

HET VERHAAL VAN  
*Lamborghini*

EEN ODE AAN HET  
LEGENDARISCHE MERK LAMBORGHINI

STUART CODLING



HET VERHAAL VAN

*Lamborghini*

EEN ODE AAN HET  
LEGENDARISCHE MERK LAMBORGHINI

STUART CODLING

**KOSM•S**

Kosmos Uitgevers, Utrecht/Antwerpen



# *Inhoud*

|                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| HET TEKEN VAN DE STIER .....     | 6   |
| BETAALD DOOR HET PAARD.....      | 26  |
| COUNTACH! .....                  | 46  |
| THE SHOW MUST GO ON .....        | 66  |
| DE AUDI-RENAISSANCE .....        | 88  |
| ELECTRIC DREAMS.....             | 110 |
| LAMBORGHINI OP HET CIRCUIT ..... | 122 |
| OP HET WITTE DOEK.....           | 142 |
| REGISTER .....                   | 156 |
| VERANTWOORDING .....             | 160 |



*Het teken  
van de stier*





# Volg je eigen weg

‘Lamborghini, je mag dan misschien een tractor kunnen besturen, van Ferrari’s heb je geen kaas gegeten.’

Vandaag zou de komst van een ambitieuze nieuwe fabrikant van sportauto’s, gelanceerd door een gerespecteerde zakenman met steun van de plaatselijke overheden in plaats van durfkapitalisten met vage financiële beloften, ongetwijfeld de wereld zijn ingeslingerd met een gelikte video gehost door een of andere opgeblazen influencer. Lamborghini’s lancering was daarentegen van een subtiliteit waarmee het merk en zijn auto’s later niet zoveel meer op zouden hebben. Een van de eerste berichten in de Britse pers was een nogal saaie, monochrome afbeelding van een chassis en een motorblok op de achterpagina van het magazine *Autocar* in juli 1963. Met de al evenzeer sobere kop *‘Italian 3500cc GT from a new constructor’*.

Moderne media zouden het ontstaan van het merk Lamborghini misschien op een veel laconieker, feitelijker toon weergeven, maar meer dan zestig jaar later is de geschiedenis van het bedrijf gehuld in verleidelijke, mythische lagen, zoals het hoort bij een supercarbouwer. Waarbij voor de koper het verhaal en het imago van het merk natuurlijk bijna net zo belangrijk zijn als de auto zelf. En een

LINKS: Ferruccio Lamborghini poseert tijdens de autoshow van Turijn in 1963 met een vroege versie van zijn V12 motorblok en het 350 GTV prototype.

mooi verhaal is het zeker: een *selfmade man* krijgt het aan de stok met een al even strijdlustig figuur – Enzo Ferrari – en raakt daardoor vastbesloten om hem te verslaan op zijn eigen terrein.

Zoals bij iedere mythe is het verhaal misschien maar ten dele waar. Maar, zoals de journalist tegen het personage van James Stewart zegt in de klassieke film *The Man Who Shot Liberty Valance*: ‘Wanneer de legende werkelijkheid wordt, schrijf de legende dan op.’

