

DE START VAN DE LAMBORGHINI-FABRIEK



‘Je verdient meer met het maken van auto’s dan met tractoren.’ Dit citaat van Ferruccio Lamborghini uit 1963 vat de oprichting van het bedrijf dat we vandaag allemaal kennen treffend samenvat. Hoewel Lamborghini’s aankondiging van het ambitieuze autoproject, in de tweede helft van 1962, onder de werknemers van de twee bedrijven die zich bezighielden met de productie van tractoren en branders op veel scepsis stuitte, werd de productielijn in de herfst van 1963 in recordtijd voltooid, op een terrein in Sant’Agata Bolognese. Het kleine stadje in de provincie Bologna, op slechts 16 kilometer van Maranello en 25 kilometer van Modena, had geen idee dat het een cultlocatie voor autofanaten zou worden. De keuze van de locatie was niet toevallig: Ferruccio wist dat er in de omgeving gekwalificeerde ingenieurs en medewerkers woonden die bij Ferrari en Maserati hadden gewerkt of werkten.

Net als bij zijn andere bedrijven wist hij dankzij zijn passie en visie voor de toekomst en zijn vermogen om in één oogopslag de persoonlijke en professionele waarden van mensen te doorgronden, de toppers bij zijn concurrenten weg te halen. Zoals vermeld in een artikel in *Ruoteclassiche* uit 1993 was de wervingsstrategie van Lamborghini beproefd en betrouwbaar, en gebaseerd op een eenvoudig maar effectief concept: ‘Met de beste mensen van andere bedrijven heb ik geen onderzoekskosten. Ik ben eigenlijk de eerste Japanner in de geschiedenis. Ik vind niets uit maar ga verder waar anderen zijn gebleven. Voor de eerste auto wilde ik een 12-cilinder omdat de beste



motor die van Ferrari was; het enige dat ik hoefde te doen was een aanpassing aan de cilinderkop omdat die maar één bovenliggende nokkenas had. De beste koppen waren die van Alfa Romeo, met dubbele nokkenassen; en zo hadden we een geweldige motor.’

Het ontwerp en de ontwikkeling werden toevertrouwd aan de 36-jarige ingenieur Giotto Bizzarrini uit Livorno – die vier jaar bij Ferrari had gewerkt en had meegewerkt aan verschillende modellen, waaronder de 250 GT 2+2 en de GTO – de pas 26 jaar oude ingenieur Giampaolo Dallara – die ervaring had opgedaan als ontwerper bij Maserati, na bij Ferrari te hebben gewerkt – en ingenieur Paolo Stanzani. De fabriek aan de Via Modena 12 is in de loop van meer dan zestig jaar uitgegroeid tot de ziel van de auto’s met het Lamborghini-logo, en een van de hoekstenen van de Italiaanse ‘Motor Valley’.

1963

MIURA

DE GEBOORTE VAN EEN ICOON



1966

JARAMA 400 GT

DE LAATSTE 2+2 GT

De Jarama, vernoemd naar een gebied ten noorden van Madrid dat bekend staat om zijn boerderijen met vechtstieren, was de laatste evolutie van het Lamborghini 2+2 GT coupé-concept met voorin geplaatste 4-liter V12. Hij was ontwikkeld op basis van dezelfde mechanische lay-out als de eerdere 400 GT- en Islero-modellen, maar onderscheidde zich door de Marcello Gandini-styling van Carrozzeria Bertone, die meer in lijn was met de esthetica van de jaren zeventig, met hoekige, strakke lijnen. De carrosserieën van de pre-serie exemplaren werden geassembleerd door Carrozzeria

Marazzi uit Caronno Pertusella, dat net de productie van de Islero had voltooid, terwijl de productie-exemplaren van de band rolden bij Carrozzeria Bertone in Grugliasco, in de provincie Turijn.

In 1972 kwam de Jarama GTS uit, met een vermogen van 365 pk, tegenover de 350 pk van de eerste serie. De verbeterde versie had een dwarsgeplaatste luchtinlaat op de motorkap en twee roosters achter de voorste wielkasten. De Jarama werd van 1970 tot 1976 verkocht en er werden 328 exemplaren gebouwd.



1970



LAMBORGHINI LM002

DE EERSTE SUPER-SUV
TER WERELD

Het ontwerp dat bedoeld was voor de Lamborghini LM002 werd voor het eerst getoond op de Autosalon van Brussel 1986; de V12, afgeleid van de Countach Quattrovalvole-motor, had een cilinderinhoud van 5,2 liter en leverde 444 pk bij 6800 tpm. De auto, met een carrosserie van aluminium en glasvezel, beschikte over vierwielaandrijving, een tussenbak met twee versnellingen en zelfblokkerend centraal differentieel, en kon hellingen van 120 procent aan. De LM002 haalde een topsnelheid van meer dan 200 km/u en was uitgerust met speciaal ontworpen Pirelli Scorpion-banden waarmee hij op los zand uit de voeten kon; bovendien zijn deze banden geschikt voor warme klimaten. De carrosserieën werden geproduceerd bij een bedrijf in het Spaanse Bilbao en vervolgens overgebracht naar Sant'Agata Bolognese om te worden voltooid met de motor, mechanische onderdelen en bekleding – om vervolgens te worden getest en uitgeleverd. De finishing touch was het luxueuze interieur, dat naar specifieke eisen van de klant afgewerkt werd. Tussen 1986 en 1992 werden in totaal 300 exemplaren gebouwd. De LM002 was 's werelds eerste echte super-SUV, want een offroader met een V12-motor van 444 pk was nog nooit eerder vertoond. Lamborghini liep daarmee dertig jaar vooruit op de huidige trend van high-performance SUV's.

1986

REVUELTO



2023