

»S BÝKEM VE ZNAKU

(1963-1966)





První s býkem
ve znaku: prototyp
Lamborghini 350 GTV
z roku 1963

Světlomety se do pracovní polohy
natáčely kolem podélné osy



Ferruccio Lamborghini (uprostřed)
představuje vůz novinářům (1963)

Koncem října 1963 představil výrobce zemědělských traktorů Ferruccio Lamborghini svůj první automobil, prototyp dvoumístného kupé 350 GTV s motorem V 12 a býkem ve znaku. O čtyři měsíce později následovalo kupé 350 GT určené k malosériové výrobě

První v řadě

Ferruccio Lamborghini (1916–1993), syn vinaře z kraje Emilia-Romagna, se narodil ve znamení býka. Do vinku dostal přimočarost, houževnatost a nápaditost. Od roku 1949 jeho firma v Centu úspěšně vyráběla a prodávala zemědělské traktory a stroje, v roce 1960 rozšířila výrobní program o mazutová topidla a poté i o klimatizační zařízení.

Lamborghini pohádkové zbohatl a mohl si dopřát ledacos. Mimo jiné drahé sportovní vozy se vztahující se ořem ve znaku. Při jedné návštěvě v Maranellu Enzo Ferrari přikre odmítl Lamborghiniiho připominky



Při rozvoru náprav 2,45 m bylo
Lamborghini 350 GTV dlouhé 4,5 m



Rychloměr do 300 km/h, otáčkoměr
s červenou zónou od 7000 1/min



Ostře řezaná záď kontrastovala se zaoblenou
přídi prototypu 350 GTV

► ke kvalitě jeho automobilů a doporučil mu, ať se raději stará o své traktory.

To panu továrníkovi z Centa hnulo žluči a rozhodl se, že bude vyrábět sportovní automobily ještě lepší než Ferrari. Psal se rok 1962 a projekt sportovního vozu s býkem ve znaku rychle nabral tempo.

Lamborghinimu se podařilo angažovat několik mladých, ale již zkušených konstruktérů, mezi nimiž hráli prim Giampaolo Dallara a Giotto Bizzarrini. Oba předtím působili v Maranellu, mimo jiné na projektu Ferrari 250 GTO.

Bizzarrini navrhl motor V 12 se čtyřiadvaceti ventily a rozvodem DOHC, tedy se dvěma vačkovými hřídeli v obou hlavách řad válců, které svíraly úhel 60°. Dvanáctiválec o objemu 3464 cm³ osazený šesti dvojitými karburátory Weber poprvé zaburácel na zkušebním stavu v polovině května 1963 a po seřízení mu na brzdě naměřili výkon 360 k SAE (265 kW) při 8000 1/min.

To předčilo Lamborghiniiho očekávání a následně byl výkon motoru kvůli zajištění dostatečné životnosti a provozní spolehlivosti snížen pod hranici 300 k (220 kW).

Vedoucí projektu Giampaolo Dallara navrhl robustní trubkový rám a nezávislé zavěšení všech čtyř kol na dvojicích příčných trojúhelníkových rámů odpružených vinutými pružinami se souosými tlumiči. Motor V 12 byl uložen za přední nápravou a poháněl zadní kola. Rám prototypu zhotovili ve své dílně v Modeně Giorgio Neri a Luciano Bonacini.

Výrobní závod automobilky Lamborghini se v té době teprve rodil v obci Sant'Agata Bolognese ležící na polovině cesty mezi Modenou a Centrem, sídlem Lamborghiniiho továrny na traktory.

Tvary karoserie historicky prvního automobilu Lamborghini vytvořil bývalý šéfdesignér studia Bertone Franco Scaglione (1916-1993), jemuž asistoval Giorgio Prevedi. Také stavbu karoserie musel Lamborghini zadat externí firmě, z kombinace ocelového a hliníkového plechu ji zhotovila turínská karosárna Sargiotti.



**Malosériové kupé
Lamborghini 350 GT
modelového ročníku 1966**

Rozměrné čelní sklo
Lamborghini 350 GT
obsluhoval
jediný stěrač



Dvanáctiválcový
motor prozra-
valy vzadu dva
páry výfu-
kových rour

Vše probíhalo ve velkém chватu, cílem bylo vystavit prototyp s označením Lamborghini 350 GTV koncem října 1963 na turinském autosalonu.

To se nakonec podařilo, i když ne bez vad. Odborníci kritizovali poněkud nevyvážený styl karoserie kombinující oblé a ostře řezané linie, ale také poněkud ležérní úroveň jejího dilenského zpracování. Navíc nebylo možné otevřít kapotu, prostor pod ni totiž místo motoru V 12 vyplňovaly keramické cihly.

V té době jediný dokončený a odzkoušený dvanáctiválec byl vystaven vedle vozu na podstavci a působil vskutku impozantním dojmem. Mimořádny – motor s blokem i hlavami řad válců z hliníkové slitiny vykazoval suchou hmotnost 232 kg.

Prototyp Lamborghini 350 GTV měl rozvor náprav 2450 mm, rozchod kol 1380 mm vpředu i vzadu, byl dlouhý 4500 mm, široký 1630 mm a vysoký 1220 mm. Po zamontování motoru vážil kolem 1200 kg.

Cesta do výroby

Prezentace na turinském autosalonu vynesla nově se rodiči značce mimořádnou publicitu i zájem potenciálních zákazníků. V zákulisí přitom probíhala horečná jednání o přípravě malosériové výroby.

Partnerem při přetváření vozu do malosériové podoby se stala renomovaná milánská karosárna Touring, jež technologií Superleggera už řadu let využíval prestižní britský výrobce sportovních vozů Aston Martin. Rozvor náprav byl prodloužen na 2550 mm, původní Scaglioneho design v Miláně přepracovali do úhlednější podoby.

