

LAMBORGHINI

KOMPLETNÍ HISTORIE ZNAČKY

ALOIS PAVLŮSEK



Vintage kitchen

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Pavla Janečková Hájková

Vintage kitchen – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2022

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

LAMBORGHINI

KOMPLETNÍ HISTORIE ZNAČKY

Alois Pavlůsek

OBSAH

AUTOMOBILY GRAND TOURISMO 9

Lamborghini 3500 GT / 350 GTV	10
Lamborghini 350 GT	14
Lamborghini 350 GTS	16
Lamborghini 350 GTZ Zagato	17
Lamborghini 400 GT	18
Lamborghini 400 GT 2+2	19
Lamborghini 400 GT Monza	20
Lamborghini 400 GT Flying Star II	21
Lamborghini 400 GT Islero	22
Lamborghini 400 GTS Islero	25
Lamborghini 400 GT Espada	26
Lamborghini 400 GTE Espada S2	30
Lamborghini 400 GTE Espada S3	34
Frua Faena – Lamborghini Espada	36
Lamborghini L 149 Nuova Espada 2000	37
Lamborghini Espada V10	37
Lamborghini 400 GT Jarama	38
Lamborghini 400 GTS Jarama	42
Lamborghini 400 GT RS Jarama Wallace	44

SUPERSPORTVNÍ AUTOMOBILY 47

LAMBORGHINI MIURA 49

Lamborghini P 400 Miura	50
Lamborghini P 400 S Miura Spinto	58
Lamborghini P 400 SV Miura Spinto Veloce	62
Lamborghini P 400 J Miura „Jota”	66
Lamborghini P 400 SVJ Miura	68
Lamborghini P 400 SVR Miura	72
Lamborghini P 400 Miura Roadster	74
Lamborghini P400 SV/J Miura Roadster	76
Lamborghini LP 650 Miura Concept	77
Studio Ital Design Miura	79
Colani Lamborghini P 400 Miura Le Mans Concept	80

LAMBORGHINI COUNTACH 83

Bertone Countach – Lamborghini LP 500 Tipo 112	85
Lamborghini LP 400 Countach „Periscopica”	92
Lamborghini LP 400 S Countach S1 „Dallara Lowbody” (1978), sériová výroba	98
Lamborghini LP 500 S Countach Walter Wolf Special	101
Lamborghini LP 400 S Countach S2	102
Lamborghini LP 400 S Countach S3	103
Lamborghini LP 500 SCountach	104
Lamborghini LP 500 QV Quattrovalvole Countach	105
Lamborghini LP 500 QV Countach Project L 150	106
Lamborghini LP 500 Countach Evoluzione	107
LP 500 Countach 25 Anniversary	108
Lamborghini LPI 800-4 Countach	112

LAMBORGHINI DIABLO 121

Lamborghini P 132 Diablo	123
Lamborghini Diablo VT	128

Lamborghini Diablo SE 30	132
Lamborghini Diablo Jota	134
Lamborghini Diablo SV	136
Lamborghini Diablo SVR	140
Lamborghini Diablo GT 1	142
Lamborghini Diablo GT 2	143
Lamborghini Diablo SV Monterey Edition	143
Lamborghini Diablo GT	144
Lamborghini Diablo VT Alpine	146
Lamborghini Diablo GTR	147
Lamborghini Diablo Roadster	148
Lamborghini Diablo VT Roadster Momo Edition	149
Lamborghini Diablo Millenium Roadster	150
Lamborghini Diablo VT 6.0	151
Lamborghini Diablo VT 6.0 SE	154
Lamborghini Diablo Coatl	154
Studie a koncepty postavené na bázi Lamborghini Diablo	155
Vector M12	155
SZ Centre Raptor	155
Heuliez Pregunta	155
Audi Rosemeyer	155
Bentley Hunaudières	155

LAMBORGHINI MURCIELAGO 157

Lamborghini Acosta	159
Lamborghini L 147 Canto	160
Lamborghini L 147 Murcielago	161
Lamborghini Murcielago Roadster	168
Lamborghini Murcielago R-GT	171
Lamborghini Murcielago 40th Anniversary Limited Edition	173
Lamborghini Murcielago LP 640	174
Lamborghini Murcielago LP 640 Roadster	176
Lamborghini Murcielago LP 640 Versace / Versace Roadster	177
Lamborghini Murcielago LP 650-4 Roadster	178
Lamborghini Murcielago LP 670-4 SV	180
Lamborghini Murcielago LP 670-4 SV China Limited Edition	182
Lamborghini Murciélago LP 670 R-SV	183

LAMBORGHINI REVENTÓN 185

Lamborghini LP 640 Reventón	186
Lamborghini LP 640 Reventón Roadster	189

LAMBORGHINI AVENTADOR 193

Lamborghini LP 700-4 Aventador	195
Lamborghini Aventador J	200
Lamborghini LP700-4 Aventador Roadster	202
Lamborghini LP 720-4 Aventador 50 Anniversario	204
Lamborghini LP 700-4 Pirelli Edition	206
Lamborghini Aventador LP 700-4 Nazionale	207
Lamborghini LP 750-4 SV Aventador Super Veloce	208
Lamborghini LP 750-4 SV Aventador Super Veloce Roadster	209

Lamborghini LP 700-4 Aventador Miura Homage	210
Lamborghini Aventador S	212
Lamborghini Aventador S Roadster	213
Lamborghini Aventador S Roadster 50th Anniversary Japan	214
Lamborghini Aventador S Roadster Korean Special Series	215
Lamborghini Aventador SVJ / Aventador SVJ 63	216
Lamborghini Aventador SVJ / SVJ 63 Roadster	220
Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae	224

LAMBORGHINI VENENO 227

Lamborghini Veneno	228
Lamborghini Veneno Roadster (2013), limitovaná edice	230

LAMBORGHINI CENTENARIO 233

Lamborghini LP 770-4 Centenario	234
Lamborghini LP 770-4 Centenario Roadster	235

LAMBORGHINI SC 237

Lamborghini SC 18 Alston	238
Lamborghini SCV 12 Essenze	239
Lamborghini SC 20	240

SPORTVNÍ AUTOMOBILY 243

Lamborghini TP 200 – Bertone Marzal	244
Lamborghini Urraco	248
Lamborghini P-250 Urraco	249
Lamborghini P-250 Urraco S	252
Lamborghini Urraco Tipo III	253
Lamborghini P-300 Urraco „Bob”	254
Lamborghini P-300 Urraco	255
Lamborghini P-200 Urraco	256
Lamborghini P 300 Silhouette	257
Lamborghini P-350 Jalpa	258
Studie, koncepty	260
Bertone Bravo – Lamborghini P 300 Studio 114	261
Bertone Athon – Lamborghini P 300	262
BMW M1	263
Lamborghini P 140	265
Lamborghini L140	266
Lamborghini Cala	267
Lamborghini Stella	268
Lamborghini Arosa	269

LAMBORGHINI GALLARDO 271

Lamborghini Gallardo	272
Lamborghini Gallardo SE	277
Lamborghini Gallardo Momo Limited Edition	278
Lamborghini Concept S	279
Lamborghini Gallardo Spyder	280
Lamborghini Gallardo GT 3R	282
Lamborghini Gallardo Nera	283
Lamborghini Gallardo Italia Edition	283
Lamborghini Gallardo V8	283

Lamborghini Gallardo Rallye	283
Lamborghini Gallardo Superleggera	284
Lamborghini Gallardo Superleggera Race	286
Lamborghini LP 560 – 4 Gallardo	287
Lamborghini LP 560-4 Gallardo Spyder	289
Lamborghini Gallardo Super Trofeo	290
Lamborghini LP560-4 Gallardo GT3	291
Lamborghini LP 560-4 Gallardo GT2	291
Lamborghini LP 550-2 Gallardo Valentino Balboni	292
Lamborghini LP 550-2 Gallardo	293
Lamborghini LP 570-4 Gallardo Superleggera	294
Lamborghini LP 570-4 Gallardo Spyder Performante	295
Lamborghini LP 570-4 Gallardo Blancpain Edition	296
Lamborghini LP 560-4 Gallardo Bicolore	297
Lamborghini LP 550-2 Gallardo Tricolore	298
Lamborghini LP 570-4 Gallardo Super Trofeo Stradale	299
Lamborghini LP550-2 Gallardo Singapore Limited Edition	300
Lamborghini LP 550-2 Gallardo Spyder	300
Lamborghini LP 550-2 Gallardo Hong Kong 20th Anniversary Edition	300
Lamborghini Gallardo LP600+	301
Lamborghini LP 570-4 Gallardo Edizione Tecnica	302
Lamborghini LP 550-2 Gallardo GZ8 Edizione Limitata	303
Lamborghini LP 560-4 Gallardo Oro Elios	303
Lamborghini LP560-4 Gallardo Bianco Rosso	304
Lamborghini LP550-2 Gallardo MLE	305
Lamborghini LP550-2 Gallardo India Limited Edition	305
Lamborghini LP560-2 Gallardo 50th Anniversary	305
Lamborghini LP570-4 Gallardo Super Trofeo Asia	305
Lamborghini LP 560-4 Gallardo Super Trofeo	306
Lamborghini Gallardo GT3 FL2	307
Lamborghini LP 570-4 Gallardo Squadra Corse	308
Lamborghini Gallardo Estenso	309
Lamborghini Sesto Elemento	310
Lamborghini Egoista	316
Studie a koncepty postavené na bázi Lamborghini Gallardo	316
Audi Nuvolari	317
Audi Le Mans	317
Audi S8	317
Italdesign Giugiaro Parcour	318
Lamborghini L5-95 Zagato	319
LAMBORGHINI HURACÁN	321
Lamborghini LP 610-4 Huracán	322
Lamborghini LP 610-4 Huracán Spyder	326
Lamborghini LP 580-2 Huracán	327
Lamborghini Huracán Zhong	328
Lamborghini Huracán GT3	329
Lamborghini LP 620-2 Huracán Super Trofeo	330
Lamborghini Huracán Avio	331
Lamborghini Huracán RWD Spyder	332
Lamborghini Huracán Performante	334
Lamborghini Huracán Performante Spyder	335
Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo	336
Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo 10th Edition	337
Lamborghini Huracán Super Trofeo Collector 2019	338
Lamborghini Huracán Evo	340
Lamborghini Huracán Evo Spyder	342
Lamborghini Huracán Evo GT Celebration	344
Lamborghini Huracán Evo RWD	346
Lamborghini Huracán Evo RWD Spyder	348
Lamborghini Huracán Sterrato	350
Lamborghini Huracán STO – Super Trofeo Omologato	351
Lamborghini Huracán GT2	353
Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo 2	354
Lamborghini Huracán Evo Mexico	355
Lamborghini Huracán Tecnica	356
Lamborghini Huracán GT3 Evo 2	357
OFFROAD A SUV	359
Lamborghini Cheetah	360
Lamborghini LM 001	362
Lamborghini LMA	363
Lamborghini LM 003	363
Lamborghini LM 004	364
Lamborghini LM 002	365
Lamborghini LM 003 Borneo	368
Lamborghini Urus Concept	369
Lamborghini Urus	372
Lamborghini Urus ST-X Concept	378
ČTYŘDVEŘOVÉ AUTOMOBILY	381
Chrysler Portofino – Lamborghini P 300	382
Lamborghini Lagartijo	383
Lamborghini Estoque	383
FORMULE 1	387
Lamborghini Project 3512	388
Lamborghini Lambo 291	390
Lamborghini CL 01	392
MOTO A BICYKLY	395
Lamborghini Design 90	396
Diablo	396
VYSOKOVÝKONNÉ ČLUNY A JACHTY	401
LAMBORGHINI A ELEKTROMOBILITA	405
Lamborghini LPI 910-4 Asterion	406
Lamborghini Aventador Tosca	406
Lamborghini Terzo Millennio	407
Lamborghini Sián FKP 37	408
Lamborghini Sián Roadster	410
Lamborghini V12 Vision Gran Turismo	412

