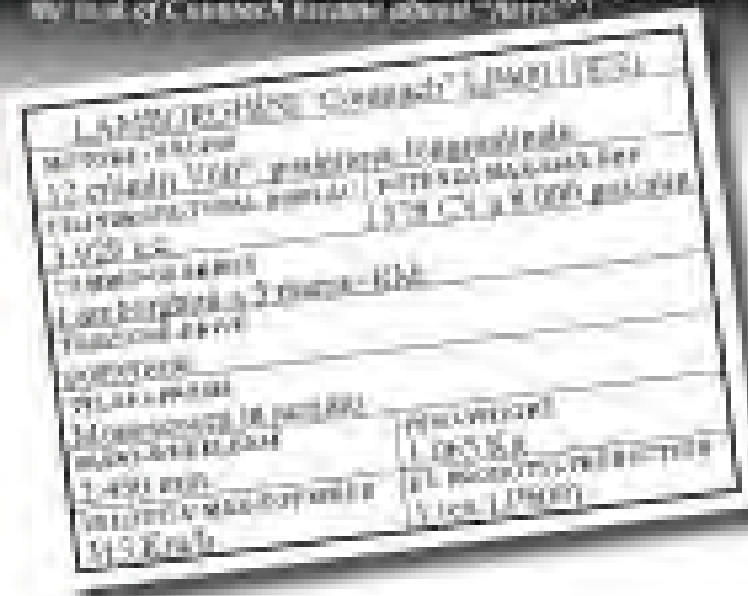


Fonte: *Il Giornale*, 12 settembre 1972, p. 122

Da questa pagina: vari stadi di sviluppo e collaudi del prototipo LP400 (superiore) LP400 di Bertone, nel suo studio a Torino.

Il 12 gennaio 1972, con il 100° anniversario della nascita di Ferruccio Lamborghini, il giornale *Il Giornale* pubblicò una foto di un prototipo di Countach LP400, con il motore e i radiatori di acqua e olio, e il sistema di raffreddamento. Il prototipo era in gesso e aveva una livrea gialla. Ferruccio Lamborghini era in piedi accanto al prototipo, che era in un ambiente di lavoro. Ferruccio Lamborghini era in piedi accanto al prototipo, che era in un ambiente di lavoro.

Il 12 gennaio 1972, con il 100° anniversario della nascita di Ferruccio Lamborghini, il giornale *Il Giornale* pubblicò una foto di un prototipo di Countach LP400, con il motore e i radiatori di acqua e olio, e il sistema di raffreddamento. Il prototipo era in gesso e aveva una livrea gialla. Ferruccio Lamborghini era in piedi accanto al prototipo, che era in un ambiente di lavoro.



Lamborghini "Bravo" - 1974

Si conclude l'epoca di Bertone e Ferruccio



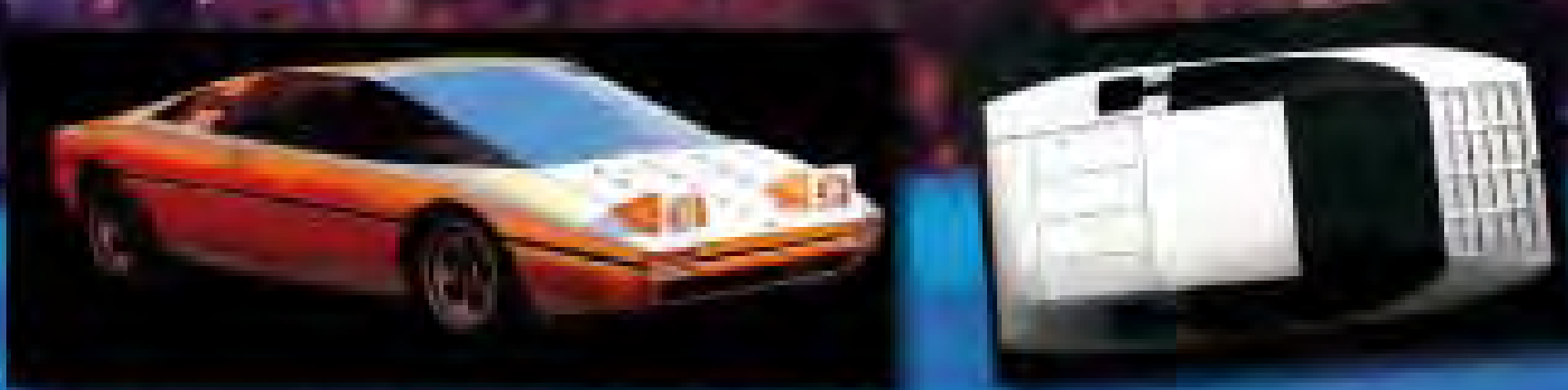
70



LAMBORGHINI BRAVO
1974-75 **BERTONE**



Lamborghini "Bravo" - 1974



72



Modello in scala 1:18. Distribuzione in Italia: M&P Modelli, Via S. Maria 10, 20121 Milano, Tel. 02/57501111