Misto původní dopředu odklápací přední partie karoserie podle vzoru Jaguaru E dostalo kupé menší kapotu klasického střihu, otočná světla nahradily pevné oválné světlomety francouzské značky Cibié. Samozřejmostí bylo výrazně kvalitnější zpracování všech detailů exteriéru i interiéru.



Jen ve dvou exemplářích vzniklo v roce 1965
Lamborghini 350 GT Spyder

Sběratelský kousek: prospekt kupé
Lamborghini 350 GT z roku 1965

Lamborghini 350 GT z tovární sbírky
při předváděcí jízdě na okruhu



V této fázi vývoje vozu sehráli významnou roli dva mladí pětadvacetiletí muži. Paolo Stanzani dostal na starost přípravu a náběh malosériové výroby, testovací jezdec Novozélandan Bob Wallace měl za úkol doladit podvozek a optimalizovat jízdní vlastnosti rychlého kupé. Oba odvedli výtečnou práci.

Dvoumístné kupé se v nové podobě s hliníkovou karoserií Touring Superleggera a označením Lamborghini 350 GT představilo veřejnosti v březnu 1964 na ženevském autosalonu. Zahájení malosériové výroby bylo ohlášeno na květen téhož roku.

Kupé určené pro zakazníky mělo nově upravený motor, místo původní verze se „suchou“ klikovou skříní dostalo oběžné tlakové mazání a dřívější vertikální karburátory nahradila šestice horizontálních, díky nimž se snížila stavební výška dvanáctiválce.

Motor o objemu 3464 cm³ se stupněm komprese 9,0 dával výkon 280 k DIN (206 kW) při 6500 1/min a největší točivý moment 308 Nm při 4800 1/min. Chlazení dvanáctiválce zajistovalo 16 l vody, mazání 10 l oleje, jenž se měl podle výrobce měnit vždy po ujetí 5000 km.

Na motor navazovala suchá jednokotoučová spojka Fichtel-Sachs s kapalinovým ovládáním a pětisetpňová mechanická prevodovka ZF s řadicí pákou na středním tunelu.

Rozvodovka byla vybavena samosvorným diferenciálem anglické značky Salisbury (později nahrazeným německým výrobkem ZF), z Anglie pocházely i kotoučové brzdy Girling na všech čtyřech kolech s dvouokruhovým ovládáním a dvěma posilovači.

Šnekové řízení neslo značku ZF. Patnáctipalcová drátová kola Borrani s centrální maticí nesla pneumatiky Pirelli Cinturato HS rozměru 205 VR 15.

Kupé s rozvorem náprav 2550 mm a rozchodem kol 1380 mm vpředu i vzadu bylo dlouhé 4460 mm, široke 1730 mm a vysoké 1230 mm. Vykazovalo vlastní hmotnost 1200 kg a celkovou hmotnost 1450 kg. Zavazadlový prostor v zádi měl objem 310 l.

Zákazník si mohl vybrat ze tří hodnot stálého převodu rozvodovky, v závislosti na nich vůz dosahoval největší rychlosti 230, 240 a 260 km/h. Spotřeba benzingu se podle výrobce pohybovala



Italská nádhera: bílé Lamborghini 350 GT pod blankytinou oblohou

Interiér kupé 350 GT ročníku 1966 bohatě vybavený přístroji Jaeger

v rozpětí 16 až 18 l na 100 km, v běžném provozu se ovšem snadno vyhoupla nad dvacetilitrovou hranici.

Dvoudilná palivová nádrž o celkovém objemu 70 l uložená v zádi vozu tedy nebyla nijak předimenzovaná, 18 l z jejího objemu tvořila rezerva.

Krátká kariéra

V říjnu 1964 bylo na pařížském autosalonu vystaveno kupé Lamborghini 350 GT v provedení pro modelový rok 1965, jež se odlišovalo zvětšeným otvorem pro vstup vzduchu k chladiči vyplňeným mřížkou tvořenou svislými lamelami. Zatímco do konce roku 1964 vzniklo pouhých třináct exemplářů rychlého kupé, v roce 1965 už výroba vzrostla na 65 kusů.

Počátkem listopadu 1965 se mohli návštěvnici turinského autosalonu seznámit s lehce omlazenou verzí kupé 350 GT pro sezónu 1966, jež se navenek odlišovala děleným předním nárazníkem a dvojicí lesklých vodorovných lišť v otvoru pro vstup vzduchu k chladiči.

Stejně upravenou přídí měla i novinka zhotovená ve dvou exemplářích, otevřený model Lamborghini 350 GT Spyder. Jeden byl vystaven na stánku karosárny Touring, druhý v expozici materšské automobilky. Milánská karosárna už v té době měla vážné finanční potíže a snažila se získat nové zakázky. Atraktivně vyhlizející otevřený vůz se ale nedostal ani do kusové výroby, zůstalo jen u dvou prvních – a posledních – exemplářů.

V březnu 1966 mělo v Ženevě premiéru kupé Lamborghini 400 GT 2+2 s nově upravenou karoserií z ocelového plechu se zvýšenou střechou, menším zadním oknem a nouzovým zadním sedadlem. Pod kapotu dostalo motor V 12 převrtaný na objem 3929 cm³ a vyladěný na 320 k DIN (235,5 kW).

Výroba dvoumístného kupé 350 GT s hliníkovou karoserií ještě pokračovala, celkem dosáhla hranice 120 kusů. Během roku 1966 následovalo také 23 dvoumístných kupé Lamborghini 400 GT navenek identických s modelem 350 GT, opět s hliníkovou karoserií, ale poháněných výše zmíněným čtyřlitrovým motorem. <