

Marco - 2022

História da lamborghini



Índice

Introdução.....	2
Figura 1 Criador da Lamborghini.....	2
Desenvolvimento.....	3
Capítulo I.....	3
1. Figura 2 Ferruccio Lamborghini.....	3
2. O logótipo da Marca.....	4
Capítulo II.....	4
1. Figura 3 LOGÓTIPO.....	4
2. Primeiros Veículos e êxitos da marca.....	5
Capítulo III.....	5
1. Figura 5Lamborghini 350 GT.....	6
2. Figura 6 Lamborghini Countach.....	7
3. Tempos difíceis na marca Lamborghini.....	7
Capítulo IV.....	7
1. Figura 7lamborghini diablo gtr.....	9
2. A consolidação da Lamborghini.....	9
Capítulo V.....	9
1. Lamborghini na F1.....	11
2. Figura 8 lamborghini veneno.....	11
Capítulo VI.....	11
1. Figura 9 Ayrton Senna aos comandos do McLaren-Honda, uma combinação dominadora.....	12
2. Negócio com a Chrysler.....	13
3. Museu Lamborghini.....	14
Capítulo VII.....	14
1. Figura 10 Museu Lamborghini.....	14
2. O primeiro carro da Lamborghini.....	16
3. Figura 11 PRIMEIRO CARRO.....	16
Conclusão.....	22

Introdução

A História da Lamborghini começa pelas mãos do senhor Ferruccio Lamborghini, um construtor de tratores, que decide dedicar-se à construção de supercarros desportivos, devido a uma discussão que teve sobre a embraiagem do seu Ferrari com o próprio dono da Ferrari, Enzo Ferrari, que desprezou Ferruccio Lamborghini por este ser um construtor de tratores e não perceber de super carros desportivos. Feito isto e como um modo de se “vingar” de Enzo Ferrari, Ferruccio Lamborghini funda a Lamborghini em 1963, em que o seu principal objetivo foi sempre ser um concorrente direto da Ferrari, lançando super carros desportivos que se tornaram muito populares e clássicos, dentro dos grandes admiradores de veículos desportivos. A empresa sofre várias crises e mudanças de dono ao longo dos anos, mas encontra a sua estabilidade quando vendida à Marca Audi, do grupo Volkswagen, que é até hoje a financiadora da Lamborghini, lançando carros com linhas bastantes arrojadas e inovadoras, conquistando um dos melhores lugares nos carros superdesportivos do mundo.



Figura 1 Criador da Lamborghini

Desenvolvimento

Capítulo I

Ferruccio Lamborghini, nasceu em Renazzo di Cento, Itália a 28 de abril de 1916 e faleceu a 20 de fevereiro de 1993 em Perugia. Ferruccio Lamborghini foi um antigo engenheiro mecânico do exército italiano e construtor de tratores durante a 2ª Guerra Mundial, área na qual se destacou muito na sua altura. Certo dia este encontra um problema na embraiagem do seu Ferrari, achando que esta era demasiado dura e decide relatar esse problema com o dono da Ferrari, Enzo Ferrari. As suas sugestões não são bem aceites por Enzo Ferrari e este despreza-o, dizendo que Ferruccio Lamborghini era apenas um construtor de tratores e que não entendia nada no que dizia respeito a supercarros desportivos. Desiludido e de certo modo irritado com a atitude do dono da Ferrari, Ferruccio Lamborghini decide montar a sua própria empresa de carros superdesportivos em Sant'Agata, em Bolonha, investimento este que muitos acharam uma loucura e que não teria retorno ou lucros. Acaba por fundar a Lamborghini em 1963, que o seu principal objetivo era construir carros que rivalizassem e superassem a Ferrari e para isso Ferruccio Lamborghini não perdeu tempo e começou por contratar técnicos e designers de topo do ramo para a construção dos seus super



Figura 2 Ferruccio Lamborghini

O logótipo da Marca

Capítulo II

Para representação do logotipo da marca Lamborghini, Ferruccio Lamborghini decide que esta seria representada por um touro, por ser um grande fanático de touradas e ser do signo touro e por este representar a grandeza e força, sentimentos que o dono da Lamborghini pretendia transmitir aos consumidores através das suas máquinas desportivas, com designs agressivos e arrojados, sendo que muitos dos veículos criados pela Lamborghini possuem nomes de touros que foram muitos famosos pela sua força e beleza nas touradas, como por exemplo o Lamborghini Miura e o Lamborghini Gallardo. A marca passa por 3 transformações, mas sendo que a última transformação, a que se mantém até aos dias de hoje, foi desde o início a utilizada nos veículos, sendo esta representada com a palavra Lamborghini e um touro a dourado dentro de um escudo preto, representando deste modo força e robustez. O slogan atual da marca é "Closer to the Road" e deve-se a facto de os Lamborghinis serem automóveis baixos, bastante rasos ao chão e atingirem velocidade elevadas. O público-alvo desta marca automobilista são pessoas com um estatuto elevado na sociedade e de posses, como artistas, futebolistas, músicos, empresários, políticos, pois a marca produz os veículos em baixa quantidade e com bastante trabalho de obra à mão, apelando à exclusividade e por serem carros desportivos caros e com cilindradas muito avantajadas em relação a muitas outras



