



La Miura P 400 S esposta nel museo è una delle 338 prodotte tra il 1969 e il 1971. Equipaggiata con un propulsore a 12 cilindri a V di 4 litri che eroga 380 CV, è in grado di superare i 280 km/h di velocità massima.

LE LAMBO RACCONTANO LA LORO STORIA

Ferruccio Balboni, mitico collaudatore della Casa bolognese,
ci guida alla scoperta del museo e delle automobili
che hanno fatto grande la Lamborghini

foto di Stefano Mangiarotti



La Lamborghini ama mettere in bell' evidenza le sue scommesse. Lo fa in un modo diretto, visibile come un lampo nella notte. Colpisce, avvicinandosi al fabbricato della famosa fabbrica di automobili di Sant'Agata Bolognese, la visibilità che l'azienda emiliana ha voluto dare al suo museo. Un po' come se si volesse delicatamente "obbligare" il visitatore (o il possibile compratore dell'ultimo modello) a una visita prima di assaporare le ultime creazioni della Casa.

"Talvolta - dice l'ufficio stampa dell'azienda - mettiamo il nostro ultimo modello a fianco dell'ingresso. Succede quando aspettiamo visite". È il nostro caso: appena entrati vediamo subito l'Aventador LP 700-4 sulla quale un collaudatore ci porterà a fare il classico giro di prova che le vetture affrontano appena uscite dalla catena di montaggio.

A parlare per Ferruccio sono le sue creazioni. L'eccelso anello tecnico/umano tra il fondatore della Lamborghini e le "Lambo" di ogni epoca è anche Ferruccio Balboni (mitico collaudatore della Casa), già "raccontato" da "La Manovella" sul numero di settembre 2011. ➤

Il profilo di Ferruccio Lamborghini "apre" la sequenza di foto che racconta la storia dell'azienda di Sant'Agata Bolognese.

In basso, la ricostruzione del banco di lavoro sul quale sono stati assemblati alcuni componenti del primo propulsore Lamborghini. Il quadro sulla destra della bilancia riporta il rapporto fatto dalla sala prove all'ufficio tecnico dopo i primi test. Il motore è stato avviato la prima volta il 28 settembre 1963.





La 350 GT è stata prodotta tra il 1964 e il 1966. È la prima Lamborghini ad entrare in produzione, derivata dal prototipo 350 GTV (ideato da Franco Scaglione). Il propulsore di questa vettura, progettato dall'ingegner Giotto Bizzarrini, è un 12 cilindri a V di 3,5 litri. La potenza è di 280 CV. La carrozzeria Touring di Milano ha realizzato 120 esemplari di questo modello (più due spyder chiamate 350 GTS).



La 400 GT 2+2, prodotta tra il 1966 e il 1968, ha un motore di 4 litri. I doppi fari sono necessari per l'omologazione in USA. È stata costruita dalla Carrozzeria Touring in 250 esemplari (di cui 23 a due posti).



Condizionatore, servosterzo, sospensioni idropneumatiche "Lancomatic". Questi alcuni degli optional offerti dalla Lamborghini per l'Espada, filante berlina a 4 posti prodotta in 1226 esemplari tra il 1968 e il 1978. Dal 1974 è stato possibile equipaggiare la vettura con il cambio automatico.



La P250 Urraco, prodotta dal 1972 al 1979 in 795 esemplari, è la risposta della Lamborghini al difficile periodo economico e sociale vissuto in Italia in quel periodo. Per la prima volta la Lamborghini sviluppa un propulsore a 8 cilindri di 2,5 litri. Nel 1974 la cilindrata è portata a 3 litri. Per il mercato italiano è stata prodotta anche un versione di 2 litri, soggetta a meno tasse.

Visitato in sua compagnia, il museo perde le dimensioni fisiche. Si entra nel mondo Lamborghini, fatto di potenza, velocità e sana grinta emiliana. La prima vettura esposta è una 350 GT, frutto della sfida lanciata da Ferruccio Lamborghini ad Enzo Ferrari.

“È una delle prime prodotte. - dice Balboni - Lamborghini aveva notato che nella Ferrari di sua moglie, che lui talvolta utilizzava, il gruppo frizione era uguale a quello di un modello di trattore. Enzo Ferrari gli avrebbe detto: “Sei un contadino, un buon autista di trattori, non puoi lamentarti”. Ferruccio ha risposto: “Ti farò vedere come si costruiscono le vetture sportive”. Amava raccontare questo aneddoto nelle interviste. C'è un filmato nel quale Lamborghini racconta questa vicenda seduto in una Miura. Amava enfatizzare questa storia tra lui e Ferrari”.