POČÁTEK

Ferruccio Lamborghini se narodil 28. dubna 1916 v rodině zámožného statkáře nedaleko slavné Ferrari, v obci Renazzo di Cento. Záhy poté, kdy s úspěchem dokončil studia mechanického inženýrství na technice v Boloni, vypukla druhá světová válka a Ferruccio Lamborghini nastoupil k italskému letectvu jako mechanik armádní centrální vozové divize. V roce 1944 upadl do zajetí a zbytek války strávil v britském zajateckém táboře na ostrově Rhodos, kde pracoval na údržbě a opravách vozového parku.

Po návratu ze zajetí využil zvýšené poptávky po dostupné zemědělské technice a přestavoval nejrůznější motorová vozidla z válečných přebytků na traktory a ty s úspěchem nabízel zemědělcům v nejbližším okolí jeho rodného statku. V tomto podnikání byl natolik úspěšný, že již v roce 1948 mohl v nově koupené dílně v Centu založit firmu Lamborghini Trattorie Factory, v jejímž znaku se jako symbol síly a vytrvalosti objevil útočící býk, a o dva roky později představovala denní produkce nové značky na čtyřicet traktorů vlastní konstrukce. Více dokázaly v té době vyrobit pouze společnosti SAME nebo Fiat.

V roce 1952 byla výroba rozšířena o produkci klimatizačních jednotek, o osm let později se rozjela licenční výroba hořáků na mazut a k traktorům bylo možno dokoupit hydraulické nářadí nesoucí rovněž značku Lamborghini. Ferruccio ovlivněn službou u letectva pomýšlel i na stavbu vrtulníků. Z tohoto záměru sice vzhledem k neúnosným podmínkám kladeným vládní byrokracií nakonec sešlo, ale výroba traktorů byla natolik výnosná, že umožnila zaměřit zájem úspěšného podnikatele jiným směrem.

Ferruccio Lamborghini se totiž v prvních poválečných letech jako nadšený motorista bavil úpravami malých Fiatů, a dokonce s nimi i závodil. V roce 1948 startoval ve slavné Mille Miglii za volantem vlastnoručně upraveného Fiatu Topolino, jehož motor byl z původních 569 cm³ převrtán na objem 750 cm³ a vozík byl schopen dosáhnout největší rychlosti 165 km/hod. Přestože Lamborghini se svým upraveným Fiatem nedojel do cíle, v jedné ze zatáček totiž vylétl z trati rovnou do restaurace, i tak se našlo dost zájemců, kteří byli ochotni zaplatit za stavbu repliky, a Lamborghini by mohl rozšířit pole působnosti



svého podnikání na sportovní úpravy sériových automobilů.

Ale další směřování dosavadního výrobce traktorů bylo přece jen trochu jiné. Ferruccio Lamborghini jako dostatečně movitý fanoušek rychlých vozů vlastnil v padesátých letech to nejlepší, co bylo na trhu k máni. V jeho garážích nemohl chybět Jaguár XK ani Mercedes 300 SL, kterým dělaly společnost špičkové Lancia, Alf Romeo, Maserati – a Ferrari. Syn Ferruccio Lamborghiniho, Dr. Tonino Lamborghini, v jednom ze svých pozdějších rozhovorů uvedl, že na Maserati jeho otec zanevřel poté, když s tímto vozem absolvoval poměrně těžkou nehodu, a proto přešel na Ferrari. Ale ani s těmito automobily nebyl zrovna spokojen. Prý na nich věčně něco nefungovalo, tuhá zadní náprava v zatáčkách odskakovala, a když mu jednou na jeho Ferrari příliš rychle odcházela jedna spojka za druhou, jeden z jeho konstruktérů tento problém

Už dva roky od zahájení výroby traktorů konkurovala značka Lamborghini i tak významným výrobcům, jakými v té době byl SAME nebo Fiat. Na propagačním letáku úspěšný model L33 z roku 1951.

vyřešil tak, že do Ferrari zamontoval spojku používanou v té době v traktorech Lamborghini. Spojka spolehlivě fungovala, a tak se rozhodl, že toto řešení nabídne Ferrarimu. Ferrari ho prý vyslechl, ale pak se údajně na Lamborghiniho rozkřičel, že nějaký Lamborghini, co umí stavět leda tak traktory, mu nebude radit jak konstruovat sportovní automobily. Pouze pro doplnění: Stejnou značku, jakou nesla spojka vozů Ferrari padesátých let, jste mohli najít i na traktorech Lamborghini, byl to výrobek firmy Borg a Beck.

Je docela možné, že celá historka je pouze legendou a Lamborghini jen chtěl sportovní automobil



odpovídající jeho představám, a když jej nenašel v nabídce žádného z tehdejších výrobců, rozhodl se, že si jej postaví sám. Anebo si jen všiml, že výroba a prodej sportovních automobilů jsou docela lukrativní záležitosti. Pro obě možnosti hovoří jak jeho podnikavost, tak láska ke sportovním automobilům. Jedno je však jisté: Ať už to bylo ve skutečnosti jakkoliv, Lamborghini rozhodně neztrácel čas a začal dělat vše pro to, aby se na světě objevil exkluzivní sportovní vůz s motorem o velkém zdvihovém objemu.

Ferruccio svůj záměr konzultoval s jedním ze strůjců japonského hospodářského zázraku Soichirem Hondou, se kterým se velmi dobře znal, a radil se i s inženýry od Mercedesu.

Pro svůj projekt získal Gianpaola Dallaru, hlavního inženýra Maserati, v té době pětadvacetiletého, jemuž však i přes jeho mládí nechyběly dostatečné zkušenosti a který o necelých

dvacet let později, v roce 1972, ověnčen tituly Dr. a Ing. zahájil v italském Varanu výrobu vlastních sportovních prototypů poháněných motory Fiat 128 a ještě později proslul svými monoposty pro formuli 1. To už měl za sebou záviděníhodnou kariéru spojenou nejen se jmény Maserati a Lamborghini, ale i De Tomaso a Ferrari.

Druhým mužem se stal konstruktér neméně slavného jména, Giotto Bizzarrini, a ani třetí osobnost odpovědná za stavbu nového automobilu nezůstávala svým novým kolegům v ničem pozadu. Byl jí nadaný konstruktér Paolo Stanzani. Trojici doplnil v roce 1964 Ubaldo Sgarzi a do role testovacího jezdce byl angažován Novozélanďan Bob Wallace, jehož nejlepším doporučením byly zkušenosti, které získal za volantem závodních Maserati a Ferrari.

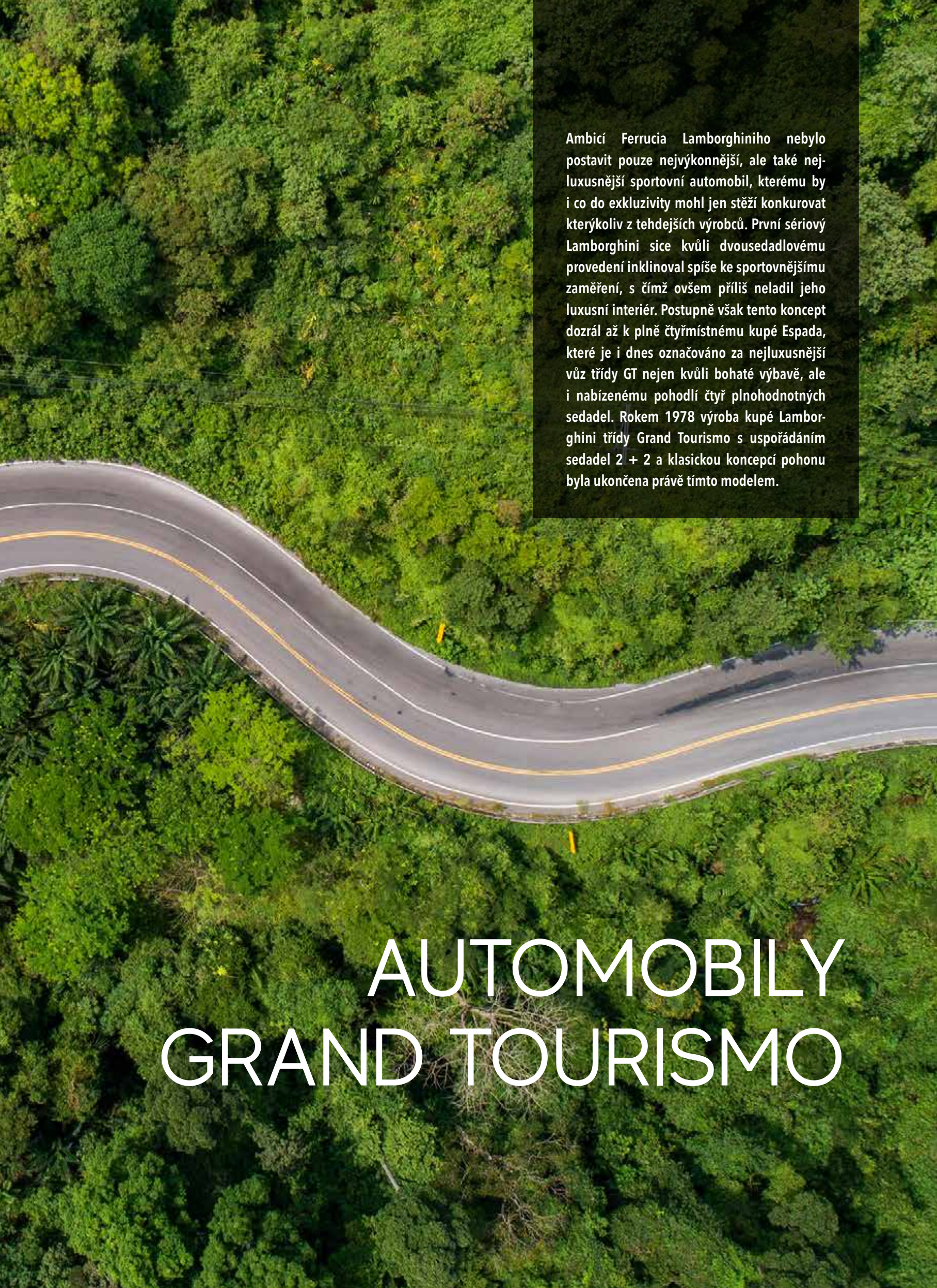
Obklopeni malým týmem spolupracovníků začali konstruktéři rýsovat automobil a Lamborghini se staral o to, aby jim při práci nic nescházelo.