Figura 3 LOGÓTIPO

Primeiros Veículos e êxitos da marca

Capítulo III

O Lamborghini 350 GT, foi concebido em 1963 e foi o primeiro veículo da empresa, que obteve produção em massa em 1964, pelas mãos de Paolo Stanzani e Bob Wallace, que reajustaram o motor e o chassis do veículo para condução urbana, concluindo assim o trabalho iniciado por Bizzarrini. Este primeiro carro desenvolvido pela Lamborghini possui um motor de 3,5 litros, V12, com um design exótico e elegante, fez imenso sucesso perante as altas classes sociais, conseguindo assim desta maneira fazer frente à sua rival Ferrari, desencadeando assim uma rivalidade que dura até aos dias de hoje.

No ano de 1966 a Lamborghini criou um superdesportivo que viria a lançar a marca para o estrelato, Lamborghini Miura, tendo tido produção em 1967. Este automóvel foi concebido pelo Designer Bertone e os seus técnicos e foi inspirado no Ford GT, um carro desportivo que também tinha sido desenhado para enfrentar a marca Ferrari nas pistas. O Lamborghini Miura, nome de um temível e fortíssimo touro, foi o melhor carro desportivo da sua época, contando com um motor v12 e 350cv. Foi um enorme êxito de vendas e pelo seu esbelto design que encantou e atraiu muitas pessoas de alto nível da sociedade como o músico Frank Sinatra, do qual Ferruccio Lamborghini aproveitou para fazer publicidade à marca e a este veículo em particular, mostrando deste modo às pessoas que este carro tinha sido concebido para pessoas belas e bem na vida. Frank Sinatra chegou mesmo a dar a cara por este supercarro e a citar a seguinte frase: "Quando queres ser alguém compras um Ferrari, quando já és alguém compras um Lamborghini". A empresa tinha apenas 3 anos quando o Lamborghini Miura foi lançado, mas já se preparava para ficar na história dos carros superdesportivos, devido ao imenso estrondo que este automóvel causou na época, ofuscando todos os outros. Lamborghini Miura é visto hoje como um carro desportivo clássico na história dos automóveis e na história da Lamborghini. O logotipo da marca ficou assim também bem representado nos veículos por estes cumprirem com os ideais do fundador Ferruccio Lamborghini, que representavam o

exótico, força e robustez que este pretendia nos seus veículos se consolidando-se ainda mais com um touro feroz, Lamborghini Miura.



Figura 5Lamborghini 350 GT

No ano de 1967, a Lamborghini, lançou um veículo que não teria produção, de nome Lamborghini Marzal. Este veículo destacou-se por ser o primeiro carro desportivo a abrir as suas portas na vertical, algo que ainda nunca tinha sido visto até à época e foi capa de muitas revistas e espetáculos, tendo sendo mesmo escolhido por Rainier do Mónaco e a Princesa Grace para abrir Carlo Gran Prix de 1967. Mais uma vez, Ferruccio Lamborghini foi inteligente e aproveitou para mostrar a suas criações e fazer publicidade à marca através de pessoas com bastante influencia e de alto nível na sociedade, mostrando assim a exclusividade dos seus supercarros.

Em 1971, segundo o próprio site da Lamborghini, viria a nascer mais um superdesportivo, o Lamborghini Countach, foi projetado por Marcello Gandini no estúdio de Bertone. Este carro foi distinguido pela sua aparência agressiva, baixa, retangular e pelo design das portas abertas em gavota na vertical, aspeto este já presenciado no Lamborghini Marzal. Foi considerado um design revolucionário e futuristas para a sua época e as suas vendas no salão de Genebra ficaram de imediato lotadas, devido à sua excentricidade e potencia atingindo os 309 km por hora e demorando 5,4 segundos dos 0 aos 100 km. Teve produção no ano de 1974 e foi o último veículo lançado no comando de Ferruccio Lamborghini e mais uma vez comprovou-se a solidez do logotipo da marca com o lançamento deste automóvel

topo de gama que se viria a juntar à lenda do Lamborghini Miurana empresa Lamborghini e no mundo dos carros desportivos, ficando assim na história.