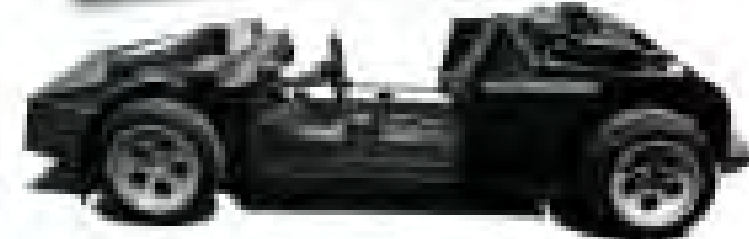
Lamborghini Fantastico



73



LAMBORGHINI "Bravo" 1974
 Motore: 4 cilindri
 Il cilindro N°3, governato meccanicamente
 (Lamborghini) (M&P Modelli) (M&P Modelli)
 2.500.000
 Distribuzione in Italia: M&P Modelli
 Via S. Maria 10, 20121 Milano, Tel. 02/57501111
 Motori: 4 cilindri
 Distribuzione in Italia: M&P Modelli
 Via S. Maria 10, 20121 Milano, Tel. 02/57501111



Presentata al Salone di Torino, nel novembre del 1974, la Bravo è il frutto maturo della collaborazione tra Ferruccio Lamborghini e Gastone Miazzi. Siccome il celebre progetto Lamborghini (P114) era guidato da Paolo Stanzani, dopo che Ferruccio si era già definitivamente schierato a favore, poche settimane prima La Bravo, in pratica, è una versione più moderna, più sportiva e più completa dell'Urraco. Grazie ad un motore di cilindrata del passo (2000 cm³) in un motore allungato del passo (2000 cm³), si ottiene una sportiva anche più completa e versatile, nel genere delle contemporanee Lotus Elise e Lotus Evija. Anche le proporzioni della carrozzeria risultano più compatte ed il design più sicuramente moderno e futuristico grazie, in pratica, lo stesso "stacco" con l'Urraco, come già aveva analizzato aveva fatto la Countach con la progettazione Miazzi. Purtroppo, la situazione difficile dell'azienda, ed il progressivo abbandono, prima di Ferruccio e poi anche di Stanzani, non permisero un lavoro a questo punto splendido prototipo. Invece, si era creata per un po' un'epoca gloriosa e per la Lamborghini si aprirono tempi eccezionali di vita.

Presentata al Salone Motor Show di novembre 1974, la Bravo è il frutto maturo della collaborazione tra Ferruccio Lamborghini e Gastone Miazzi. Siccome il celebre progetto (P114) era guidato da Paolo Stanzani, dopo che Ferruccio si era già definitivamente schierato a favore, poche settimane prima La Bravo era già definitivamente scelta. La Bravo era la versione più moderna, sportiva e più completa comparata all'Urraco. Questo era possibile grazie ad un motore di cilindrata del passo (2000 cm³) allungato del passo (2000 cm³) ed anche il fatto che il motore era un motore a iniezione. Il risultato è una sportiva, versatile e completa, nel genere delle contemporanee Lotus Elise e Lotus Evija. Anche le proporzioni della carrozzeria risultano più compatte ed il design più sicuramente moderno e futuristico grazie, in pratica, lo stesso "stacco" con l'Urraco, come già aveva analizzato aveva fatto la Countach con la progettazione Miazzi. Purtroppo, la situazione difficile dell'azienda, ed il progressivo abbandono, prima di Ferruccio e poi anche di Stanzani, non permisero un lavoro a questo punto splendido prototipo. Invece, si era creata per un po' un'epoca gloriosa e per la Lamborghini si aprirono tempi eccezionali di vita.



Lamborghini Silhouette - prototipo 1975

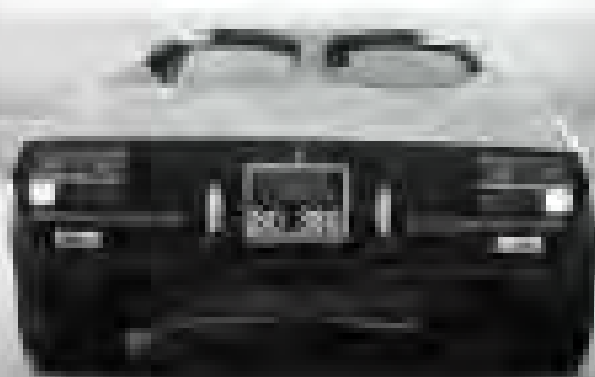
Senza guida!



74



Disegno di un prototipo di un'automobile senza guida, ideata da Ferruccio Lamborghini nel 1975. La vettura era destinata a essere un mezzo di trasporto per i ricchi, ma non era mai stata costruita.

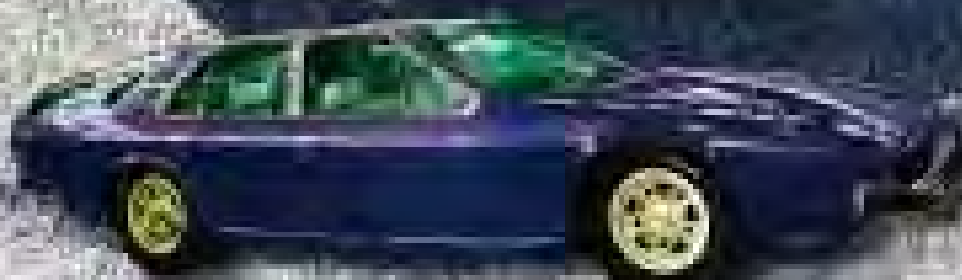


Il progetto della vettura di Ferruccio Lamborghini, del 1975, era un'automobile senza guida, destinata a essere un mezzo di trasporto per i ricchi, ma non era mai stata costruita. La vettura era destinata a essere un mezzo di trasporto per i ricchi, ma non era mai stata costruita. La vettura era destinata a essere un mezzo di trasporto per i ricchi, ma non era mai stata costruita.