| Ferruccio Lamborghini |

Zahájil stavbu podniku vybaveného těmi nejmodernějšími výrobními prostředky, které byly dostupné. V roce 1963 byla v Sant'Agatě Bolognese na ploše 90 000 m² dokončena malá továrna do dálky zářící sklem, leštěným hliníkem, kachlíky a barvami, nechýběla ani úhledná zahrada. Celá stavba byla dokončena v rekordně krátkém čase osmi měsíců a přišla na pět set milionů italských lir. V čele centrální budovy byla umístěna kancelář Ferruccio Lamborghiniovho, šéfa celé společnosti. Za atraktivním zevnějškem v ničem nezaostávalo ani vnitřní vybavení a delegace obdivovaly čisté a esteticky řešené prostředí, ve kterém vznikaly nejexkluzivnější sportovní automobily světa.

Oficiálním dnem založení automobilky Lamborghini se stal 7. květen 1963.





Ambicí Ferrucia Lamborghiniho nebylo postavit pouze nejvýkonnější, ale také nejluxusnější sportovní automobil, kterému by i co do exkluzivity mohl jen stěží konkurovat kterýkoliv z tehdejších výrobců. První sériový Lamborghini sice kvůli dvousedadlovému provedení inklinoval spíše ke sportovnějším zaměření, s čímž ovšem příliš neladil jeho luxusní interiér. Postupně však tento koncept dozrál až k plně čtyřmístnému kupé Espada, které je i dnes označováno za nejluxusnější vůz třídy GT nejen kvůli bohaté výbavě, ale i nabízenému pohodlí čtyř plnohodnotných sedadel. Rokem 1978 výroba kupé Lamborghini třídy Grand Turismo s uspořádáním sedadel 2 + 2 a klasickou koncepcí pohonu byla ukončena právě tímto modelem.

AUTOMOBILY GRAND TOURISMO



LAMBORGHINI 3500 GT / 350 GTV (1963), prototyp

Už po půl roce od založení Automobili Lamborghini S.p.A se veřejnosti v říjnu roku 1963 pod označením 3500 GT představil jako jedna z největších atrakcí turínského autosalonu první produkt nové automobilky. Zatím to byl prototyp, k jehož pohonu sloužil vidlicový dvanáctiválec, který sice byl originální, nikoliv však novou konstrukcí. Jeho autor Giotto Bizzarrini pouze vytáhl na světlo světa své staré plány dvanáctiválcového motoru, zvětšil jeho objem a rázem bylo při 6500 ot/min k dispozici 274 koní ušlechtilého chovu krmných šesti svislými karburátory Weber 36 IDL. V původní verzi vidlicový dvanáctiválec o objemu 3464 cm³, se suchou klikovou skříní a s ventilovým rozvodem 2x2 OHC, s vačkami poháněnými řetězy

dosahoval dokonce výkonu 269 kW (366 k) při 8 000 ot/min, ale Ferruccio chtěl sportovní automobil vhodný pro běžný silniční provoz, a tak musel Bizzarrini ze svých „závodáckých“ ambicí hodně slevit, i když o sobě tvrdil, že je Lamborghini placen od každého koně, kterého lze z motoru vyždímat. Na motor s vrcholem točivého momentu 326 Nm při 6000 1/min navazovala pětistupňová, přímo řazená převodovka ZF. Palivo bylo přepravováno v osmdesátilitrové nádrži a 1050 kg vážící vůz měl být schopen dosáhnout nejvyšší rychlosti až 280 km/hod. První motor Lamborghini se poprvé rozběhl na brzdě 15. května 1963 a jeho konstrukce se stala základem pro dvanáctiválcové motory Lamborghini, jejichž objem

během let vyrostl z původních tři a půl litru až na 6,5 litru, a jejich výroba byla ukončena až v roce 2010, kdy byl více než čtyřicet let vyráběný vidlicový dvanáctiválec nahrazen nově vyvinutým dvanáctiválcem pro model Aventador.

Gianpaolo Dallara se nenechal zahanbit, k motoru navrhl zbrusu nový trubkový rám s nezávislým zavěšením patnáctipalcových kol s centrální maticí a 205 mm širokými pneumatikami, dvojitými lichoběžníkovými rameny, vinutými pružinami, teleskopickými tlumiči, příčnými zkrutnými stabilizátory a kotoučovými brzdami Girling o průměru 292 mm vpředu a 274 mm vzadu. Výroba podvozku s rozvorem náprav 2450 mm a rozchodem kol 1308 mm



Předcházející strana nahoře
**První Lamborghini, typ 3500 GT
nebo také 350 GTV z roku 1963**

Nahoře
**Karoserii Lamborghini 350 GTV vyrobila
turínská firma Carozzeria Sargiotto podle
návrhu Giorgia Prevediho z designérského
studia Franca Scaglioneho.**

byla svěřena modenským Georgio Nerimu a Lucianu Bonacinimu.

Výkonný motor ve vynikajícím podvozku bylo ovšem třeba obléknout do atraktivní karoserie. V úvahu přicházely návrhy Ghia, Scaglione, Zagato a Touring, ale Lamborghini oslovil i designérská střediska Vignale, Michelotti, Pininfarina a Bertone. A právě ve studiu Bertone v té době pracoval mladý Giorgio Giugiaro, který v říjnu roku 1964 navrhl design karoserie silně připomínající Miuru z roku 1966, a dokonce ve svém návrhu počítal s uložením motoru uprostřed vozu. Lamborghini chtěl ovšem postavit vůz třídy GT, a Giugiarův návrh byl až příliš radikální, takže se realizace dočkal až v roce 2008, kdy

jej postavil Giugiarův syn Fabrizio jako dárek k otcovým sedmdesátým narozeninám. Giugiaro poté již žádnou karoserii pro Lamborghini nenavrhl až do osmdesátých let minulého století, kdy vznikl koncept Marco Polo a v roce 1995 karosářská studie Calá.

Přednost dostal návrh Giorgia Prevediho pracujícího ve studiu Franca Scaglioneho, bývalého stylisty firmy Bertone, a jeho realizací v modré metalíze byla pověřena firma Carozzeria Sargiotto z Turína. Efektní lak karoserie vhodně doplňoval dvousedadlový interiér vyvedený v kůži barvy magnalia. Bohatě prosklené dvoudveřové kupé s výklopnými světlomety měřilo na délku 4,5 m, široké bylo 1,73 m a vysoké 1,22 m. Přestože první prototyp Lamborghini vzbudil



kladný ohlas jak u odborné, tak u laické veřejnosti, Ferruccio Lamborghini se karoserie příliš nelíbila, a pro sériovou výrobu byla proto později upravena u designerského studia Carozzeria Touring Superleggera.

Označení 3500 GT se objevilo pouze jednou, při premiéře prvního Lamborghinimu. V pozdější době byl tento vůz uváděn jako typ 350 GTV, písmeno V, které obohatilo jeho název, se překládá jako Veloce čili rychlost.

Občas se uvádí, že protože v době jeho stavby ještě nebyla dokončena továrna v Sant'Agatě, sestavení prvního supersportu Lamborghini bylo prováděno na montážní lince určené pro výrobu traktorů,

a že v době jeho premiéry nebyl pod jeho kapotou ani motor. Po ukončení turínského autosalonu byl prototyp uložen do kouta továrny na výrobu traktorů a tam zůstal zapomenut na dlouhých dvadecet let. Poté jej odkoupil prodejce Roman Bernadoni a společně se svým bratrancem Stefanem Pasinim, specialistou na vozy Lamborghini, jej nechal restaurovat u firmy Emillianauto, která kromě toho, že vůz uvedla do provozuschopného stavu, původní tmavomodrý lak nahradila zelenou metalízou a poté se první Lamborghini stal se součástí sbírky Isao Noritake Collection v Japonsku, odkud byl prodán do Švýcarska. V současnosti bývá vystavován ve firemním muzeu Lamborghini jako zápůjčka.

Nahoře

Ferruccio Lamborghini s designem 350 GTV příliš spokojený nebyl, a pro sériovou výrobu byla karoserie upravena designérským studiem Carozzeria Touring Superleggera.

Následující strana nahoře

Interiér Lamborghini 350 GTV byl sice dvoumístný, ale svým zpracováním a výbavou odpovídal spíše vozům kategorie Grand Turismo s uspořádáním sedadel 2 + 2.



*Interiér Lamborghini 350 GTV
z prezentace v Itálii, květen 2013*



LAMBORGHINI 350 GT

(1964–1967), sériová výroba

Přesně o rok později, po premiéře prototypu 3500 GT / 350 GTV, se na stejném místě objevila již sériová verze označená jako Lamborghini 350 GT. Byl podzim roku 1964 a právě se konal turínský autosalon. Zatímco typ 3500 GT / 350 GTV byl vyroben pouze v jediném prototypu, do konce roku 1964 bylo vyrobeno prvních třináct exemplářů typu 350 GT.