Figura 6 Lamborghini Countach

Tempos difíceis na marca Lamborghini

Capítulo IV

No início dos anos 70 do século XX, Itália enfrentava tempos de crise e greves, o que acabou, por conseguinte, trazer também problemas financeiros para a marca, o que acabou por fazer Ferruccio Lamborghini vender o seu posto na empresa e vendê-la a um grupo de suíços.

Em 1973 a Guerra do Médio Oriente fez disparar o preço da gasolina o que fez baixar drasticamente a venda dos veículos drasticamente. Em 1979 apenas o modelo Lamborghini Countach era produzido e a empresa acabou mesmo por abrir falência. No mesmo ano os donos do império do açúcar do Senegal acabam por comprar a marca e contratam um antigo engenheiro da Maserati para fazer alterações no motor do Lamborghini Countach, o que faz com que as vendas da empresa voltassem a subir. Para a marca não ter apenas um automóvel em produção, a Lamborghini acaba por lançar um Lamborghini offroad, o Lamborghini LM004, diferente do que a marca já tinha acostumado os seus consumidores, veículo este com um design robusto,

com motor v12, concebido para andar em qualquer tipo de terreno, mostrando assim a sua bravura e representando bem o que se espera de um touro. Agora com dois automóveis distintos no mercado competitivo a marca volta a ressurgir das cinzas e as vendas tanto do Lamborghini Countach, com novas derivações, como do Lamborghini LM004 Offroad voltam a consolidar as vendas e dando segurança à marca.

Já com a situação financeira estável, a marca acaba por ser vendida para uma outra marca de Automóveis, Chrysler, em 1987, que tinha interesse nos carros para corridas de fórmula 1, mas a falta de investimentos acaba por abolir esta ideia e a Chrysler foca-se apenas em conceber carros desportivos para as estradas. Em 1990, sob o comando da marca Chrysler, a Lamborghini acaba por lançar um supercarro desportivo, de nome Lamborghini Diablo, com um design inspirado no Lamborghini Countach, mas com linhas bastante mais atraentes e modernas. O carro possuía 492cv, atingia a velocidade astronómica de 320km por hora e rapidamente conquistou o coração dos admiradores da Lamborghini. Contudo, Lamborghini Diablo surgiu numa época pouco positiva para o sector dos supercarros desportivos a Chrysler acaba por vender a Lamborghini a investidores da Indonésia, que se empenharam no desenvolvimento do Lamborghini Diablo, mas também por falta de financiamento para novos projetos acabam por vender a empresa.

Em 1996, a Lamborghini acaba mesmo por pedir financiamento à marca Audi. A Audi visita as instalações da Lamborghini e fica bastante satisfeita com o modo de trabalhar da marca italiana, levando um ótimo feedback para a Alemanha. Em 1998 a Audi, do grupo Volkswagen acaba por comprar a Lamborghini e esta acaba por ser financiada pelos alemães, arranjando assim o financiamento e os técnicos necessários para levantar a marca e criar novos carros superdesportivos fiéis aos ideais e valores do fundador da Lamborghini, Ferruccio Lamborghini, para também manter a imagem criada pela empresa ao longo dos anos.



Figura 7lamborghini diablo gtr

A consolidação da Lamborghini

Capítulo V

Em 2001, já sobre o domínio do grupo Volkswagen, a Lamborghini lança um superdesportivo com motor de 480cv, Lamborghini Murciélago, com um design de “magnetismo obscuro”, quase noturno, devido às suas linhas agressivas, com inspirações no Lamborghini Diablo, design este que a Lamborghini já veio com os anos acostumar os seus admiradores e comprovar o porque do logotipo da marca ser representada por um touro.

O lançamento deste “superturbo” veio consolidar e tornar segura a reputação da marca até aos dias de hoje, sendo vendidas cópias do carro quantas eram possíveis produzir.

Em 2003, para comemorar o 40º aniversário da Lamborghini, foi concebido o Lamborghini Gallardo, nome este derivado como já é habitual por dos carros da Lamborghini, de um bravo e famoso touro. O design deste automóvel topo de gama é bastante semelhante ao do Murciélago, mas com linhas mais arredondadas e ligeiramente mais estreito em termos de comprimento. Lamborghini Gallardo teve uma produção superior ao do seu irmão Lamborghini Murciélago e é até hoje o carro desportivo mais vendido pela Lamborghini, sendo um dos seus maiores êxitos.