Il progetto della vettura di Ferruccio Lamborghini, del 1975, era un'automobile senza guida, destinata a essere un mezzo di trasporto per i ricchi, ma non era mai stata costruita. La vettura era destinata a essere un mezzo di trasporto per i ricchi, ma non era mai stata costruita.

Lamborghini "Faena" Fina 1978

"Quattro porte"!



La crisi del dopo-Ferruccio si può percepire bene nella Lamborghini, il tentativo del Marchionne di fare un'auto a quattro porte diventa un'operazione disperata. Il risultato è la Fina, la prima berlina a quattro porte della casa di Sant'Agata. L'idea è di questo periodo, il primo prototipo è stato presentato a Milano nel 1975, si chiama "Quattroporte". Nel 1976 il prototipo è stato presentato al Salone di Torino, nel novembre del 1976, a sorpresa presenta la sua parvenza: un prototipo di una quattro porte Lamborghini, ma molto all'aperto, ben più sportiva dei prototipi presentati da Ferrari e Alfa Romeo. L'operazione è stata una delle più disastrose produttive.

Il debutto di "La Fina" nel 1976 ha suscitato molte discussioni, come si può vedere in un'immagine in un'appendice sul sito web della casa di Sant'Agata. Una di loro era Piero Fina, che presentò la sua interpretazione di una berlina a quattro porte. Fina era già un nome nel mondo delle auto, infatti, nel 1967, la Fina Fina era stata la prima berlina a quattro porte della casa di Sant'Agata. Fina era un originale "Italiano" contribuendo così al successo della casa di Sant'Agata. La Fina, infatti, era il primo prototipo a quattro porte.

Lamborghini "Athon" - 1980

Bertone va in soccorso alla Lamborghini



82



Disegnato da Bertone, disegnato da Bertone, disegnato da Bertone



Lamborghini "Athon"-1980



84



Lamborghini Fantastiche



Foto: G. Basso/Contrasto - Contrasto/Contrasto - G. Basso/Contrasto
 Contrasto/Contrasto

LAMBORGHINI "Athon" (1980)	
Modello - Gruppo	
Karlinski VEE, proprietario	
Cilindrata (CV/kW) (litri)	
2.550 c.c.	200 (CV a 2.500 giri/min)
Cambio - Motore	
Lamborghini a 5 marce, EM	
Prezzo di acquisto	
L. 1.200.000.000	
Cilindrata (CV/kW)	
2.450 c.c.	175 (CV a 2.400 giri/min)
Prezzo di acquisto	
L. 1.200.000.000	

Nel 1980, il primo negativo della Lamborghini arrivò al suo massimo storico. Non a caso, la più alta Borsa scendeva di Sant'Agata Delognese, si trovava in amministrazione controllata, da diversi mesi ed aveva in mano al tribunale fallimentare. I primi, timidi segnali di ripresa, con la probabile vendita ad un ricco industriale francese interessato (Patrick Mirraux), fanno subito saltare la storia. Curioso di Lamborghini, Niccolò Barone, il quale, prontamente propose, di una sportiva iniziativa (anche economica), tra versioni totalmente ispirate alla piccola V8 Silhouette. La "Athon", così fu chiamata il prototipo, dal nome del Dio Sole, infatti, era ispirata, dal design estremamente futurista ed originale, secondo la migliore tradizione di Barone per Lamborghini.

In 1980, the unfavorable situation of Lamborghini was at its worst. The Ferrari company from Sant'Agata Delognese was already under controlled administration for a few months and in the hands of the bankruptcy court. The first slight signs of recovery, with the possible sale to a rich French industrialist (Patrick Mirraux), were immediately caught by Lamborghini's long-time coach builder Niccolò Barone, who promptly suggested an initiative (which he backed financially) for a completely open version of the small V8 Silhouette. The "Athon", the name of the prototype called after an Egyptian sun god, was in fact a pure speculation, with a very futuristic and original design in line with Barone's tradition for Lamborghini at the time.





Lamborghini "Marco Polo" 1982

Inedita proposta da Giugiaro



86

In queste pagine, alcune immagini del modello su scala 1:1, che Giugiaro donò liberamente alla Lamborghini: spiccavano 4 comodi posti, anche a 130km/h anche le grandi porte laterali, premontebili, con apertura ad aliti pulsanti; ma non si basava sulla meccanica standard.

Foto: G. Giugiaro - A. Basso - Ansa/3



Sorprendente dato: "80% aerodinamicamente approssimativo di massa, il bene aerodinamico, in un'auto sportiva, non solo è un bene in potenza, ma anche delle prestazioni stesse. Per questo motivo, ed anche per ribadire, attraverso un marchio ormai simbolo nel mondo del migliore Made in Italy, che Giugiaro-Giugiaro scelse liberamente (di una iniziativa) di dedicare alla Lamborghini questo modello di stile, denominato "Marco Polo", voluto ad uno studio aerodinamico estremo (Cx di 0,20). In realtà, per all'accelerazione, il risultato alla Maserati (colosso delle sportività), la "Marco Polo" di Lamborghini sembrava avere l'aspetto poco al passo due, molto difficilmente si sarebbe potuta identificare, a prima vista, come una vettura della Casa del Toro.