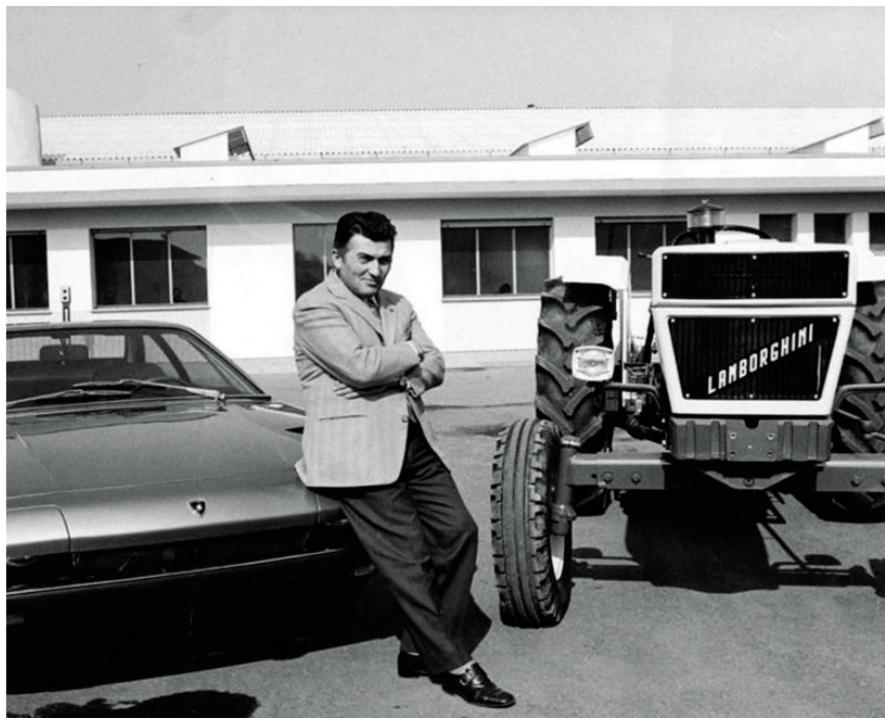
Liefhebbers van de astrologie geloven er heilig in dat personen die geboren zijn onder het sterrenbeeld Taurus, stier, over het algemeen beschikken over buitengewone kracht en vasthoudendheid en veel waarde hechten aan de materiële geneugten van het leven. Het sterrenbeeld zelf wordt van oudsher geassocieerd met de verering van stieren. Ferruccio Lamborghini werd geboren in het Italiaanse boerenstadje Renazzo op 28 april 1916, de week na Pasen en een paar dagen nadat het teken van de stier ascendant werd. Lamborghini was de jongste van vijf kinderen en werd geboren in een Europa dat verscheurd was door oorlog en burgerlijke onrust, een cyclus die zich tijdens zijn leven zou herhalen.

Al sinds de oude Romeinen, toen de legionairs die met pensioen gingen percelen land kregen als beloning voor hun diensten aan het rijk, vormden landbouw en ambacht de ruggengraat van de economie in de regio Emilia-Romagna. In de loop der tijd verwierf de regio naam en faam op het gebied van gastronomie, techniek en metaalbewerking. Als tiener raakte Lamborghini meer geïnteresseerd in de mechanica van de machines die het land bewerkten dan in het bewerken van het land zelf. Volgens de geldende Lamborghini-mythe bouwde hij zijn eigen smederij en machinewerkplaats op de boerderij van de familie. Er wordt algemeen beweerd – hoewel er geen bewijs voor lijkt te bestaan – dat hij zich inschreef aan een technische hogeschool, waarschijnlijk de Fratelli Taddia in het nabijgelegen Bologna, om werktuigbouwkunde te gaan studeren. Maar toen in 1939 de vijandelikheden weer oplaaiden, maakte zijn geboortedatum dat hij in de voornaamste bevolkingscategorie viel om in militaire dienst te gaan. Een jaar later, toen 24 jaar oud, werd hij opgeroepen om dienst te nemen in de Italiaanse luchtmacht.

Ferruccio's skills als monteur kwamen hem goed van pas als lid van het grondpersoneel dat op het Egeïsche eiland Rhodos de luchtvloot onderhield, een belangrijk knooppunt met drie vliegvelden. Het strategische belang van het eiland in dit inzetgebied zorgde ervoor dat het van alle kanten onder vuur lag: na de overgave van Italië in 1943, tijdens de Dodekanesos-campagne werd Rhodos aangevallen door zowel de geallieerden als de Duitsers. Lamborghini bracht enkele maanden door als gevangene van de geallieerden, totdat de vijandelijkheden in 1945 ophielden.

De vrijheid bracht weer haar eigen uitdagingen met zich mee. Net als de rest van zijn generatie kwam Ferruccio thuis in een land dat nog steeds gebukt ging onder de ontberingen van de oorlog – en in het geval van Italië – met de kater van onderwerping. Werkloosheid, armoede en hongersnood waren schering en inslag in een

ONDER: Lang voordat de naam Lamborghini op sportwagens prijkte, stond hij al breed uitgemeten op landbouwmachines.