No ano de 2007, a Lamborghini lança mais uma “fera” e abala o mundo dos supercarros desportivos, com o novo Lamborghini Reventon, de motor v12 com 650cv com design inspirado no Lamborghini Murciélago e Gallardo, mas com linhas bastante mais agressivas e aprimoradas. Em 2008 foram produzidas 21 peças deste modelo, sendo que 1 destas peças foi para um museu, mostrando deste modo, com um baixo número de veículos deste modelo, que a marca Lamborghini é a favor da exclusividade e que possui um público-alvo bastante distinto.

Já com uma sólida, inconfundível e fortíssima imagem, a Lamborghini com o passar dos anos, tem vindo a destacasse por ser uma das marcas de automóveis superdesportivos mais bem posicionada no ranking mundial, com o lançamento de incríveis carros com designs muito arrojados e futuristas. No ano de 2011 é lançado o Lamborghini Aventador, concebido por Filippo Perini, com design inspirado no Lamborghini Murciélago e Reventon. O carro tem produção até aos dias de hoje e atinge uma velocidade máxima de 350 km por hora. A Lamborghini fez algumas campanhas publicitárias sobre as sensações de conduzir esta obra-prima e alguns dos riscos que este carro comporta se efetuado por uma condução imprudente.

De acordo com o site da Lamborghini, para celebrar o 50º aniversário da Lamborghini é lançado um supercarro desportivo como a marca nunca havia apresentado antes, o Lamborghini Veneno. Este supercarro desportivo tem traços do Lamborghini Aventador, mas com linhas muito mais agressivas, arrojadas e obscuras e é possivelmente a criação mais potente da Lamborghini, atingindo uma velocidade máxima de 356km por hora, indo dos 0 aos 100km por hora em menos de 3 segundos. Carro de grande exclusividade, que são poucas as bolsas que o podem adquirir, custa cerca de 3,6 milhões de euros.

Desde que a Lamborghini é financiada pelo grupo Volkswagen, tem vindo mostrando ao mundo o porquê de ser uma das marcas mais consagradas na história dos carros desportivos topo de gama, com a criação de modelos irreverentes e ao mesmo tempo atrativos, tanto pelo seu design único e futurista, como pela potencia dos seus veículos.



Figura 8 lamborghini veneno

Lamborghini na F1

Capítulo VI

A Fórmula 1, tal como quase todos os desportos, motorizados ou não, está repleta de suposições e de promessas. De pilotos que deviam ter triunfado e carros concebidos para dominar, mas nunca o conseguiram, e de parcerias quase fechadas que acabaram antes de começar. O “McLambo” que aqui vos trazemos é um excelente exemplo disso.

E vamos começar logo por falar no «elefante na sala», ou melhor, na alcunha “McLambo” dada a este monolugar. Este carro, que continua a ser um dos mais fascinantes «e se...» da história da Fórmula 1, juntava um chassis da McLaren a um motor V12 da Lamborghini.

Importa recordar que a época de 1993 não foi propriamente fácil para a equipa britânica, que viu a Honda (que lhe fornecia os motores) anunciar de forma repentina que ia deixar a Fórmula 1. Isto deixou a McLaren numa situação frágil e obrigada a encontrar, num curto espaço de tempo, um novo fornecedor de motores.

Como se este cenário não fosse já suficientemente desafiante, a McLaren enfrentava uma Williams fortíssima, apoiada num motor V10 da Renault, numa relação

de exclusividade que inviabilizava qualquer eventual acordo entre a Renault e a McLaren.

Ciente de tudo isto, Ron Dennis acabou por abraçar uma parceria com a Ford-Cosworth, para o fornecimento do seu motor V8. Mas reza a história que estes blocos eram bem menos potentes do que aqueles que a Ford fornecia à Benetton, que era a sua primeira equipa.

A somar a tudo isto, o ambiente dentro da equipa começou a não ser o melhor. Ayrton Senna adivinhava os tempos difíceis que tinha pela frente e mostrou vontade de querer sair. Os rumores dizem que a dada altura o piloto brasileiro chegava quase a renovar de corrida em corrida, deixando sempre aberta a porta a uma mudança.

Rapidamente se percebeu que continuar com os motores V8 da Ford-Cosworth não era uma opção para a temporada de 1994 e Ron Dennis começou a procurar alternativas.

E é aqui que entra a Lamborghini, que estava presente na Fórmula 1 desde 1989, como fornecedora de motores V12 de várias equipas, entre elas a Larrousse, que chegou mesmo a ser vista como uma espécie de equipa de fábrica da construtora de Sant'Agata Bolognese.