Lamborghini Fantastiche

On these pages there are some photos of the 1:1 scale model that Giugiaro had dedicated to Lamborghini: possible were 4 comfortable seats, my car given that the big side doors, presumably had 400 km/h opening. No data was provided about its support mechanism.



87

In the early '80s, aerodynamics had become the main theme in the automotive field, not just for the fuel economy benefits but also with the goal of ultimate performance. For these reasons, and also to make a statement through a brand which was a symbol of the best of "made in Italy" worldwide, Giugiaro-Giugiaro dedicated the "Marco Polo" design proposal to Lamborghini. This design's aerodynamics counterpart was very extreme indeed, with a drag coefficient of only 0.20. In reality, even if it could have been compared to the Maserati (from the layout point of view) the "Marco Polo" was not deemed good enough to have been identified as a car from the House of the Charging Bull and wear the Lamborghini name.



Lamborghini LM001-1981

Torna il 4x4



88



Lamborghini Fantastico



LAMBORGHINI LM001 1981
 Motore - 4 porte
 AMM. Registro V500...
 2.800.000
 Cambio a 5 marce
 Chassis...
 1.800.000
 4.600.000
 1.000 Km
 1.800.000



nel 1980 la Lamborghini è...
 di ripresa. Il nuovo proprietario...
 di sportività, ripartì anche il...
 progetto di un 4x4 "tutto-terreno"
 ma che potesse essere un...
 prototipo, proprio in Lamborghini...
 nel prototipo Chassis del 1977 (vedi...
 LM001) con il suo ribaltante il...
 nuovo "scudo" dietro il cui...
 1980 di questi 4x4...
 il design è chiaramente "tutto-...
 ma l'idea del nuovo prototipo, se...
 un bastardo, almeno di qual...
 tutto poteva essere concepita...
 del fondo della Casa del Toro. Il...
 prototipo ebbe poi seguito ad...
 proprietario. Il 4x4 prototipo...
 "Sportività": di colpo (e...
 fine, se la produzione in...
 del prototipo divenne la LM 001...
 1981.

In 1981, Lamborghini...
 just built in a recovery phase...
 The new owner, the wealthy French...
 industrialist Patrick Millard had...
 already invented a lot for the House...
 of Sport: many of developments...
 were prototypes and started a...
 experimental program. A new...
 prototype was born: the...
 the production of a 4x4 "all-terrain"
 never seen before and that was...
 on the Chassis prototype of 1977...
 (see below). LM 001: this was...
 the name of the new "scudo",...
 behind which a...
 was mounted. In 1980, the...
 The design was clearly "tutto-...
 but the idea of a cross-country SUV...
 by the LM001 had been conceived...
 by the technicians of the House...
 of the Bull.
 LM001 was born...
 prototype followed until in 1981...
 was started with a small series...
 of 1.000.

Lamborghini LMA - 1982

90



Lamborghini Fantastiche



LAMBORGHINI LMA (1982)	
MOTORE: DIESEL	
12 cilindri V12, iniezione elettronica	potenza max. 145 CV
CILINDRATA (C/CAL/M/L):	330/75 a 0.200 giri/min
4.734 cc	
CAMMELE: 280°	
Magazine ZE a 5 valvole B.M.	
TRASMISSIONE	
5 rapporti	
ALZAVANTAGGI	
Trazione integrale	
1.450 km/h	1.000 Km
Velocità massima 188 km/h	Consumo 15 km/lt

Nel primo anno '80, alla Lamborghini proseguiva decisamente la sperimentazione sul tema del fuoristrada multibottero e pesante. In particolare, il nuovo Direttore Tecnico, Ing. Giulio Alfieri, si rendeva conto che, per ottenere un'ideale compromesso fra trazione e stabilità in trasversale, occorre necessariamente collocare il motore nella più trazioneale posizione interna. Inoltre, era del tutto logico utilizzare l'esclusivo V12 della Cosworth, in luogo del più lento V8 di origine USA. Detta, detta, aveva finalmente giunto al primo vero antesignano del successivo LM 012, prodotto in piccola serie dal 1980 al 1982.

During the early 1980s Lamborghini continued with its ceaseless experimentation with multi-wheel and powerful off-road vehicles. In particular the new technical director Giulio Alfieri realized that in order to obtain an ideal compromise between off-road traction and stability, it would be necessary to position the engine in the more traditional forward position. It was only logical to use the exclusive Cosworth V12 - in place of the slower V8 of U.S. origin. That was said and done: we finally arrive at the first true forerunner of the subsequent LM 012, which was produced in small quantities from 1980 to 1982.





Lamborghini LM004-1984

4x4 con il V12 di 7 litri!



www.lamborghini.com



LAMBORGHINI LM004 (1984)	
Motore - 7000 cc	
12 cilindri V12, iniezione elettronica	
Velocità massima (km/h)	180 km/h
Consumo (litri/100 km)	25
Cambio - meccanico	
Motore ZF a 5 marce BM	
Trasmissione 4x4	
Integrale	
Telaio - in acciaio	
Pneumatici	
180 x 150 mm	180 x 150 mm
180 x 150 mm	180 x 150 mm
Prezzo (chiavi in mano)	
215.000.000	



La tradizione Lamborghini è quella di creare macchine per un'emozione, una certa parte di eleganza, una certa parte di sportività. Non è certo il caso di questo camioncino posteggiato di disavventura, realizzato tutto e per tutto anche al LM002 di produzione, ma frutto di un'esperienza che si è avvertita nei giorni scorsi. Mi pare, infatti, un V12 derivato dall'auto studiata per la gara Off Shore, di 7 litri di cilindrata. Un motore valvole, di alta qualità, ma che comunque in modo davvero notevole si è già avvertito nel LM002. I tecnici Lamborghini, come nei precedenti, sono alla ricerca del V12 della Chevrolet, soprattutto alla guida, ma non solo, ma per il motore.