První, již sériové vozy byly kvůli nedokončené nové továrně v Sant'Agatě vyrobeny ještě v továrně na traktory stejně jako první prototyp. Lamborghini 350 GT byl stejně jako prototyp poháněn neuvěřitelně pružným vidlicovým dvanáctiválcem o objemu 3463 cm³ se čtyřmi vačkovými hřídeli a šesti dvojitými karburátory Weber a jeho výkon

byl v zájmu udržení přijatelné spolehlivosti ještě snížen, ale i tak pětistupňová převodovka značky ZF přenášela na poháněnou zadní nápravu výkon 268 k (198,6 kW) / 6500 ot. Původní převodovka ZF byla v průběhu výroby nahrazena vlastní konstrukcí vynikající jedním prvkem, který se stane poznávacím znamením všech budoucích Lamborghini: synchronizovanou zpátečkou. Bizzariniho dvanáctiválec patřil k tomu nejlepšímu první poloviny šedesátých let. I přes v porovnání s prototypem a snížený výkon bylo možné dosáhnout nejvyšší rychlosti až 250 km/hod. a co do ochoty, s jakou šel do vysokých otáček, mu nemohly konkurovat ani vrcholné modely značek Maserati nebo Aston Martin. Srovnáme-li 350 GT

například s Ferrari 275GTB, zjistíme, že Ferrari stejně jako Maserati nebo Aston Martin disponuje pouze čtyřstupňovou převodovkou oproti pětistupňové převodovce Lamborghini 3500 GT, pomaleji reaguje a celkově působí jaksi línějším dojmem

Co v případě srovnání s konkurencí platí pro pohonnou jednotku, je možné vztáhnout i na podvozek, kde v porovnání s prototypem 3500 GT / 350 GTV k žádným změnám nedošlo: nezávislé zavěšení všech kol, kotoučové brzdy, diferenciál s omezenou svorností, oproti tomu tuhé nápravy a bubnové brzdy používané u soudobých Aston Martinů, Ferrari i Maserati. Ve výsledku to opět znamenalo o něco lepší jízdní vlastnosti Lamborghini 3500 GT a k tomu



Předchozí strana nahoře

Typ 350 GT z roku 1964 byl prvním sériově vyráběným Lamborghini.

Nahoře

Design karoserie sériového Lamborghini 350 GT byl navržen firmou Carozzeria Touring Superleggera.

je možné připočítat i lepší úroveň dílenského zpracování, než jakým by se mohla chlubit Lamborghiniho konkurence.

Karoserie prototypu, podle názoru Ferruccio Lamborghiniho až příliš radikální, byla upravena karosárnou Carozzeria Touring Superleggera, která se proslavila designem karoserie Maserati 3500 GT nebo Aston Martin DB 4. Původní výklopné světlomety byly nahrazeny konzervativními reflektory oválného tvaru, Scaglioneho linie bohatě prosklené karoserie s dlouhou kapotou zůstaly sice zachovány, ale záď získala oblejší tvary. Přístrojová deska pod rozměrným dvakrát prohnutým čelním sklem obsahovala sadu nepřehlédnutelných budíků a původně

dvoumístný interiér se změnil na uspořádání 2 + 1 díky nově nabízenému třetímu sedadlu umístěnému uprostřed za předním párem sedadel, ale většina zákazníků upřednostnila dvoumístné uspořádání před 2 + 1. Sedačky byly na svoji dobu poměrně dobře tvarované a nabízely tělu dostatečnou oporu, což bylo nezbytné vzhledem na nečekaně ostrý převod řízení, díky kterému bylo možné prostřednictvím volantu, na dnešní poměry se snad až příliš masivním věncem, i v tak relativně velkém a těžkém voze nečekaně rychle změnit směr jízdy.

Ve Spojených státech prodávali Lamborghini 350 GT za 13 900 dolarů, což bylo méně, než činila cena srovnatelných automobilů. Však se také proslýchalo,

že každý vyrobený kus prezentoval ztrátu tisíce dolarů. Nicméně Ferruccio Lamborghini mohl být spokojen, podařilo se mu přivést na svět lepší sportovní automobil, než jaký mohl v polovině šedesátých let nabídnout Ferrari.

Od roku 1964 do roku 1966 bylo postaveno celkem 143 kusů typu 350 GT včetně dvou vozů 350 GTS a dvou vozů 350 GTZ. Posledních dvacet čtyř vyrobených kusů dostalo navíc motor o objemu čtyři litry, určený pro nástupnický model Lamborghini 400 GT, a úplně poslední čtyři kusy Lamborghini 350 GT byly postaveny v roce 1967.



LAMBORGHINI 350 GTS (1965), koncept

Ještě v roce 1965, v době, kdy již byl v Sant'Agatě připraven nástupce typu 350 GT, představila milánská Carozzeria Touring otevřenou verzi Lamborghini 350 GT označenou jako Lamborghini 350 GTS. I přes velký zájem potencionálních kupců však byly postaveny pouhé dva vozy. Nesporně atraktivní karosářská kreace totiž přišla pozdě, na výrobní linku se již tlačil Lamborghini 400 GT.

Lamborghini 350 GT byl sice jako dvoumístný kabriolet velmi atraktivní, ale v roce 1965 už byl pro sériovou výrobu připraven další model Lamborghini.



LAMBORGHINI 350 GTZ ZAGATO (1965), koncept

Přesto ještě v roce 1965 vznikla další zajímavá kreace postavená na zkráceném podvozku (o 10 cm) modelu 350 GT. Iniciátorem jeho vzniku byl Lamborghiniho dealer z Milána, bývalý závodník Barchese Gerino Gerini. Automobil tentokrát postavila karosárna Zagato a veřejnosti se představil na autosalonu v Londýně roku 1965.

Autorem designu byl Ercole Spada, který si na svůj účet mohl připsat Aston Martin DB4 Zagato nebo Lancia Fulvia Sport Zagato. Karoserie kromě toho, že byla postavena na zkráceném šasi Lamborghini 350 GT, ovšem vybaveného motorem určeným pro následné kupé Lamborghini 400 GT, měla povrchové panely vyrobené z hliníkového plechu.

Také o toto dvousedadlové kupé, poněkud připomínající slavné Ferrari 250 GTO, byl velký zájem, ale ani v tomto případě sériově vyráběno nebylo. Původně bílé kupé s levostranným řízením bylo později přelakováno načerveno a nového majitele našlo až v daleké Austrálii, kde bylo přestavěno na pravostranné řízení. Odtamtud se na starý kontinent vrátilo po dlouhých letech a bylo podrobena restauraci u jedné Holandské firmy. Znovu dostalo bílý lak a levostranné řízení a poté skončilo ve sbírce jednoho amerického sběratele. V literatuře bývá uváděno jako Lamborghini 3500 GTZ nebo Lamborghini 3500 Berlinetta Zagato. V některých starších knihách zabývajících se historií značky Lamborghini

se píše ještě o druhém vyrobeném kupé GTZ, které měl vlastnit Dani Gambirasi, bratranec tehdejšího ředitele Lancia, ale bohužel bez dalších podrobností.

Iniciátorem vzniku čistokrevného dvoumístného sportovního kupé postaveného karosárnou Zagato v roce 1965 na zkráceném podvozku Lamborghini 350 GT byl závodník Barchese Gerini.



LAMBORGHINI 400 GT

(1965–1966), sériová výroba

Přestože zvenjšku se Lamborghini 400 GT liší od svého předchůdce Lamborghini 350 GT v podstatě jen v drobných detailech a nejnapadnější změnou bylo nahrazení oválných světlometů dvěma dvojicemi kruhových reflektorů, což si vyžádala legislativa v USA, byl to další vývojový stupeň automobilů Lamborghini. Hlavním posláním Lamborghini 400 přitom bylo dosažení vyšší úrovně pohodlí při zachování nebo ještě dalším zlepšením dynamických schopností.

První tři vozy byly sice postaveny s využitím hliníkové karoserie typu Lamborghini 350 GT, do které byl zabudován výkonnější dvanáctválec, který vznikl zvětšením vrtání válců původního tři a půllitrového

motoru na objem 3929 cm³, čímž se podařilo dosáhnout výkonu 318 k (235,4 kW) při 6500 ot/min a úměrně výkonu se zvedla i nejvyšší rychlost na 260 km/hod.

Další vyrobené vozy byly již ovšem opatřeny ocelovou karoserií, která byla mnohem odolnější než lehká hliníková skořápka jeho předchůdce, nabízela větší pevnost a větší klid v interiéru, ovšem na druhou stranu s sebou přinesla zvýšení hmotnosti, které bylo nutné kompenzovat větším motorem. Stejně jako exteriér ani interiér se od staršího Lamborghini 350 GT příliš nelišil, včetně uspořádání sedadel.

Lamborghini 400 GT zůstal ve výrobě pouhé dva roky, v letech 1965 a 1966, a bylo vyrobeno pouhých

23 kusů. Zákazníci ve Spojených státech si museli na nové Lamborghini připravit 14 250 dolarů, což byly v té době velice slušné peníze, nicméně dnes má každý z těchto vozů mnohonásobně vyšší hodnotu.



LAMBORGHINI 400 GT 2+2 (1966–1968), sériová výroba

Modelová řada GT měla představovat výkonné a pohodlné vozy určené pro tzv. „velkou turistiku“, to znamená cestování po Evropě vyšší průměrnou rychlostí. S tím se ovšem příliš neslučovalo dvoumístné, příp. 2 + 1 sedadlové uspořádání. K tomu, aby se z Lamborghini 400 GT stalo skutečné GT, chyběly v kabině odpovídající prostor a dvě další sedadla. Tento nedostatek byl brzy napraven uvedením modelu 400 GT 2+2, který debutoval na březnovém autosalonu v Ženevě roku 1966.