Figura 9 Ayrton Senna aos comandos do McLaren-Honda, uma combinação dominadora

Negócio com a Chrysler

Em qualquer uma das equipas em que o V12 da Lamborghini foi montado, deu pouco mais do que dores de cabeça, mostrando-se pouco fiável. Mas todos admitiam que aquele bloco tinha muito mais para oferecer do que mostrava.

E foi com base nesse potencial que Ron Dennis acabou por apertar a mão a Bob Lutz, o então vice-presidente da Chrysler, que foi a proprietária da Lamborghini entre 1987 e 1994. E assim nasceu o McLaren MP4/8B (este era o nome oficial), derivado do MP4/8 que correu nesse ano, em 1993.

Do lado da equipa com sede em Woking, foi necessário adaptar o chassis (tiveram de «esticar» o carro) para acomodar o monstruoso V12 da Lamborghini. Do lado dos engenheiros italianos foi preciso reduzir ao máximo o peso e o tamanho deste motor, bem como instalar-lhe uma nova eletrónica desenvolvida pela TAG Electronics.

E o “McLambo” estava finalmente pronto a rodar, algo que acabou mesmo por acontecer no final de setembro, em 1993, curiosamente no Circuito do Estoril, logo depois do Grande Prémio de Portugal. Ayrton Senna foi o escolhido para este primeiro teste e os resultados não podiam ter sido melhores.

O piloto brasileiro rodou cerca de um segundo mais rápido do que tinha feito na corrida, ainda com o V8 da Ford-Cosworth, e no final do teste até já falava do que o McLaren podia ser na próxima temporada, com aquele motor. “Talvez precise de um pouco de potência, mas tenho a certeza de que a próxima temporada será melhor”, disse.

Uns dias depois, em Silverstone (Reino Unido), um resultado semelhante, mas desta vez com Mikka Häkkinen ao volante, que conseguiu melhorar em 1,4s os tempos que tinha feito com o V8 em corrida.



Museu Lamborghini

Capítulo VII

O Museu da Lamborghini fica em Sant'Agata Bolognese - Bologna, no chamado Vale dos Motores, ao norte da Itália. Inaugurado em 2001, o museu conta a história da marca desde a fabricação do primeiro modelo superdesportivo criado por Ferruccio Lamborghini, até os potentes carros que hoje brilham nas telas dos cinemas! Em resumo: é um passeio imperdível para quem gosta de carros, especialmente os esportivos de luxo.



Figura 10 Museu Lamborghini

Incluimos um dia na Itália em nosso roteiro, pois fazia anos que o Léo pedia para conhecer esse museu. Aficionado por carros como é, ele já conhecia todos os modelos e curtiu demais vê-los ao vivo. Aliás, o que ele mais gostou no museu foi saber sobre os motores, a potência e a velocidade máxima dos carros!

O museu fica em um prédio anexo à própria fábrica da Lamborghini e não é grande, por isso dá para conhecer com calma em até 2 horas ou menos. A mostra segue uma linha histórica, contando sobre a concepção da marca, que é simbolizada por um touro - o signo de Ferruccio.

O destaque fica para construção do Miura, primeiro superdesportivo da marca, que até então fabricava tratores. Nesta parte, há protótipos e vários textos (em inglês) contando o impacto que os carros causaram à época.

Um carro que me chamou atenção foi o Cheetah - precursor dos SUVs de luxo, que ainda nem existiam à época. Mas o conceito de carro 4x4 com conforto nasceu com ele. Mais ou menos assim: o Cheetah é tipo um bisavô do Urus, o mais recente lançamento da marca!

Atualmente, o museu tem uma exposição sobre cinema, e há exibição de um vídeo com trechos de filmes em que os carros aparecem como coadjuvantes, ou roubando a cena. Alguns exemplos são o Huracán, de Doutor Estranho ou o Jalpa de Rock Balboa em Rocky IV.

O museu tem uma coleção permanente em exposição e também mostras temporárias. Em 2017 uma belíssima mostra sobre Ayrton Senna foi montada e fez grande sucesso. A McLaren dirigida por Senna tinha motores Lamborghini, e a exposição trouxe uma bela montagem com fotografias da carreira do piloto e os carros que ele dirigiu.

A exposição atual é sobre a Lamborghini no cinema. Carros que foram estrelas em filmes como Batman – The Dark Knight Rises em que o Batmóvel é um modelo Aventador. Ou como Doctor Strange, que dirigia um Huracán.

Também fazem parte da exposição os carros da primeira filmagem de Italian Job, Rocky IV e Velozes e Furiosos 4. A exposição “Film Emotions” fica no museu até 31 de outubro de 2018. Se puder ver, vale muito a pena!