Lamborghini, inoltre, è sempre stato un'emozione, una certa eleganza, una certa sportività. Non è certo il caso di questo camioncino posteggiato di disavventura, realizzato tutto e per tutto anche al LM002 di produzione, ma frutto di un'esperienza che si è avvertita nei giorni scorsi. Mi pare, infatti, un V12 derivato dall'auto studiata per la gara Off Shore, di 7 litri di cilindrata. Un motore valvole, di alta qualità, ma che comunque in modo davvero notevole si è già avvertito nel LM002. I tecnici Lamborghini, come nei precedenti, sono alla ricerca del V12 della Chevrolet, soprattutto alla guida, ma non solo, ma per il motore.



Lamborghini Jalpa "Spider" - 1984 Si ricomincia a sognare



1987 - Jalpa 3.0 prototipo roadster



Lamborghini Fantastiche



In queste pagine, varie immagini del prototipo Jalpa Spider. Nella pagina di sinistra, le ricostruzioni grafiche della vettura definitiva, mentre in questa pagina, alcuni disegni dei prototipi grezzi (a fianco e sotto, in stato di semi-abbozzatura) (a sinistra), anche in bozzetti figurati) che, a sua volta, ricominciano ad ispirare il creativo.

In these pages, various images of the Jalpa Spider prototype. On the left page, the graphic reconstructions of the final vehicle, while on this page, pictures of the early prototype (black and white) in state of semi-abbozzature (left), and also a sketch showing the final stage.



In queste pagine, varie immagini del prototipo Jalpa Spider. Nella pagina di sinistra, le ricostruzioni grafiche della vettura definitiva, mentre in questa pagina, alcuni disegni dei prototipi grezzi (a fianco e sotto, in stato di semi-abbozzatura) (a sinistra), anche in bozzetti figurati) che, a sua volta, ricominciano ad ispirare il creativo.

In these pages, various images of the Jalpa Spider prototype. On the left page, the graphic reconstructions of the final vehicle, while on this page, pictures of the early prototype (black and white) in state of semi-abbozzature (left), and also a sketch showing the final stage.

Lamborghini Jalpa Restyling - 1985

Prove di futuro



Il prototipo di Jalpa con il motore V8 e il cambio a 5 marce.



Lamborghini Fantastiche

In queste pagine, alcune immagini del prototipo di Jalpa "littato" da Horacio Pagani ed i suoi stessi figurini, relativi al progetto.

These pages contain some pictures of the Jalpa prototype "littato" by Horacio Pagani together with some of his sketches. At the bottom of this page there is an image of a special version of the Jalpa, the first V8!



LAMBORGHINI JALPA Restyling (1985)	
Motore: V8	
8 cilindri V8, 2500 cc, 160 CV, 200 km/h	
Prezzo: 2.485.000	Prezzo: 2.485.000
Lamborghini a 5 marce	
Posteriori	
Motore V8, 2500 cc, 160 CV, 200 km/h	
Prezzo: 2.485.000	Prezzo: 2.485.000
Lamborghini a 5 marce	
Posteriori	



Il prototipo di Jalpa con il motore V8 e il cambio a 5 marce. In questa pagina, alcune immagini del prototipo di Jalpa "littato" da Horacio Pagani ed i suoi stessi figurini, relativi al progetto. These pages contain some pictures of the Jalpa prototype "littato" by Horacio Pagani together with some of his sketches. At the bottom of this page there is an image of a special version of the Jalpa, the first V8!

In questa pagina, alcune immagini del prototipo di Jalpa "littato" da Horacio Pagani ed i suoi stessi figurini, relativi al progetto. These pages contain some pictures of the Jalpa prototype "littato" by Horacio Pagani together with some of his sketches. At the bottom of this page there is an image of a special version of the Jalpa, the first V8!



Lamborghini Countach "Evoluzione" - 1985

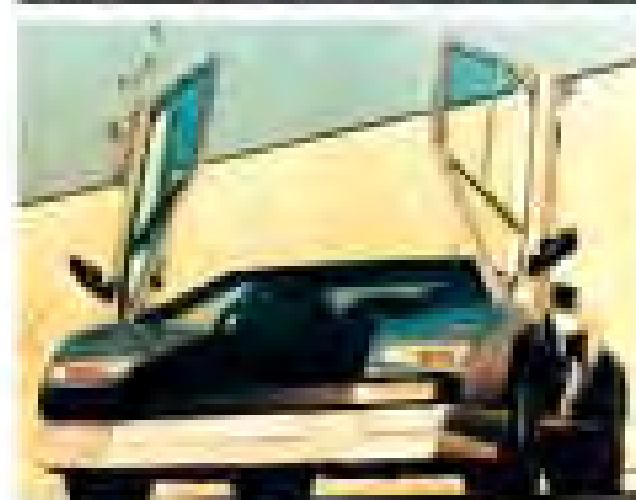
Per un futuro in carbonio



Lamborghini



La nuova serie di Countach, con il nuovo motore V12, è stata progettata per essere ancora più veloce e potente.