Il continuo miglioramento dei prodotti, atteggiamento tipico della Lamborghini, è evidente anche nell'evoluzione del primo modello: la 400 GT. Dopo queste due creazioni l'azienda inizia a scegliere nomi di tori per le vetture. Quella che inaugura questa tradizione è la Islero (così era chiamato un toro dell'allevamento Miura).

“Un modello importante - continua Balboni - perché era quello preferito da Ferruccio Lamborghini. Nata sul telaio della 350 e della 400, è caratterizzata da un nuovo design esterno e da una maggiore abitabilità. Lo stile più spigoloso anticipa il design delle vetture seguenti. Le prime vetture dell'azienda sono state tutte 2+2: erano quelle preferite dal mercato”.



Nel 1968 Ferruccio Lamborghini decide di affidare la realizzazione della Islero a Mario Marazzi, collaboratore della Carrozzeria Touring (che aveva chiuso l'anno precedente). Questa granturismo che affianca la Miura è stata prodotta fino al 1970 in 225 esemplari (di cui 70 nella versione "S").

Dietro le opere d'arte ci sono sempre grandi uomini. Balboni ricorda il suo “maestro” Bob Wallace, primo collaudatore della Lamborghini: “Aveva conosciuto Ferruccio, si sono intesi subito perché Wallace è un grande appassionato. Prima di venire a Sant'Agata lavorava in un'officina che metteva a punto le vetture da corsa”.

Tra gli altri grandi che hanno contribuito al successo dell'azienda sono da ricordare gli ingegneri Paolo Stanzani e Gian Paolo Dallara.

Uno spazio d'onore nel museo è riservato ad una splendida Miura P400 S color oro. “È stata la vettura - dice ancora Balboni - che ha segnato la storia di Ferruccio e lo ha consacrato definitivamente come grande produttore di vetture sportive. Rivoluzionaria, è stata per anni il nostro cavallo di battaglia. Ricordo che Ferruccio amava raccontare la prima presentazione, avvenuta al Salone di Torino del 1965 (la vettura completa è stata presentata l'anno successivo a Ginevra, ndr). Un'anteprima: c'era solo il telaio su 4 ruote, completo di motore. Durante quell'evento Ferruccio si è recato da Bertone. Ha preso Nuccio sottobraccio e l'ha portato nello stand Lamborghini. Durante questa camminata Nuccio ha



In alto, particolare del propulsore L 240 studiato per l'Urraco. La potenza nella versione di 2,5 litri è di 220 CV (erogati a 7.500 giri/min). Tra le due bancate sono alloggiati l'alternatore, lo spinterogeno, la pompa dell'acqua e il compressore dell'aria condizionata. A destra, LM 002, fuoristrada con propulsore V 12 prodotto dalla Lamborghini tra il 1986 e il 1992 in 301 esemplari (di cui 157 a iniezione).



detto: 'Io sono un designer di vetture, non di trattori'. Non curandosi di questi commenti, Ferruccio ha mostrato a Bertone il telaio, invitandolo a disegnare una bella carrozzeria. Nuccio era impressionato dal carisma e dalla forza di Lamborghini. Per mettersi d'accordo è bastato uno sguardo”.

La Miura ha segnato per la Lamborghini una vera e propria svolta. Questo riuscito modello, come sottolinea Balboni, ha proiettato l'azienda in una nuova dimensione: “Nel giro di pochi mesi era la vettura più desiderata. La volevano cantanti e personaggi famosi. La Lamborghini le vendeva in fabbrica perché non esistevano ancora concessionari. C'era la fila di gente per comprarla. Ferruccio amava intrattenere i clienti, faceva i contratti su pezzi di carta”.

Ma quale confidenza avevano i clienti con la Miura? Anche in questo caso di Balboni ricorda tutto. “Qualcuno - dice la memoria storica della Lamborghini - per impratichirsi con la vettura si faceva portare a fare un giro fino a Nonantola. Le condizioni di traffico erano diverse, il mezzo non metteva mai in difficoltà. Il cliente con il quale ho fatto la prova

più tosta è stato René Arnoux. Aveva acquistato una Miura di colore rosso che avevano messo a punto appositamente per lui. Quando andavo fuori mi dicevo sempre che non saremmo riusciti a fare la prossima curva”.