A exposição continua com outros ícones da marca. E é impossível não tirar fotos com todos eles, e ficar sonhando com uma SUV como a Urus. A disputa aqui foi para saber que cor escolher, já que eu queria a amarela e o filhote a preta!

O primeiro carro da Lamborghini



Figura 11 PRIMEIRO CARRO

Esta é a história de como um dos primeiros Lamborghini de sempre foi ressuscitado às mãos dos artesãos da marca. Em Sant'Agata Bolognese existe uma equipa muito especial que se dedica a este delicado trabalho de restauro dos clássicos. Com peças originais e saber único.

O cenário é o Autódromo de Modena, numa numa tarde solarenga de outono típica da região de Emilia Romana. A pista foi reservada para um único carro e para uma ocasião muito especial: mais de meio século depois de ter saído da fábrica, um 350 GT, o primeiro modelo a nascer do sonho de Ferruccio Lamborghini, volta a acelerar como se fosse na estreia. A sua condição imaculada explica-se pelo facto de a sua carroçaria ter sido acabada de pintar com 22 camadas de um delicado branco da época, escondendo mais de 2.000 horas de trabalho. Trata-se, de acordo com a própria companhia italiana, de um dos restauros mais complexos feitos até hoje pela Lamborghini.

E foi precisamente esta divisão da marca que se envolveu durante mais de um ano num trabalho de restauro inédito e de enorme complexidade: um modelo 350 GT, chassis #0121, precisamente um dos primeiros 15 a sair da linha de produção, em 1964. Ou seja, um carro de valor incalculável para história da Lamborghini. Foram quase 1.200 horas de trabalho especializado na carroçaria e no interior, a par de cerca

de 800 só para a parte mecânica e elétrica, utilizando apenas peças originais Lamborghini.

A missão começou bem antes de os artesãos da Lamborghini Polo Storico colocarem mãos à obra: o chassis #0121, sendo um dos primeiros de sempre, continha ainda alguns elementos do protótipo original que foram evoluindo ao longo da produção, pelo que foi necessário desenvolver pesquisa para que esses elementos fossem respeitados no restauro.

O chassis original e os painéis de carroçaria foram devolvidos à sua geometria inicial, a que se juntou um extenso trabalho no motor e nos sistemas de arrefecimento, travagem e combustível. O interior, em couro preto, foi totalmente reconstruído utilizando técnicas da época, enquanto o volante em madeira os pedais mereceram um restauro específico, mantendo alguns sinais de desgaste. O autorrádio original foi mantido, tanto mais que funcionava como no primeiro dia...

Uma das partes mais delicadas de todo o trabalho centrou-se na carroçaria. Os painéis foram pintados de branco usando as técnicas da época e a fórmula original de tinta nitroacrílica. No total, foram aplicadas 22 camadas, com polimento de areia entre cada uma delas. As jantes foram restauradas e autenticadas pelo fornecedor original, a Route Borrani, de Milão, tendo sido equipadas com uns Pirelli Cinturato 205/15, tal como nas unidades de 1964.

Quer para a Lamborghini, quer para o proprietário do carro, o respeito pelas especificações originais determinou toda a estratégia de restauro. Não é, por isso, de estranhar que no dia da estreia deste 350 GT renascido, tivessem sido vividos momentos de grande carga emocional. Naquela sessão de primeiro teste, 80 quilómetros na pista sem uma única falha, esteve presente o primeiro proprietário deste Lamborghini.

O Lamborghini 350 GT foi o primeiro modelo a ser lançado pela marca. Surgiu de um sonho – ou de um inconformismo – de Ferruccio Lamborghini e começou por denominar-se 350 GTV, um protótipo sem filtros, desenvolvido por Giotto Bizzarinni. Uma brutalidade de 400 CV e chassis mais próprio para corridas do que para andar na estrada. Ferruccio queria precisamente o oposto, ou seja, carros que mantivessem a

garra da competição, mas que pudessem ser conduzidos em estrada como um desportivo puro.

O italiano apaixonado por carros chamou então Gian Paolo Dallara, o qual, juntamente com Paolo Stanzani, trataram de domesticar o 350. Para estes dois engenheiros, era o início de uma relação mágica com a Lamborghini e da qual resultaria, pouco tempo depois, o eterno Miura.