Lamborghini Fantastico Countach "Evoluzione" (Gruppo C)



Il nuovo motore V12 della Countach, potenza a 3.7 litri è preparata con il rifilamento la potenza di 400 CV, ha sempre montato la posizione posteriore centrale, su una vettura Gruppo C1 con titolo Tipi e progettata dal team di Gordon Spice, con una totale collaborazione dell'azienda, ma più sviluppata in modo autonomo.



Il nuovo motore V12 della Countach, potenza aumentata a 4.1 litri, ed è preparata per sviluppare 400 Hp, ed è montata in una vettura Gruppo C1, equipaggiata con un titolo Tipi e progettata dal team di Gordon Spice, con una totale collaborazione dell'azienda, ma più sviluppata in modo autonomo.

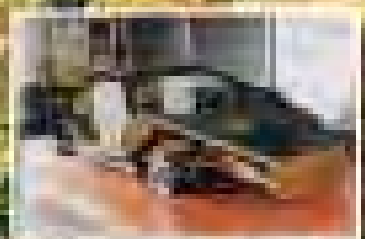


3



1980-1986 * L'attrice con Patrick Minivan

Lamborghini Countach "Evoluzione" - 1985



Lamborghini Fantastiche

Foto: M. G. / Contrasto, P. / L'Espresso, P. / L'Espresso, P. / L'Espresso, P. / L'Espresso

101

LAMBORGHINI Countach "Evoluzione" 1985

12 cilindri V12, 5.2 litri, 480 CV, 160 km/h, 0-100 in 4,5 sec.

Prezzo nuovo 1.390.000.000

1.390.000.000

Lamborghini è un marchio di prestigio e di alta tecnologia. Il Countach "Evoluzione" è un capolavoro di ingegneria e di design. È un'auto che non solo è veloce, ma è anche esteticamente affascinante. Il Countach "Evoluzione" è un'auto che ha fatto storia e che continuerà a farlo.

Lamborghini è un marchio di prestigio e di alta tecnologia. Il Countach "Evoluzione" è un capolavoro di ingegneria e di design. È un'auto che non solo è veloce, ma è anche esteticamente affascinante. Il Countach "Evoluzione" è un'auto che ha fatto storia e che continuerà a farlo.

Il 1985 è l'anno del Countach "Evoluzione", l'ultima versione di questa fantastica supercar. Progettata e sviluppata da Patrick Minivan, il nuovo Countach è un'auto che non solo è veloce, ma è anche esteticamente affascinante. Il Countach "Evoluzione" è un'auto che ha fatto storia e che continuerà a farlo.

Il 1985 è l'anno del Countach "Evoluzione", l'ultima versione di questa fantastica supercar. Progettata e sviluppata da Patrick Minivan, il nuovo Countach è un'auto che non solo è veloce, ma è anche esteticamente affascinante. Il Countach "Evoluzione" è un'auto che ha fatto storia e che continuerà a farlo.

Il 1985 è l'anno del Countach "Evoluzione", l'ultima versione di questa fantastica supercar. Progettata e sviluppata da Patrick Minivan, il nuovo Countach è un'auto che non solo è veloce, ma è anche esteticamente affascinante. Il Countach "Evoluzione" è un'auto che ha fatto storia e che continuerà a farlo.

Il 1985 è l'anno del Countach "Evoluzione", l'ultima versione di questa fantastica supercar. Progettata e sviluppata da Patrick Minivan, il nuovo Countach è un'auto che non solo è veloce, ma è anche esteticamente affascinante. Il Countach "Evoluzione" è un'auto che ha fatto storia e che continuerà a farlo.



3

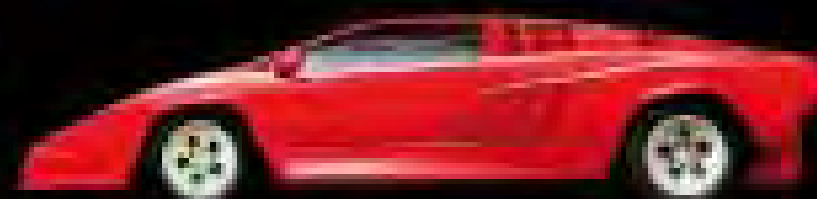


1980-1986 * La rinascita con Patrick Mitteran

Lamborghini Countach "L150" - 1985

Countach!

Lamborghini Fantastiche



102



www.lamborghini.com



Lamborghini Countach "L160" - 1985



1985 - 1986 Lamborghini Countach L160



Lamborghini Fantastiche

LAMBORGHINI Countach L160 1985	
MOTORE - 5000 cc	
12 cilindri V12, sistema longitudinale	
CILINDRATA-TOTALE (cm³)	POTENZA MAX (CV/kW)
5.167 cc	255 CV / 186 kW
Cambio a 5 rapporti	
Lamborghini a 5 porte RM	
TRASMISSIONE	
TELECAMERA	
Lubrificazione	
2.000 giri/min	15.000 cc
VELOCITÀ MAX (km/h)	160 (con 2000 giri/min)
215 km/h	