Camminando nel museo si incontrano altre pietre miliari della storia della Lamborghini, come la Jarama (2+2) e la Espada a 4 posti. Per tornare a respirare l'aria dei “due posti secchi” occorre parlare della Urraco, prima vettura Lamborghini con propulsore a 8 cilindri. “È stata - dice Balboni - la nostra prima esperienza con un propulsore così frazionato, un tentativo di entrare in una nicchia molto vasta. La prima serie non era molto riuscita. Avevamo difficoltà a livello tecnico. Il propulsore di 2,5 litri aveva dei problemi di potenza e di erogazione. Era anche penalizzata dai rapporti lunghi. Con il cambio giusto è diventata molto piacevole da guidare. È ulteriormente migliorata con il propulsore a 3 litri a doppio albero a camme in testa. Con questa versione abbiamo ‘rubato’ molti clienti alla concorrenza”.

Della storia “recente” della Lamborghini fanno parte modelli come la LM002, la Countach e la Diablo. Questo modello è stato il primo sul quale la Lamborghini ha introdotto la trazione integrale con il modello VT (Viscous Traction, così chiamato per la presenza di un giunto viscoso tra l'asse anteriore e quello posteriore). Soluzione tecnica inizialmente non condivisa da Balboni. “Però con lo sviluppo ho dovuto cambiare il mio concetto di vettura sportiva. Il sistema ripartisce la coppia in modo progressivo, aumentando la sicurezza e la tenuta di strada. In condizioni di aderenza ottimali la velocità nella curve è spaventosa. È stata una decisione che ha segnato la storia della Lamborghini”.

Le emozioni della trazione posteriore possono però essere ancora “assaggiate” dai clienti. Occorre ricordare che la Lamborghini ha introdotto nel listino un modello non a trazione integrale: è la Gallardo LP 550-2 (nelle versioni coupé e spyder). Le preferite dai clienti amanti del sovrasterzo.

f.z.

INFORMAZIONI UTILI

Il museo Lamborghini è a Sant'Agata Bolognese (provincia di Bologna), in via Modena 12.

Per arrivare è necessario utilizzare (se si proviene da Est) l'autostrada A1 e poi l'A22 (uscire a Campogalliano). Seguire le indicazioni per Nonantola. Se si giunge da Est occorre prendere, una volta a Bologna, la statale che conduce a San Giovanni in Persiceto (seguire poi le indicazioni per Sant'Agata Bolognese).

La struttura è visitabile senza guida dal lunedì al venerdì (sabato e domenica chiuso) dalle ore 10.00 alle 12.30 e dalle 13.30 alle 17.00. Il costo è di 13 euro a persona. Il costo è ridotto 10 euro per gli studenti che presentano una tessera scolastica valida, le persone “over 65” e per i gruppi di oltre 20 persone. Ingresso gratuito per bambini fino a 12 anni. Per la visita non è necessaria la prenotazione. Per altre informazioni, aperture straordinarie e variazioni dovute a festività infrasettimanali è possibile consultare il sito internet: www.visit-lamborghini.com. Prenotando è disponibile anche un tour con guida per il museo e la fabbrica al costo di 40 euro a persona (costo ridotto a 30 euro per gli stu-

denti che presentano una tessera scolastica valida, le persone “over 65” e per i gruppi di oltre 20 persone).

Per motivi di sicurezza i bambini al di sotto dei 6 anni non possono visitare la fabbrica ma solo il museo. La richiesta per la visita completa (museo e fabbrica) devono essere inviate a visit@lamborghini.com. Per chi non ha mail è possibile chiamare il numero di tel. 051-6817711.

DOVE MANGIARE E DORMIRE

Per mangiare, il posto più indicato è l'ottimo ristorante “Da Taide-la”, a circa 200 metri dalla fabbrica. L'indirizzo è via Turati 1, 40019 Sant'Agata Bolognese. Telefono 051.956680, e-mail info@dataiadela.it.

Per dormire e mangiare la sera si può andare nell'agriturismo “Oca Bigia”, situato a 24 km da Sant'Agata. La struttura è in via Serrasina 515 a Soliera (vicino a Carpi). Utile base d'appoggio per visitare la città di Modena, è a pochi km dall'A22 e dalla A1. Il telefono è 059.565534 (prenotare con anticipo).