V porovnání s původním provedením 350 GT nebo 400 GT se verze 400 GT 2+2 na první liší novým tvarem střechy a některými dalšími detaily karoserie upravené karosárnou Carrozzeria Touring. Přestože

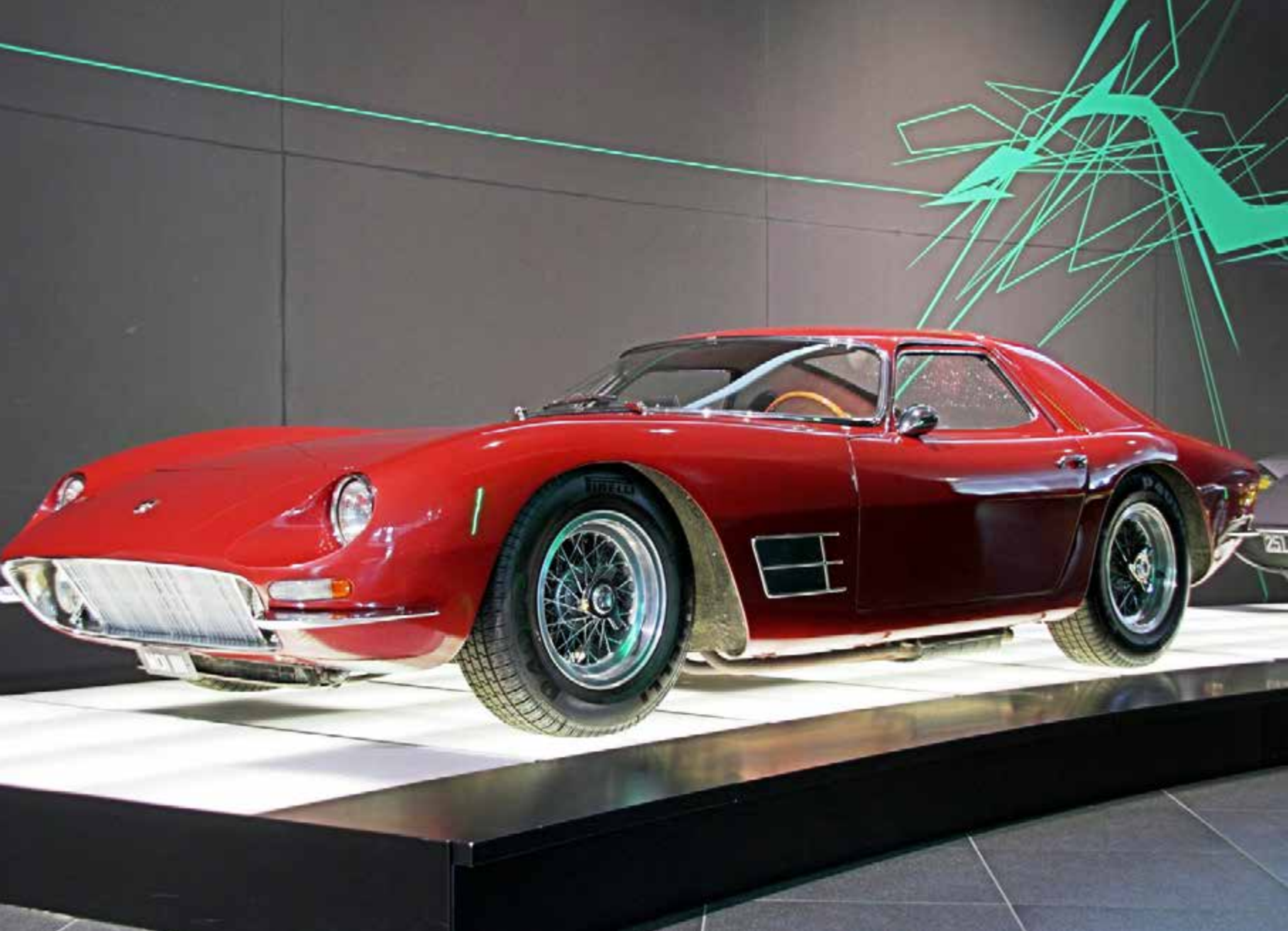
zůstal zachován rozvor 2500 mm stejný jako u předchozích modelů, prostornější kabina umožnila montáž sedadel v uspořádání 2 + 2 a přes vyšší hmotnost se po dalších úpravách motoru zvedla nejvyšší dosažitelná rychlost až na 270 km/hod. Ve své době neměl takto rychlý vůz s uspořádáním interiéru 2 + 2 prakticky žádného skutečného konkurenta a navíc se v porovnání s verzí 400 GT prodával v USA za cenu pouze o 500 dolarů vyšší.

Jeho produkce již byla podstatně větší, celkem bylo do roku 1968 vyrobeno 247 vozů, ale to již byl v kategorii vozů GT na světě jeho nástupce Lamborghini Islero.

Předchozí strana nahoře

Lamborghini 400 GT 2+2 z roku 1966 konečně naplnil představy Ferruccio Lamborghiniho o rychlém a pohodlném sportovním automobilu pro čtyři cestující.

Přístrojová deska Lamborghini 400 GT 2+2



LAMBORGHINI 400 GT MONZA (1966), koncept

Stejně jako v případě modelu 350 GT se také verze 400 dočkala dvou velmi zajímavých variací. Tou první byla variace pojmenovaná Lamborghini 400 GT Monza a byla postavena již v roce 1966 jako jedna z posledních prací kdysi věhlasné italské karosárny Neri a Bonacini, která postavila první prototyp Lamborghini. Také tato kreace připomínala nesmírně populární Ferrari 250 GTO ročníku 1964, byla postavena na podvozku Lamborghini 350 GT s výrobním číslem 01030 a do podvozku byl zabudován vidlicový dvanáctiválec z typu Lamborghini 400 GT. Původně byl vůz určen pro amerického zákazníka, který s ním chtěl startovat ve slavné čtyřadvacetihodinovce v Le Mans, ale kvůli problémům s homologací se kupé

s hliníkovou karoserií na start žádného závodu nikdy nepostavilo. Krásný a výkonný automobil vznikl v jediném prototypu a ten byl v roce 1967 vystavován na autosalonu v Barceloně a následně prodán španělskému zákazníkovi, v jehož vlastnictví zůstal až do devadesátých let minulého století. Po jeho smrti trvalo devět let, než byl v roce 2005 prodán na aukci v Bonhams za 177 500 liber.

Lamborghini 400 GT Monza jako exponát firemního muzea Audi během výstavy prototypů Lamborghini v roce 2011



LAMBORGHINI 400 GT FLYING STAR II (1966), koncept

To další prototyp využívající podvozkových skupin Lamborghini 400 GT je hvězdou setkání majitelů a fanoušků značky Lamborghini ještě dnes. Na turínském autosalonu v roce 1966 byl představen jako Lamborghini 400 GT Flying Star II a dlužno říci, že svými ostrými rysy poněkud předběhl dobu, stejně jako koncepcí karoserie postavené na zkráceném podvozku sériového provedení.

Bylo to totiž jakési třídvéřové kombi kupé, které se objevilo mnohem později třeba jako Reliant nebo Volvo. Přestože v karosárně Touring doufali, že Lamborghini vydá pokyn ke stavbě alespoň menší série, nestalo se tak a stejně jako designéřská studie Lamborghini 400 GT Monza i Flying Star II bylo posledním

návrhem karoserie vzešlým tentokrát z karosárny Carozzeria Touring Superleggera. Na další designéřské cvičení si příznivci této karosárny museli počkat až do roku 2008, kdy znovuzrozené studio představilo svoji kreaci A8GCS s pohonnou jednotkou od Maserati.

Stylistická studie Flying Star II karosárny Carozzeria Touring Superleggera postavená v roce 1966 na podvozku Lamborghini 400 GT poněkud předběhla dobu svou koncepcí i designem. Tady je stejně jako Lamborghini 400 GT Monza na předchozím snímku v roli exponátu firemního muzea Audi během výstavy prototypů Lamborghini v roce 2011.



LAMBORGHINI 400 GT ISLERO (1968–1969), sériová výroba

Logickým pokračováním vývoje prvního prototypu Lamborghini se stal další polykač kilometrů s 2 + 2 místy a nesoucí jméno Islero, který ve výrobním programu nahradil model Lamborghini 400 GT. Od svého předchůdce prakticky beze změny převzal vidlicový dvanáctiválec DOHC, se šedesátistupňovým úhlem rozevření, dvouventilovou technikou, šesti karburátory Weber 45 DCOE, objemem 3929 cm³ (průměr 82 × 62 mm), výkonem 320 k (235 kW) v 6500 otáčkách a plně synchronizovanou pětistupňovou manuální převodovkou.

Podvozek tvořený tuhým příhradovým rámem z pravoúhlých profilů, s rozvorem náprav 2546

mm, široce uloženými nezávislými závěsy s trojúhelníkovými rameny, torzními rameny, vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči se od předchozího Lamborghini 400 GT lišil pouze větším rozchodem kol kvůli širším patnáctipalcovým pneumatikám Pirelli Cinturato o šířce 205 mm.

Zcela nová byla karoserie. Ta ovšem nepocházela z osvědčené dílny Carozzeria Touring Superleggera, protože s koncem roku 1966 ukončila svoji činnost. I když autorem designu, a dokonce i výrobem karoserií, byli její zaměstnanci. Byl to Mario Marazzi, který po ukončení činnosti svého bývalého zaměstnavatele založil vlastní karosářskou dílnu, ve které zaměstnal kromě dalších bývalých

zaměstnanců Carozzerie Touring Superleggera i jejího bývalého designéra Federica Formentiho.

Formentiho design odpovídal stylu italských karosářů přelomu šedesátých a sedmdesátých let. Islero mělo být na rozdíl od sportovně laděné Miury především elegantním GT s 2 + 2 místy a v nabídce Lamborghini bylo prezentováno jako prestižní „business coupé“. Oblé tvary nahradilo střídmé, až minimalistické řešení bez zbytečných ozdob, na před se vrátily výklopné světlomety jako u prvního prototypu Lamborghini 3500, hranatá střeška se šikmými středními sloupky končila až za zadními koly, takže v porovnání s předchozím Lamborghini 400 GT se i přes menší vnější rozměry zvětšil prostor



Interiér Lamborghini Islero z roku 1968 nijak nevybočoval z řešení použitého u předchozích modelů a odpovídal soudobým požadavkům na třídu Grand Turismo.

Design karoserie Lamborghini 400 GT Islero z roku 1968 navázal na koncept Flying Star II.

pro cestující, a zád' ukončoval chromovaný nárazník umístěný nad koncovými světly.

Interiér odpovídal zaměření vozu a na svoji dobu doslova hýřil luxusem. Větší prosklená plocha si vyžádala montáž klimatizace, jejíž malý kompresor byl umístěn úplně vpředu před motorem a dva výměníky s vlastními ventilátory byly uloženy pod vyklápěcími světlomety po stranách širokého chladiče. Klimatizace byla dodávána stejně jako elektrické stahování oken coby součást standardní výbavy, jejíž rozsah odpovídal standardům luxusních limuzín, se kterými byla srovnatelná i velmi nízká hladina hluku v interiéru během jízdy. Samozřejmostí bylo kožené čalounění a audio vybavené

novinkou uvedenou na trh před pěti lety: magnetonovými kazetami.

Na veřejnosti se nový Lamborghini poprvé představil na ženevském autosalonu v roce 1968 a jeho jméno bylo po Miure dalším, které mělo svůj původ v prostředí býčích zápasů. Islero bylo totiž původně pojmenováno býka, který v srpnu roku 1947 prohrál svůj boj se slavným toreadorem Manuelem Rodriguezem.