Sempre nell'ambito della sperimentazione, dedicata al futuro modello Lamontalini, anche Ugo Dalto Alfieri decise il suo retroscena: un'evoluzione e perfezionamento. La sperimentazione più importante e portante, Alfieri cercò anche negli ultimi versioni della Countach per il futuro. A fine degli anni 80, presentò un unico esemplare di Countach, intitolato non troppo felicemente all'ingegnere "Quattrovalvole" dell'epoca, ma con alcune soluzioni tecniche funzionali, positive, interessanti e sufficienti, come nel tempo, le prove di serie in formula, con apertura e chiusura controllata da una specie di "ventilatore" mobile, e il posizionamento più verticale del fascino laterale delle porte, che portava il doppio vantaggio di porre la discesa dell'interno davanti allo sportello, migliorando contemporaneamente il flusso d'aria in ingresso alla sala passeggeri, per i riflettori dell'acqua. Non fu prodotto in serie, unicamente perché, in quelle circostanze, era ormai in via di ultimazione anche il successivo prototipo della prima P12.

Wedge (questo fu il primo prototipo) che rimase in futuro. Lamborghini rivolse l'ingegnere Ugo Alfieri anche ad un'interessante contribuzione. He was a perfectionist and wanted to be more contemporary, and he was convinced of his own version of the future Countach. At that time, he was a "one-off" model of the Countach was then produced, which was different from the original "Quattrovalvole" of the time, but only some further interesting and refined technical functional solutions. For example, the side air intake which was controlled by a kind of opening and closing "ventilator" fitted on the rear vertical part of the side window of the doors. This feature had the dual advantage of allowing for the lowering of the side window with the door while at the same time improving the surface for the two upper jets used for the water cooling. It never reached series production only because at that time the successor prototype of the first P12 was making completion.



1985-1993 * L'epoca Chrysler con la Diabla e la Tobby

Lamborghini LM002 "SW" - 1986 Il primo SUV della storia



Il primo SUV della storia, il Lamborghini LM002 "SW" del 1986.



Lamborghini Fantastico

Lamborghini "spichung"
completa la sua storia



Una delle sue più grandi opere, la più grande "spichung" del mondo, pare di fatto molto grande... "pik" up!!
Come detto nel LM 001, anche l'auto di serie aveva un completo motore, ma non di una cilindrata così alta, e questo era, anche in questo caso, la conseguenza di una modifica di Salvatore Diomante, così il più veloce fu questo due litri, chiamato da David Rodriguez, un design spagnolo da sempre collaboratore della Lamborghini!



Nobody knows exactly how many "spichung" orders there were, especially also this... "Pik up", derived from the LM 001, which is supposed to be a small! However, there are no reliable information except that the body had been modified by Salvatore Diomante, so we can see in these two pictures, discovered by David Rodriguez, a Spanish designer who has always been in love with Lamborghini!

Una delle sue più grandi opere, la più grande "spichung" del mondo, pare di fatto molto grande... "pik" up!!
Come detto nel LM 001, anche l'auto di serie aveva un completo motore, ma non di una cilindrata così alta, e questo era, anche in questo caso, la conseguenza di una modifica di Salvatore Diomante, così il più veloce fu questo due litri, chiamato da David Rodriguez, un design spagnolo da sempre collaboratore della Lamborghini!

A French magazine of the time wrote that the prototype was a small, 2 liter "spichung" of the name of David Rodriguez. The drawing, both the level of overall dimensions and the weight, are completely different. In fact, it was simply a special order for a customer and Lamborghini had applied one of its best modifications of that time, Salvatore Diomante. A detail is also shown below in the LM 001, discovered by the author of the present article, in the photo-documentary "Lamborghini: the special version of 'Spichung'". The special version of "Spichung" was created with the changes to the body "carved" by Salvatore Diomante, who had already designed the body of the LM 001. At the time no one imagined it, but now we know that the LM 001 was the ancestor of the first "SUV" in history!



Una delle sue più grandi opere, la più grande "spichung" del mondo, pare di fatto molto grande... "pik" up!!

Lamborghini "Portofino" - 1987 Lambo "all'americana"



Lamborghini Fantastiche

Modello	Prezzo	Consumo	Velocità	Accelerazione
Lamborghini Portofino
Lamborghini Huracán
Lamborghini Gallardo
Lamborghini Aventador

108



Il motore V12 della Lamborghini Portofino, che produce 255 CV a 5.700 giri/min.



LAMBORGHINI "Portofino" 1987	
Motore: V12	255 CV a 5.700 giri/min
Velocità: 0-100 km/h in 5,7 sec	Consumo: 12,5 km/l a 90 km/h
Prezzo: 2.400.000.000	Capacità serbatoio: 70 litri
Chassis: Strada	Trasmissione: 5 rapporti
Motori: 12 cilindri	Velocità massima: 255 km/h
Consumo: 12,5 km/l a 90 km/h	Accelerazione: 0-100 km/h in 5,7 sec
Prezzo: 2.400.000.000	Capacità serbatoio: 70 litri

Quando arrivò a Sant'Agata Bolognese, Los Leones Decise che doveva subito dare un'occhiata all'automobile. Fu con questo intuito che lo scopo principale di ottenere l'attenzione di tutti sulla Lamborghini, che prese vita il prototipo "Portofino". Infatti, la Portofino è forse la più strana Lamborghini mai vista (o pensata) abbiano già preso in esame... per un'occasione sulla base meccanica della Jalpa, rappresenta piuttosto l'affermazione di un nuovo stile Chrysler, nel settore delle berlina a quattro porte di alta sportiva. Del resto, le quattro porte che si aprono tutte "a tagliando", sono (in un'auto di questo tipo) una chiara segno della personalità Lamborghini.