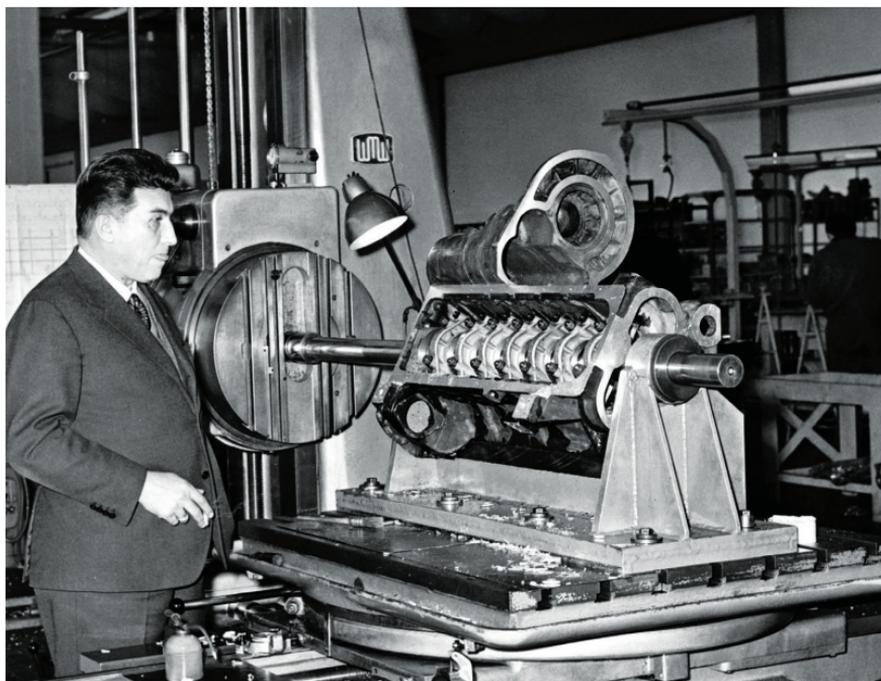




ONDER: Ferruccio begreep instinctief dat het belangrijk was om de V12-motor voor elkaar te hebben.

economie die na haar herbestemming voor de oorlog tot stilstand was gekomen: de fabrieken die omgebouwd waren voor de productie van munitie lagen stil, voertuigen waren gestript of omgesmolten tot oorlogsmachines. Maar het bood ook kansen voor die mensen die handig waren in het sleutelen en die ondernemend waren.

De graanschuur van Italië moest weer gaan draaien. Ferruccio bouwde, als we de ontstaansmythe van het bedrijf mogen geloven, een nieuwe tractor voor zijn ouders van bij elkaar geraapte onderdelen en stuitte – toen hij op huwelijksreis was – op een Brits legeronderdeel dat net bezig was zich te ontdoen van allerlei Italiaans militair materieel. Of dit nu waar is of niet, Lamborghini begon zijn eerste bedrijf met het ombouwen van voormalige militaire voertuigen voor agrarisch gebruik of hij strippte ze om de onderdelen te gebruiken voor het onderhoud van bestaande landbouwmachines. Het werk was zwaar, maar lucratief. Toen de beschikbare voorraad





*Betaald  
door het  
paard*





# *In de machinekamer*

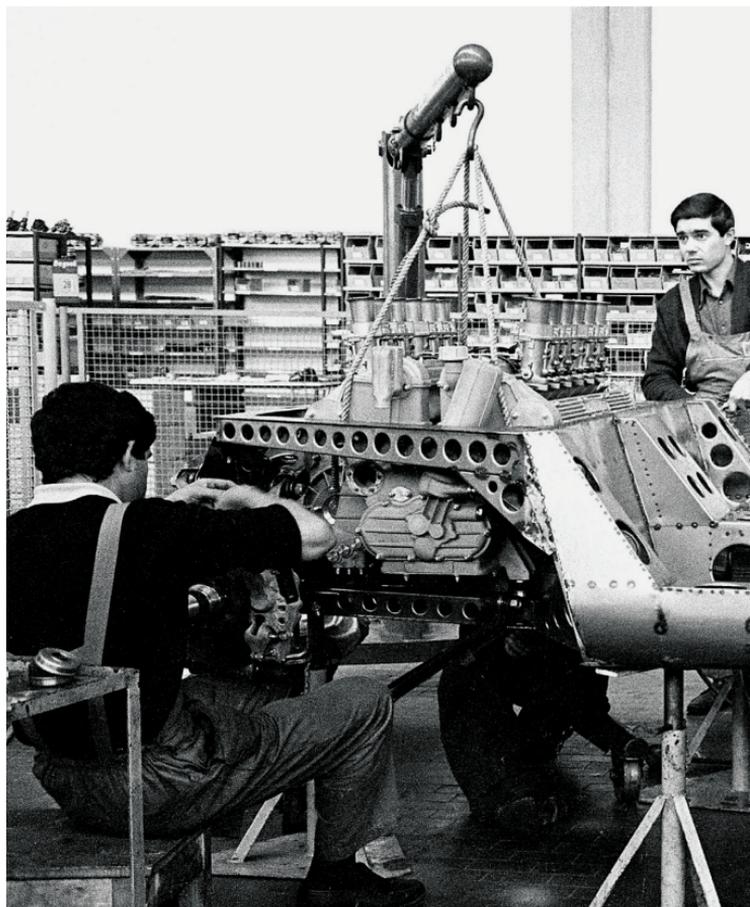
'Ik maak hem groter en krachtiger...'