Na konci šedesátých let bylo Islero prodáváno za 5,9 milionu italských lir. Miura byla ještě o 1,8 milionu lir dražší. To v socialistickém Československu představovalo pouze hypotetickou možnost koupě prostřednictvím individuálního dovozu Islera

tehdejším Tuzexem za částku malinko přesahující 66 000 tuzexových korun. V přepočtu to znamenalo zhruba tři sta tisíc korun československých. Za to jste mohli pořídit asi pět škodovek.

Časopis Automobil zveřejnil na sklonku šedesátých let jízdní dojmy tehdejšího redakčního spolupracovníka Ing. J. Musila, které získal při projížďce s předváděcím Islerem. Tady je plné znění:

„Jeli jsme s vozem Islero po úzké okresní silnici s hustým provozem. Byl to nevšední zážitek. Akceleraci z místa – tu očekáváte. Ale překvapí vás akcelerace v 160 km/hod., kdy vůz bleskově zrychluje na 200 km/hod. Na rovině připadá 200 km rychlost jako 100 km/hod. v normálním voze a při snížení



na 120 km/hod. máte dojem, že se vůz jen vleče. Najížděli jsme do pravouhlé zatáčky stošedesátikilometrovou rychlostí. Očekával jsem rasantní brzdění. Řidič jen mírně přibrzdil, přeřadil dolů o dva stupně – vůz se dvakrát zachvěl, dvakrát se protočila kola, uprostřed oblouku mohutně akceleroval, a už jsme prudce vyrazili natočení do správného směru. Vůz se téměř nenaklonil. Jízdní vlastnosti tohoto nízkého a širokého vozu byly téměř nepředstavitelné a obrovskou akceleraci řidič uplatňoval zejména při předjíždění, které bylo vždy doslova bleskové.”

Lamborghini Islero měřilo na délku 4521 mm, na šířku 1727 mm a 1270 mm na výšku. Při poměrně vysoké hmotnosti 1240-1315 kg dané

ocelovou karoserií, jejíž povrchové panely byly přínýtovány k nosné kostře, a luxusní výbavou patřilo Islero k nejrychlejším vozům konce šedesátých let: Bylo schopno dosáhnout až 248 km/hod., z 0 na 100 km/hod. dokázalo zrychlit za 6,5 sekundy a z 0 na 160 km/hod. za 13,7 s. Jízdní vlastnosti nízkého a širokého kupé byly opravdu vynikající, schopnost zrychlovat s neutuchajícím apetitem podědil po svých předcích 350 a 400 GT, a což teprve, když byla nabídka doplněna o ještě svižnější verzi Islero S.

Původní provedení bylo vyráběno pouze jeden rok a do května roku 1969 bylo vyrobeno pouhých 155 vozů ve verzi 400 GT. Přesto znamenalo pro konkurenci nepříjemného soupeře, a Ferrari dokonce

v roce 1972 na trh poslal podobně koncipovaný model 400 GT, který se Isleru poněkud podobal.

Design karoserie Lamborghini 400 GT Islero byl navržen a postaven bývalými zaměstnanci karosárny Carozzeria Touring Superleggera.



LAMBORGHINI 400 GTS ISLERO (1969–1970), sériová výroba

V roce 1969 vyjela z dílen druhá série modelu Islero čítající rovných sto kusů a písmeno S doplňující její pojmenování signalizovalo, že pod kapotou nastaly změny, což dával najevo i malý větrací otvor po stranách předních blatníků.

Motor verze S měl výkon zvýšený na 350 k (257 kW), díky čemuž vzrostla největší rychlost na 259 km/hod. a z 0 na 100 km/hod. se Islero ve verzi S rozjelo za 6,3 s. Modifikovány byly i závěsy zadní nápravy. Pocházely z modelu Espada a namísto standardních ráfků Borani bylo možné zvolit příplatkové Campagnolo.

Zvětšený otvor před předním sklem přivádějící vzduch do prostoru posádky dával tušit i změny

v interiéru. Zcela nová byla přístrojová deska, která sice stále obsahovala dva velké kruhové přístroje – tachometr a otáčkoměr s šesticí dalších kulatých měřících budíků a celou řadou přepínačů –, ale zmizela větrací mřížka před sedadlem spolujezdce a nahradila ji otevřená odkládací schránka. Novinkou byla zatmavěná skla oken. Daní za zlepšení byl nárůst hmotnosti na 1380–1460 kg.

První provedení Lamborghini 400 GTS Islero bylo zkompletováno 8. února 1969 a poslední automobil této verze byl dokončen přesně za rok, 8. února 1970. Továrnu opustil 15. dubna 1970 a svého zákazníka našel za cenu dvaceti tisíc dolarů. Zákazníků však příliš nebylo. Islero bylo považováno

za až příliš klasické kupé a z celkem sedmdesáti vyrobených vozů 400 GTS bylo pouze pět určených pro Velkou Británii. Jeden používal i Ferruccio Lamborghini a s dalším jezdil jeho bratr Edmondo. Přitom bylo Islero levnější nejen v porovnání s Miurou, ale i s Espadou. O to jsou dnes dochovaná Islera cennější a ceny se pohybují často u hranice 10 milionů korun. Ve výrobním programu bylo Islero nahrazeno modelem Jarama.

Lamborghini Islero druhé série vyráběné od roku 1969 s typovým označením 400 GTS se od verze 400 GT zvnějšku lišilo otvorem v předním blatníku signalizujícím změny pod kapotou motoru.



LAMBORGHINI 400 GT ESPADA (1968–1969), sériová výroba

Rok po premiéře prototypu Marzal se březnová Ženeva roku 1968 stala svědkem premiéry nejen modelu Islero, ale i většího a ještě luxusnějšího vozu třídy GT, jehož název opět pocházel z prostředí býčích zápasů – Espada –, což je označení pro meč, kterým toreador zasazuje býkovi poslední úder. V interních firemních dokumentech byl tento vůz označován jako Tipo 108 a motorističtí novináři psali o tom, že Lamborghini předvádí na ženevském autosalonu nejkrásnější soudobý automobil.

Při pohledu na boční profil karoserie navržené opět Gandinim si nelze nevšimnout nápadné podobnosti s bočním profilem designérské studie Marzal z roku 1967. Tvar přídě je u obou vozů v podstatě

identický, neliší se ani sklon čelního skla, ale prosklená racci křídla prototypu Marzal nahradily normálně řešené dveře. Prodloužená zád měla u Espady mírnější sklon a i díky tomu vzrostla celková délka karoserie Espady na 4670 mm oproti 4450 mm prototypu Marzal. Kratší byla i karoserie Islera – 4521 mm –, které mělo v porovnání s Espadou také o deset centimetrů menší rozvor náprav. Espada s rozvorem náprav 2650 mm se stala dosud největším vyráběným Lamborghini a z této skutečnosti nejvíce profitovali cestující na zadních sedadlech. Na rozdíl od menšího Islera nabízela čtyři skutečně plnohodnotná sedadla a téměř bezzbytku splňovala představy Ferruccio Lamborghiniho o automobilu spojujícím

nahoře

Vzácný snímek prototypu Lamborghini Espada. Design vycházel z designérské studie Marzal navržené společností Bertone z roku 1967.

Sériové provedení Lamborghini 400 GT Espada. Boční profil je takřka identický s bočním profilem designérské studie Marzal z roku 1967.

na další straně

Boční profil designérské studie Marzal z roku 1967, kterou ve společnosti Bertone navrhnul Marcello Gandini.



to nejlepší z přepychových limuzín i sportovních kupé, schopného pohodlně přepravit čtyři cestující co možná nejrychleji na libovolně dlouhé trase. On sám Espadu označoval jako svůj Rolls Royce: velký, pohodlný a navíc i rychlý.

Tomu samozřejmě musela odpovídat i výbava interiéru. V původním provedení měly vozy z prvních výrobních sérií přístrojovou desku téměř do detailu převzatou z prototypu Marzal včetně šestiúhelníkových rámečků přístrojů. Kůže čalounění celého interiéru bylo samozřejmostí, stejně jako standardně dodávaná klimatizace a elektricky stahovaná okna. Z dnešního pohledu pro vůz této kategorie vyznívá poněkud kuriózně příplatková výbava v podobě

bezpečnostních pásů na zadních sedadlech nebo autorádio s přehrávačem audiokazet či prosklená střeška. Zřejmě nejvýraznější známkou luxusu byl bar s chlazením a televize Brionvega Algol, které našly místo v mohutném středovém tunelu.

Pohonná jednotka a podvozek se až na prodloužený rozvor od dosud vyráběných modelů GT příliš nelišily. Vidlicový dvanáctiválec s šedesátistupňovým rozevřením válců a objemem 3929 cm³ (průměr 82 × 62 mm), dvouventilovou technikou a rozvodem DOHC s celkem čtyřmi vačkovými hřídeli poháněnými řetězy byl kvůli dosažení požadovaného prostoru v kabině pro posádku uložen co možná nejdále v přídí. Na bocích hlav válců bylo umístěno

šest karburátorů Weber 40 DCOE a motor disponoval výkonem 325 koní (239 kW) v 6500 otáčkách. Přímo řazená převodovka vlastní konstrukce byla umístěna v jednom bloku s podélně uloženým motorem a měla pět převodových stupňů, synchronizovaná byla již tradičně i zpátečka.

Ani podvozek nijak nevybočoval z obvyklých konstrukcí Lamborghini: nezávislé zavěšení s dvojitými lichoběžníky, vinutými pružinami a hydraulickými tlumiči, příčnými zkrutnými stabilizátory, čtveřicí kotoučových brzd Girling s průměrem 300/280 mm a litá kola Campagnolo s centrálními křídlovými maticemi. Už pro následující modelový rok 1969 byla Espada vybavena hydropneumatickým



pérováním, které se poprvé v historii uplatnilo u sportovního automobilu. Za příplatek bylo Espadu možné vybavit lepšími tlumiči Lancomatic reagujícími na stav vozovky i jízdní styl a jež pracovaly na přibližně stejném principu jako je současný FSD (Frequency Selective Damping) od Koni, používaný u modelů Murciélago a Gallardo. Šnekové válečkové řízení neslo firemní znak ZF a mezi krajními polohami dřevěného volantu byly 4,3 otáčky: Velké kupé se otáčelo na poloměru 12 metrů a v první sérii navíc nemělo ani posilovač řízení.