Dallara e Stanzani finalizaram o 350 GT, num trabalho do qual resultou que o V12 de 3.464 cc debitasse agora uns mais domáveis 270 cv, suficientes para atingir os 250 km/h de velocidade máxima. A carroçaria em alumínio recebeu este grupo motopropulsor, acompanhado de uma caixa ZF de cinco velocidades, diferencial Salisbury e suspensão independente às quatro rodas. O desenho coube à prestigiada Carrozzeria Touring, que reformulou o protótipo original, preservando o carácter das linhas do GTV, cujo design era assinado por Franco Scaglione.

O restauro deste 350 GT foi o quarto trabalho completo da Lamborghini Polo Storico, depois da intervenção num Miura, um LM002 e um Countach. Este departamento especializado foca-se em quatro áreas fundamentais: restauro, gestão arquivística, certificação e o fornecimento de peças originais através da rede de pós-venda e concessionários, uma forma de preservar o valor dos veículos. A Lamborghini tem disponíveis mais de 70% das peças do parque de carros históricos da marca, podendo fabricar outras sempre que necessário.

Refinado e confortável O 350 GT era um típico grã-turismo. O carro tinha espaço para dois ocupantes, com um capô longo e linhas delgadas. Sua carroceria era construída em alumínio e o chassi usava um processo criado pela Carrozzeria Touring chamado de "Superligeira", ou "superleve", uma técnica que visava diminuir o peso do carro. Refinamentos técnicos como a suspensão independente nas quatro rodas agregavam ao cupê um rodar confortável, sem que o prazer ao volante fosse prejudicado.

Uma nova versão A ótima experiência proporcionada pela dupla 350 GT e 400 GT só poderia ser usufruída por duas pessoas – ainda que o primeiro tivesse algumas poucas unidades construídas com um terceiro banco, um pouco atrás dos dois

convencionais. Essa característica mudaria com o 400 GT 2+2 que, ao contrário do 400 GT, era uma verdadeira evolução do 350 GT. Do carro original restaram somente os traços da carroceria. E seguia fielmente a proposta de Ferruccio para esse tipo de veículo: um veículo prático, potente, confortável e fácil de ser pilotado. O 400 GT 2+2 foi mostrado ao público no Salão de Genebra de 1966, dois anos após o 350 GT debutar no mesmo evento. Suas dimensões eram maiores, principalmente no que se diz respeito à altura. Os dois lugares da traseira não eram pródigos em espaço, porém abriam a possibilidade de levar duas pessoas pequenas em seus assentos. Ao todo, 224 Lamborghini 400 GT 2+2 foram produzidos até 1968, seu último ano de fabricação, superando o modelo que foi sua inspiração. Nada mal para uma dinastia de carros que enfrentou competidores do calibre de Ferrari 275 GTB, Jaguar E-Type e Chevrolet Corvette StingRay.

A fabricação das carrocerias foi confiada à Touring of Milan, que usou seu método de construção patenteado Superleggera para fixar painéis de liga de alumínio diretamente a uma estrutura tubular. O primeiro quadro do 350 GT foi fabricado por Neri e Bonacini, que continuaram a atuar como fornecedores de chassis da Lamborghini até que a produção do 350 GT estivesse em andamento, quando o trabalho foi entregue a Marchesi. Chassis e carrocerias foram acoplados na Touring, que então entregou os conjuntos completos – com até os para-choques no lugar – para a fábrica da Lamborghini. Os carros podem ser encomendados em várias cores.

O primeiro chassi e carroceria do 350 GT, entregue à fábrica da Lamborghini em 9 de março de 1964, foi nomeado No. 101 (Touring No. 17001). Nesse mesmo mês, o nº 101 estreou no show de Genebra. A primeira entrega ao cliente de um 350 GT foi o nº 104 (Touring nº 17004), entregue em 31 de julho de 1964. A produção aumentou lentamente. Apesar do objetivo inicial de construir 10 carros por semana, menos de 25 carros foram entregues aos clientes em 1964.

A Lamborghini produziu cento e vinte 350 GTs antes de substituí-lo pelo Lamborghini 400 GT em 1966. Muitos 350 GTs foram posteriormente equipados com o motor maior de 4,0 litros usado no 400 GT, a fim de aproveitar a maior potência do motor posterior e a melhor disponibilidade de peças de reposição.

O 350 GT tinha um motor V12 todo em liga de alumínio acoplado a uma transmissão manual ZF de cinco velocidades. Ele tinha um corpo de alumínio, um diferencial de deslizamento limitado Salisbury, suspensão independente nas quatro rodas e freios a disco Girling servo-assistidos a vácuo. O 350 GT foi originalmente equipado com pneus Pirelli Cinturato HS de 205 seções.