When he arrived at Sant'Agata Bolognese, Los Leones decided that it was necessary to immediately give a sign of the change. It was with this in mind and with the main aim to attract the attention of everyone towards Lamborghini, that the prototype "Portofino" came to life. In fact, the Portofino is perhaps the strangest Lamborghini ever seen (and we have already taken many special cases into consideration so far...) which is based on the mechanical layout of the Jalpa but shows the new Chrysler's design features in the sportive four-door sedan sector. Moreover, the four doors all opening "by scissors" are a clear sign of the Lamborghini's personality.



Lamborghini "Genesis" - 1988

Ritorno al futuro II



110

Lamborghini Fantastiche



111

Autore: **ANTONIO DI BARTOLOMEIS** - Disegni: **ANDRÈA BERTONNI** - Foto: **PIRELLA GÖTTSCHE LOWE**



LAMBORGHINI "Genesis" - 1988	
MOTORE: 2000 cc	
12 cilindri a 3500 cc, iniezione a iniezione	
CILOMETRI TOTALI (Km) 100.000	POTENZA MAX (CV) 175
5.367.000	455 CV a 7.000 giri/min
CARENATA: 4 porte	
Lamborghini a 5 marce KM	
TRAZIONE: anteriore	
PNEUMI: 205/55 R15	
MONTAGGIO IN PIAZZA: 1988	
PIAZZA: 1988	PESO (Kg) 1.800
INDICATE: MAX (CV) 175	INDICATE: MAX (CV) 175
200 Km/h	

Il ritorno dell'ultimo arrivato del mondo delle "Lamborghini" è un ritorno che non si ferma alla semplice ammirazione, ma che si apre a un dialogo con il futuro. È un ritorno che non si ferma alla semplice ammirazione, ma che si apre a un dialogo con il futuro. È un ritorno che non si ferma alla semplice ammirazione, ma che si apre a un dialogo con il futuro.

Using the best part of the globe's top auto designers, the creative director of Lamborghini has set a new, fascinating and demanding challenge: to create a car which the owners of tomorrow will love.



4



1986-1993 * L'epoca Chrysler, con la Diablo e la "baby"

Lamborghini Countach 25° "prototipo" - 1988

L'apoteosi del successo



Images © AUTOMOTIVELAMBORGHINI/STAMPORAGIO/PAFFANI ARCHITET

112



LAMBORGHINI Countach 25° "prototype (1988)

MOTORE - ENGINE

12 cilindri a V60°, posteriore-longitudinale

CILINDRATA-TOTAL DISPL. AC.

5.167 c.c.

POTENZA MAX-MAX BHP

455 CV a 7.000 giri/min

CAMBIO-GEARBOX

Lamborghini a 5 marce+RM

TRAZIONE-DRIVE

posteriore

TELAIO-FRAME

Tubolare

PASSO-WHEELBASE

2.500 mm

PESO-WEIGHT

1.490 Kg

VELOCITA' MAX-TOP SPEED

297 Km/h

ES. PRODOTTI-PRODUCTION

1

Con la versione della Countach dedicata al 25° Anniversario dell'azienda (1988) si chiude, di fatto, il primo appassionante ma anche travagliato periodo storico della Lamborghini. Sotto la cenere stavano già covando altri progetti, come quello della vera sostituta della Countach (P132), oppure della "piccola", destinata a dare una degna erede alla Jalpa, ma con un inedito motore V10 ed un altrettanto innovativo telaio d'alluminio ...

La seconda parte della storia Lamborghini (1988-2013), è forse ancora più ricca ed appassionante della prima: soprattutto per quanto riguarda le vicende specifiche di cui ci occupiamo in quest'opera ... progetti segreti, proposte di design, modelli, prototipi ... l'ultimo scorcio degli anni '80 e poi ancora gli anni '90 sono nuovamente tra i più difficili, ma anche appassionanti; sino all'arrivo dell'Audi (1998), quando alcune di queste idee e progetti rimasti a lungo nel cassetto, non evolveranno finalmente in una nuova gamma di prodotti e proposte, destinati non solo a dare solidità e sicurezza alla produzione ed al Marchio, ma anche ad allargare nuovamente la gamma in futuro, esattamente come nel primo, epico, periodo di Ferruccio Lamborghini!

With the release of the Countach dedicated to Lamborghini's 25th Anniversary (1988), the first exciting but turbulent historical period Lamborghini can be considered as closed. At the company they were working on other interesting project such as the true replacement for the Countach (P132), or the "baby" Lamborghini, which was supposed to become the successor to the Jalpa, but powered with a completely new V10 engine and equipped with an innovative aluminum frame ...

The second part of the Lamborghini story (1988-2013) is perhaps even more rich and more exciting than the first, especially with regard to specific events that we are going to consider in this work ... secret projects, design proposals models, prototypes ... the last part of the 80s and the 90s was again featured by very difficult years which were also very exciting until Audi took over the company (1998). Some of these ideas and projects, that had been kept too long in the drawer, were considered again and a new range of products and proposals was developed which was not only intended to strengthen the production and consolidate the Brand but was also aiming at increasing the future range of models, just like Ferruccio Lamborghini had done in the years of his first epic time!