Samonosnou ocelovou karoserii Espady opět jako u předchozích modelů vyráběla karosárna Marchesi z Modeny. Hmotnost velkého GT nepředstavovala v případě Espady prioritu, a tak jediným dílem vyrobeným z hliníkového plechu byla rozměrná kapota motoru, tu pro změnu dodával Bertone. Kvůli zajištění dostatečného dojezdu měla Espada hned dvě palivové nádrže o celkovém objemu 95 litrů a jejich hrdla byla ukryta za černými mřížkami v C-sloupcích

za pevnými zadními bočními okny. Zavazadlový prostor nebyl nijak velký – pouhých 280 litrů –, ale bylo jej možné zatížit až 660 kilogramovým nákladem. V tom případě dosáhlo rozložení hmotnosti mezi obě nápravy takřka ideálního poměru 52 : 48. A jedna malá pikantnost: Zadní světla Espady pochází z Fiatu 124 Sport Coupé.

Přestože Espada byla skutečně velká – 4670 × 1820 × 1190 mm –, vážila 1465–1630 kg a co do součinitele odporu vzduchu na tom byla ještě hůře než Marzal – 0,45 (tato hodnota je u dnešních moderních vozů zhruba poloviční, Škoda Octavia IV. generace má 0,26) –, představovala na přelomu šedesátých a sedmdesátých let rozhodně nejrychlejší čtyřmístné GT: Rovných 245 km/hod. a z 0 na 100 km/hod. dokázala zrychlit za 6,5 s a stopadesátikilometrovou rychlostí jela již po 15 sekundách.

Do listopadu roku 1969 bylo postaveno celkem 176 vozů v provedení 400 GT Espada, které bývá také označováno jako 1. série.

nahoře

Lamborghini 400 GT Espada byl po své premiéře na ženevském autosalonu v roce 1968 novináři často označován jako nejkrásnější automobil tehdejší produkce.

na další straně nahoře

Původní provedení zádě u první série Lamborghini 400 GT Espada s mřížkou na prosklené části a koncovými svítilnami pocházejícími z Fiatu 124 Sport Coupé

na další straně

Stejně jako exteriér Lamborghini 400 GT Espady odkazoval na designérskou studii Marzal i jeho interiér, což se týká zejména tvaru přístrojového štítu.



Výkonnější Lamborghini 400 GTE bývá označováno jako Espada druhé série a představilo se v roce 1970.



LAMBORGHINI 400 GTE ESPADA S2 (1969–1972), sériová výroba

Na konci roku 1969 byla zahájena výroba druhé série označovaná jako Espada S2 GTE a motoristické veřejnosti se představila na začátku roku 1970 na autosalonu v Bruselu. Od předchozí série se na první pohled lišila prosklenou svislou částí zádě, původně byla na stejném místě černá mřížka, zcela nová byla obdélníková přístrojová deska pokrytá dřevem a na ní byly šestiúhelníkové rámečky přístrojů nahrazeny klasickými kruhovými, zcela přepracován byl středový tunel a přepracovaná byla i dosud nepříliš funkční ventilace.

Novinkou byly ventilované kotouče brzd a k lehčímu ovládní vozu přispěl i příplatkový posilovač řízení. Výkon jejího motoru se inspiroval

motorem pohánějícím už Miuru S, díky zvýšenému kompresnímu poměru vzrostl na 350 k (257 kW) při 7000 ot/min a to stačilo na většinu konkurence i v roce 1972, na jehož konci byla produkce Espady GTE uzavřena. Celkem bylo vyrobeno 578 kusů. Jeden z těchto vozů vlastnil jeden z členů slavných Beatles: Tmavě červenou Espadu druhé série koupil Paul McCartney v roce 1975 a nebyl to jeho první Lamborghini. Již předtím jezdil s Lamborghini 400 GT 2+2.

Dvanáct vozů z této série dostalo speciální výbavu s interiérem navrženým ve studiu Bertone a ve výbavě nechyběly ani televize a rádio s kazetovým přehrávačem. Občas se o těchto lépe vybavených Espadách píše jako o VIP Limited Edition.

Na počátku sedmdesátých let Gandini ještě nakreslil návrh Espady ve čtyřdvěřovém provedení, ale ten nebyl realizován a zůstal pouze na papíře.

na další straně nahoře

Výkonnější verze dvanáctiválce poháněla nejen Lamborghini P 400 Miuru, ale také Lamborghini 400 GTE Espada.

na další straně

Lamborghini Espada ve verzi 400 GTE měla přepracovanou přístrojovou desku: Původní šestiúhelníkový tvar přístrojového štítu byl nahrazen klasickým provedením.





Úroveň nabízeného pohodlí a výbavy byla často přirovnávána k luxusu značek Rolls Royce nebo - v případě USA - Cadillacu.





LAMBORGHINI 400 GTE ESPADA S3 (1972–1978), sériová výroba

Na konci roku 1972 nahradila Espadu S2 verze Espada S3 a do konce roku 1978 bylo dohotoveno 456 vozů tohoto provedení. O tom, že to bylo právě GT sloužící k rychlé přepravě čtyř cestujících svědčí mimo jiné i vybavení 55 kusů z této série americkou automatickou převodovkou Chrysler Torque Flite, která byla od roku 1974 nabízena jako alternativa k ručně řazené převodovce. A nebyla to jediná změna.

Z karoserie definitivně zmizely šestiúhelníky, které tvořily mřížku na přední, na zádi byly koncové svítilny z Fiatu nahrazeny svítilnami Alfy Romeo 2000 Berlina série 105, litá kola s novým designem byla namísto centrální matky uchycena pěticí šroubů a nově byly použity širší pneumatiky Pirelli Cinturato 215/70 VR15 CN12 místo původních 205 VR15 HS CN72. Posilovač řízení se stal součástí standardního

vybavení a znovu vzrostl výkon čtyřlitrového dvanáctiválce na 365 k (269 kW) / 7500 min⁻¹.

Už potřetí byla přepracována přístrojová deska se středovou částí natočenou směrem k řidiči a designem připomínajícím kokpit letadla. Ostatně v celé řadě testů bylo řízení Espady přirovnáváno spíše k pilotování soukromého čtyřmístného tryskáče a ani dnes nenajdete mnoho motorů, které se s ochotou nechají vytočit až na osm tisíc otáček za minutu. Všichni, kdo si mohli sednout za její volant, se shodují v tom, že jen málokterý pohled skrz přední okno lze srovnat s pohledem na rozměrnou kapotu Espady a že s Espadou není problém bez unavených zad ujet v doprovodu mírného hluku vznikajícího odvalováním pneumatik od asfaltu a prouděním větru kolem karoserii i ty nejdelsí trasy.

V roce 1975 bylo nutné v důsledku amerických předpisů doplnit chromované nárazníky černými „pětimilovými“ dorazy, díky kterým celková délka Espada vzrostla na 4740 mm. Kvůli této optické změně a dalším změnám z roku 1974 jsou takto vybavené Espady označovány jako čtvrtá série, ale ve firemním katalogu toto označení nefiguruje.

Ve výrobě se udržela rekordních deset let, ve třech po sobě jdoucích výrobních sériích spatřilo světlo světa celkem 1226 těchto elegantních vozů. Byla jedním z komerčně nejúspěšnějších Lamborghini a stejně jako jiná Lamborghini se nemohla neobjevit na stříbrném plátně, jako například ve filmu Policie drábem z roku 1974, kde jí za volantem Fiatu 130 Coupé pronásledoval Bud Spencer coby policejní inspektor.



předchozí strana

Od roku 1972 byla vyráběna třetí série Lamborghini 400 GTE Espada, která by mohla být snadno identifikovatelná podle koncových světilen, tentokrát převzatých z Alfy Romeo 2000 Berlina, kdyby je většina majitelů nevyměnila za koncové světilny Fiatu 124 používaných u první a druhé série Espady.

nahoře

U Lamborghini 400 GTE Espady se znovu změnil tvar palubní desky do stylu připomínajícího kokpit letadla.

Lamborghini Espada dostala v roce 1975 nové bezpečnostní dorazy a někdy je označována jako Espada čtvrté série.

Pozdější provedení nárazníků Lamborghini Espada vyhovujících tzv. „pětimílovému zákonu“ platícímu v USA

LAMBORGHINI - MOTOR AG



FRUA FAENA – LAMBORGHINI ESPADA (1978), koncept

Na 57. „Salone Internazionale dell'Automobile“ v Turíně na jaře 1978 představil Pietro Frua prototyp čtyřdveřové Espady s pátými dveřmi v zádi a ten dostal opět jméno ze světa býčích zápasů, tentokrát jméno slavného toreadora Faeny. Designérská studie byla postavena na podvozku Espady výrobního čísla 8224 z roku 1971, podvozek byl prodloužen o 18 cm z 2650 mm na 2828 mm a celková délka nízkého vozu narostla na délku 4,9 m. Hmotnost čtyřmístného vozu vzrostla o 200 kg.

Karoserie Faeny měla výraznější hrany, na přední výklopná světlá a na zádi svítlny z Citroenu SM, jehož výroba byla ukončena v roce 1975, ale ani po jejím druhém vystoupení na autosalonu v Ženevě roku 1980 se nenašlo dost zájemců, aby bylo možné zahájit alespoň kusovou výrobu, a jediný prototyp odkoupil dealer Lamborghini z Basileje. Poté byl Faena součástí soukromé sbírky v Německu a po renovaci v roce 2006 je opět ve Švýcarsku.

Nástupcem Lamborghini Espada se mohla stát čtyřdveřová designérská studie postavená podle návrhu Pietra Frua na podvozku Espady v roce 1978.

LAMBORGHINI L 149 NUOVA ESPADA 2000

(1999), koncept

V roce 1999 byly zastaveny práce na projektu, o kterém se píše jako o „Nuova Espada“. Podle plánu to mělo být 2 + 2 kupé navazující na slavný model Espada.

Po převzetí společnosti Lamborghini koncernem VW se mluvilo o tom, že prototyp poháněný

vidlicovým dvanáctiválcem měl být postaven na základech Bugatti EB 112 navrženého Giugiarovým Studio Ital Design. Podle další verze uvažovali o jeho pohonu vidlicovým desetiválcem z projektu Cala, ale po ukončení projektu L 149 zůstaly veškeré

detaily pouze spekulacemi, i když ještě v první polovině roku 2006 Stephan Winkelmann připustil, že uvažují i o vývoji 2 + 2 GT.

LAMBORGHINI ESPADA V10

(2005), koncept

S Lamborghini Espadou rád jezdil i Peter Donkerwolcke, autor designu nástupců Diabla – Murcielaga i menšího Gallarda –, a začalo se proslýchat, že vedení Lamborghini uvažuje o tom, že by vůbec nebylo špatné oživit slávu Espady podobným modelem, ovšem s využitím technologických možností jedenadvacátého století. Bylo veřejným tajemstvím, že britský designér Peter Stevens pracuje na luxusním kupé 2 + 2 s motorem vpředu ve stylu proslulých Espada a Islero, a podobně koncipované Ferrari s motorem vpředu se představilo na pařížském autosalonu v roce 1996 jako 550 Maranello.