Ele tinha uma distância entre eixos de 2.550 milímetros (100,4 polegadas), com uma faixa de eixo dianteiro e traseiro de 1.380 milímetros (54,3 polegadas). Ele media 4.640 milímetros (182,7 pol) de comprimento por 1.730 milímetros (68,1 pol) de largura e tinha 1.220 milímetros (48,0 pol) de altura. Com sua tara de 1.450 kg (3.197 lb), o 350 GT pode acelerar de 0 a 100 quilômetros por hora (0,0 a 62,1 mph) em 6,8 segundos, e de 0 a 100 milhas por hora (0 a 161 km/h) em 16,3 segundos e atingir uma velocidade máxima de 254 quilômetros por hora (158 mph).

Como foi o caso do motor, o design do chassi de "corrida" do GTV da Bizzarrini foi a base do chassi de "rua" do 350 GT da Dallara. O chassi do GTV era inadequado para um carro de rua devido à sua construção leve e pequenas aberturas de porta obstruídas por tubos. O redesenho da Dallara para a produção 350 GT usou tubos de aço de seção quadrada maiores de 60 mm (2,4 pol) em um "piso" central, com berços dianteiro e traseiro feitos de tubos de 50 mm (2,0 pol) e 25 mm (0,98 pol) para suportar motor, diferencial traseiro e suportes de suspensão. Esse design facilitava a entrada e saída pelas portas, ajudava no silêncio do carro e proporcionava uma plataforma sólida para montar a carroceria.

A suspensão era totalmente independente, com triângulos de comprimento desigual e amortecedores coilover. Na parte traseira, o conjunto coilover estava localizado na parte traseira dos suportes de suspensão da suspensão. Os triângulos da suspensão traseira eram assimétricos de frente para trás, com um deslocamento que trazia os cubos das rodas traseiras em direção às montagens de mola. Esse arranjo proporcionou maior resistência à torção e melhor estabilidade durante a aceleração e a frenagem. Barras estabilizadoras foram equipadas na frente e na traseira.

O controle de qualidade dos primeiros motores de 3,5 L (3.464 cc) era muito alto. Cada um foi submetido a testes por 24 horas em um dinamômetro Schenk Walge, sendo executado nas primeiras 12 horas sob energia elétrica e depois com gasolina em velocidades crescentes, produzindo 280 cv (284 PS; 209 kW) a 6500 rpm e 325 N·m (240 lbf·ft) de torque a 4500 rpm. Foi feita uma análise detalhada de seu comportamento antes da instalação no carro por pelo menos 500 quilômetros de teste misto executado por Wallace.

O Lamborghini 350 GTS era uma versão aranha de teto conversível do 350 GT, exibido pela primeira vez no Salão do Automóvel de Turim de novembro de 1965. Dois foram construídos pela Carrozzeria Touring em 1965. Quando rebatida, a capota conversível foi projetada para ficar escondida na área de armazenamento atrás dos dois assentos.[12] Dos dois originalmente construídos, o chassi 0328 tinha acabamento em preto com interior verde-esmeralda, enquanto o chassi 0325 foi pintado de ouro com interior marrom.

O Lamborghini 3500 GTZ foi projetado por Ercole Spada e construído pela Zagato. Ele usou um chassi encurtado da Lamborghini 350 GT. Dois carros foram construídos no total: chassi número 0310 e 0320. O chassi número 0310 foi mostrado no Salão Automóvel de Londres de 1965 e foi vendido ao agente oficial da Lamborghini em Milão. Este carro foi então enviado para a Austrália, onde foi convertido para uma configuração RHD. Em 2006 este carro foi comprado por um colecionador europeu que converteu o carro de volta para uma configuração LHD.

Conclusão

A Lamborghini nasceu devido a um conflito entre o senhor Enzo Ferrari e Ferruccio Lamborghini e para sempre nasceu uma rivalidade eterna. A Lamborghini desde os primeiros anos lançou modelos que foram muito bem recebidos e com um público-alvo muito bem definido, que são as classes altas da sociedade, como os músicos, artistas, astros de cinema, futebolistas entre outros, devido a excentricidade que a marca oferecia nos seus veículos e pela exclusividade dos mesmos, por serem produzidos em baixo número. A marca mudou várias vezes de dono e enfrentou muitas crises financeiras, mas conseguiu consolidar o seu legado afirmando-se como uma marca suprema no mundo automobilístico com a ajuda do grupo Volkswagen.

O logotipo da marca tem uma imagem fortíssima, que nos dias de hoje é inconfundível à sociedade em geral e mantém-se fiel aos ideais e valores que o fundador da Lamborghini, Ferruccio Lamborghini, sempre pretendeu transmitir nos seus "tours indomáveis".