De ontstaansgeschiedenis van Lamborghini's verbazingwekkend lang meegaande V12-motor – die bijna veertig jaar lang het vlaggenschip van het bedrijf was – is al evenzeer door mythes omhuld als het verhaal over Lamborghini zelf. Volgens de meest aangehangen overlevering werd freelance technisch ingenieur Giotto Bizzarrini betaald per eenheid paardenkracht – een stimulans die hem ertoe aanzette een ongewoon piekende motor te leveren, die eigenlijk alleen bruikbaar zou zijn geweest in een racewagen.

De waarheid is iets genuanceerder. Lamborghini-medewerkers uit die tijd herinneren zich dat Ferruccio nog niet had besloten – of in ieder geval nog niet kenbaar had gemaakt – welk karakter de V12 moest krijgen. Bizzarrini vertelde in zijn weergave van de gebeurtenissen dat toen hij Ferruccio tekeningen liet zien van een 1.5-liter quad-cam V12 Formule 1-motor die hij had ontworpen, Ferruccio hem zei een 3-literversie te bouwen die qua vermogen Ferrari's evenknie zou evenaren. 'Ik maak hem groter en krachtiger,' luidde Bizzarrini's antwoord daarop, en hij ging akkoord met een vast bedrag, met een bonus voor elke pk die hij er boven de 300 uit kon persen.

LINKS: Alles aan de Miura was dramatisch – tot de zwarte wimpers die de pop-up koplampen omlijsten aan toe.

RECHTS: Het chassis van de Miura, met de V12-motor dwars achter de cabine gemonteerd, was een zeldzaamheid buiten de racerij.



Bizzarrini werd geboren in 1926, studeerde af als werktuigbouwkundig ingenieur aan de Universiteit van Pisa en werkte halverwege de jaren vijftig vier jaar voor Alfa Romeo aan de ontwikkeling van het chassis voordat hij in 1957 bij Ferrari aan de slag ging, aanvankelijk als testrijder. Op Maranello maakte hij al snel naam. Onafhankelijk en een iconoclast, zorgde hij ervoor dat de balancerings- en de aerodynamische problemen waar Ferrari's nieuwe 250 GT SWB door werd gehinderd, werden opgelost. Dit project zou uiteindelijk worden voltooid door Mauro Forghieri, want Bizzarrini en een groep senior medewerkers gooiden er het bijltje bij neer in november 1961.









ONDER: De Reventón markeerde Lamborghini's keuze voor de ontwikkeling van supercars met een hoge winstmarge in beperkte oplage, gebaseerd op bestaande modellen.



Lamborghini maakt al meer dan zestig jaar de meest  
legendarische auto's ter wereld.

*Het verhaal van Lamborghini* beschrijft de fascinerende  
geschiedenis van dit wereldberoemde Italiaanse automerk;  
van de prachtige Miura en de iconische Countach tot de  
weergaloze Aventador en de extreme Revuelto, maar  
ook de verhalen achter hun creatie en de gepassioneerde  
betrokkenheid van de ontwerpers.

Met schitterende foto's en verhelderende  
achtergrondverhalen is dit boek een ode aan de historie  
én de bijzondere sportwagens van een van 's werelds  
meest bewonderde autofabrikanten.



**KOS  
M•S**

NUR 462  
Kosmos Uitgevers,  
Utrecht/Antwerpen  
[www.kosmosuitgevers.nl](http://www.kosmosuitgevers.nl)