Na začátku roku 2005 se objevily první informace o připravovaném projektu Lamborghini prozatím ve stádiu designového modelu dvoudveřového kupé s uspořádáním sedadel 2 + 2, které svou celkovou koncepcí jasně ukazuje, odkud brali jeho tvůrci inspiraci. Nová Espada měla být poháněna deseti-
válcovým vidlicovým motorem známým z modelu Gallardo, anebo vidlicovým dvanáctiválcem z většího Murcielaga. Právě tato verze se měla stát přímou konkurencí pro Ferrari 612 Scaglietti a Espada V10 měla mít spadeno na „nižší“ třídu představovanou takovými stroji, jako jsou Aston Martin DB9 nebo

připravované Maserati 5000. Oba motory měly být přizpůsobeny posláním pohonných jednotek luxusní GT třídy a pohánět obě nápravy.

Z moderní Espady nakonec nic nebylo. Tehdejší šéf Lamborghini Stephan Winkelmann se po autosalonu v Detroitu na začátku roku 2006 vyjádřil v tom smyslu, že s nástupcem Espady není ve výrobním programu počítáno. Do módy začínala jít čtyřdveřová kupé.



Legendární dvanáctiválec Lamborghini, který v různých verzích poháněl vozy této značky téměř půl století. V tomto případě je to verze určená k pohonu Lamborghini 400 GT Espada.



Interiér Lamborghini Jarama odpovídal standardům třídy Grand Tourismo v podání Lamborghini.

LAMBORGHINI 400 GT JARAMA (1970–1973), sériová výroba

Ferruccio Lamborghini se snažil každý rok uvést na trh nějakou novinku. Když ne zcela nový model, tak alespoň modernizaci stávajícího. V roce 1968 tak představil hned dva nové Lamborghini třídy GT – Islero a Espada –, v následujícím roce přišly na řadu jejich výkonnější verze Islero S a Espada GTE a v roce 1970 měl svoji premiéru další nový model, o kterém Lamborghini řekl, že je to perfektní kompromis mezi Miurou a Espadou, a chcete-li mít pouze jedno Lamborghini, je tento vůz nejlepší volbou.

Nové Lamborghini dostalo již tradičně pojmenování pocházející z býčích zápasů – Jarama, což –, což bylo označení patřící obzvláště útočným býkům, které choval Don Manuel de Gavaria v La Mancha, nedaleko

řeky Jarama. Novináři po představení nového Lamborghini toto jméno spojili s okruhem Jarama, s čímž však Ferruccio Lamborghini rozhodně nesouhlasil, nicméně Jarama se stala Lamborghiniho nejoblíbenějším modelem ze všech vozů vyráběných jeho automobilkou: Vlastnil Miuru, dvě Espady, Jaramu, Urraco a nejčastěji jezdil právě s Jaramou GTS s výrobním číslem podvozku 101418 a číslem motoru 40979.

V modelové nabídce měla Jarama nahradit Islero, které tak docela nenaplnilo původní očekávání co do počtu prodaných vozů. Nástupce Islera měl proto disponovat především modernější a prostornější karoserií a lépe vyhovět zprísňeným bezpečnostním předpisům i požadavkům zákazníků na severoamerickém

trhu. Jarama byla určena pro stejný okruh kupujících jako předchozí Islero, tedy pro zámožné obchodníky, kteří měli zájem o vysokovýkonné luxusní GT 2+2, které by příliš nebudilo pozornost, nebylo tak velké jako Espada nebo příliš exotické jako Miura. Tomu odpovídala i standardně dodávaná výbava: kožené čalounění a sedadla, dřevěné obložení, modře tónovaná skla, elektrické stahování bočních oken, vyhřívání skla zadního okna. Na přání bylo možné dodat klimatizaci.

Po odchodu Gianpaola Dallary byl vývojem nástupce Islera pověřen Paolo Stanzani a ten použil podvozek Espady: Ocelový plošinový rám se zkráceným rozvorem náprav z 2 650 mm na 2 300 mm,



do kterého zabudoval osvědčený dvanáctiválec L405 o objemu 3929 cm³ osazený šesti karburátory Weber 40 DCOE, naladěný na výkon 350 k (257 kW). Upravena byla klikový hřídel, chladicí systém s novým chladičem a původní alternátor byl nahrazen výkonnějším. Beze změny zůstala plně synchronizovaná pětistupňová ručně řazená převodovka, ale v porovnání s Espadou nebo Islerem bylo sníženo uložení motoru. Účelem této úpravy nebyla ovšem snaha dosáhnout nižšího těžiště, nýbrž získat větší prostor pro nohy osob sedících na předních sedadlech. Jarama měla rozvor nápravy totiž ještě o sedm centimetrů kratší než Islero. Díky tomu Jarama působila jako nižší a širší vůz s poněkud agresivnějším postojem. Až na kratší rozvor odpovídal podvozek Jaramy konstrukci podvozku Espady včetně odpružení s tlumiči Koni a patnáctipalcovými koly Campagnolo s centrální maticí známými již z Miury, Espady a Islera.

Panely karoserie byly vyráběny studiem Bertone a celá karoserie byla sestavována firmou Carozzeria

Marazzi. Design byl opět dílem Marcella Gandiniho, který velmi podobné stylistické řešení uplatnil u návrhu pro Iso GT Lele Bertone, jež se ovšem představilo již o rok dříve, v dubnu roku 1969 na autosalonu v New Yorku, zatímco Jarama se na veřejnosti poprvé objevila o rok později, na březnovém autosalonu v Ženevě. Přestože karoserie působí jak třídvéřová, ve skutečnosti bylo na zádi pouze malé víko zavazadlového prostoru o objemu 250 litrů, prostor však bylo možné zvětšit sklopením sedadel. Ve své době ceněným prvkem byly sklopné kryty světlometů ovládané pomocí malých elektromotorů, které v zavřené poloze nechávaly spodní část světlometů odkrytou, a Jarama tak prý působila, jakoby napůl spala. Na přání bylo možné Jaramu vybavit dvěma malými odnímatelnými střešními panely a podle dostupných údajů bylo takto upraveno asi dvacet vozů. Karoserie z ocelového plechu a s velkou zasklenou plochou byla jednou z příčin vyšší hmotnosti – 1540 kg –, takže Jarama nabízela horší výkony než Islero verze S, které

vážilo 1460 kg. Nejvyšší udávaná rychlost byla však i tak slušných 250 km/hod.

Nejen kvůli tomu se Jarama nesetkala s příliš kladným ohlasem. Vyčítalo se jí, že není tak praktická jako čtyřmístná Espada a už vůbec ne tak dynamická jako Miura. Jednoduché linie karoserie byly kritizovány za to, že měly nerovnoměrně rozloženou hmotou: Elegantně řešené přídi neodpovídalo řešení zadě, která byla příliš strmá, a hodnocení neprospěla ani podobnost s o rok starším ISO Lele. Americký časopis Road & Track ve svém testu z roku 1972 doslova napsal:

„Jarama je určitě schopná, rychlá a vzrušující, ale při bližším pohledu selhává v celé řadě drobností týkající se ergonomie, hladiny hluku a jeho utlumení během jízdy apod.“

K tomu se brzy projevily i poněkud pokulhávající kvalita dílenského zpracování a další nedostatky vyplývající z potíží se subdodávkami. Celkově byla Jarama posuzována jako krok zpět. Přesto do roku 1972 opustilo výrobní linku 177 nových vozů.



předchozí strana nahoře
Lamborghini Jarama z roku 1970 nabízela kompromisní řešení. Nebyla tak výrazně sportovní jako Lamborghini Miura, uvezla čtyři cestující, ale kladla větší důraz na sportovní jízdu než komfortnější Lamborghini Espada.

předchozí strana dole
Lamborghini Jarama byla postavena na zkráceném podvozku Lamborghini Espada.



*Lamborghini Jarama si vypůjčila
pojmenování od plemene skotu, jehož býci
vynikali agresivitou.*



LAMBORGHINI 400 GTS JARAMA (1972–1976), sériová výroba

Na ženevském autosalonu v roce 1972 byla poprvé vystavována vylepšená Jarama označená jako GTS. Od verze GT se na první pohled lišila zvýšenou kapsou s úzkým vodorovným vstupem vzduchu na kapotě, která doplnila dva otvory NACA původního provedení z roku 1970. Někdy se uvádí, že nově byly přidány i dva otvory pro odvětrání motorového prostoru umístěné na blatnících za předními koly, ale ty se objevily již na posledních šedesáti vyrobených Jaramách verze GT.

Verze GTS se lišila mírně upravenými konci nárazníků, novými stěrači čelního skla, přemístěnými světelnými ukazateli směru a původní kola Campagnolo s centrální maticí byla jako u ostatních modelů

Lamborghini ročníku 1974 nahrazena novými patentovalcovými koly upevněnými prostřednictvím pěti šroubů. Původní koncové svítilny byly nahrazeny novými, nápadně se podobajícími svítilnám používaným u DeTomaso Deauville.

Změny se ovšem odehrály i pod kapotou motoru. Nový, účinnější výfukový systém společně s revidovanými hlavami, vačkami a úpravou ladění na karburátorech Weber zajistil výkon zvýšený na 365 k (270 kW) namísto původních 350 k (259 kW), čímž se největší rychlost zvedla z 250 km/hod. na 265 km/hod., z 0 na 100 km/hod. zrychlila Jarama GTS za 6,8 s a zrychlení na 1 km (s pevným startem) měla za 24,5 s. Jarama ve verzi GTS byla

tím pádem dynamičtější než větší a dražší Espada. Za příplatek byla dodávána automatická převodovka Chrysler Torque Flight a zlepšení tepelného režimu motoru bylo možné dosáhnout montáží příplatkového chladiče oleje. Této možnosti však s ohledem na jeho velmi malou výšku nad zemí v přídi vozu a tím pádem i zvýšené náchylnosti k poškození využilo pouze několik zákazníků. Podobně ani automatická převodovka nedoznala velkého rozšíření a bylo jí vybaveno pouhých deset vozů.

Zlepšení se dočkal i interiér, nová přístrojová deska s obložením z kartáčovaného hliníku byla přepracovaná a byl odstraněn i kritizovaný nedostatek v podobě chaoticky rozmístěných a špatně