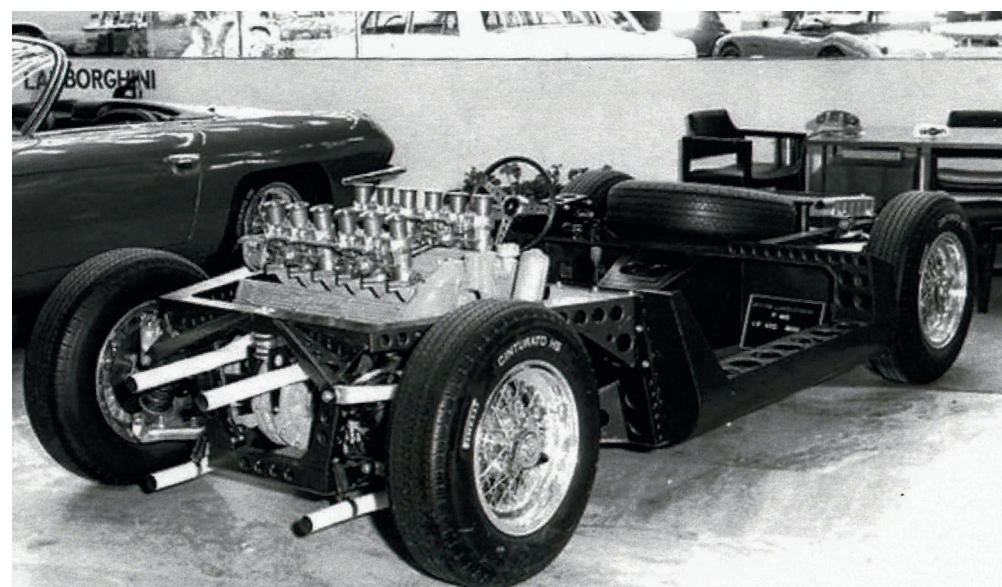


LAMBORGHINI P 400 MIURA (1966–1973), sériová výroba

Na listopadovém turínském autosalonu v roce 1965 představil Lamborghini podvozek vážící pouhých 75 kg, navržený Gianpaolo Dallarou, který do projektu vnesl své zkušenosti z letectví. Inspirace Fordovou GT 40 byla více než zřejmá na zvolené koncepci s vidlicovým dvanáctiválcem umístěným napříč uprostřed podvozku, hned za sedadlem řidiče, ještě před zadní nápravou a od prostoru pro cestující odděleným skleněnou přepážkou a zvukovou izolací. Rozdíl byl pouze v tom, že Ford GT 40 byl poháněn vidlicovým osmiválcem uloženým podél.

Lehký prostorový rám svařený z plechových výlisků a pravouhlých profilů tvořil ocelovou vanu se svařovanými krabicovými sekcemi vpředu a vzadu. Geometrie



zavěšení předních i zadních kol vcelku odpovídala konstrukci použité u prvního Lamborghini 350. Přední i zadní kola s typickým designem právě pro Miuru, o shodném rozměru 7 × 15, s pneumatikami Pirelli G 70 VR 156 a kotoučovými brzdami Girling, byla nezávisle zavěšena na trojúhelníkových závěsech s široce

uloženými rameny a vnutnými pružinami se sousými hydraulickými tlumiči Koni, vpředu byla náprava doplněna o příčný torzní stabilizátor. Rozložení váhy na před a zad odpovídalo poměru 42 : 58 a sportovní charakter vozu podporovalo poněkud tuhé ovládání pedálů. Ostatně i u pozdějších sériových vozů před použitím brzd doporučoval výrobce jejich mírné zahřátí, aby bylo možné dosáhnout co největšího brzdného účinku.

Bizzariniho vidlicový dvanáctiválec o objemu 3929 cm³ dával výkon 350 k (257 kW) při 7500 ot/min. Svou konstrukcí navazoval na své předchůdce pohánějící předchozí modely Lamborghini počínaje typem 350, ale lišil se tím, že ve společném bloku odlitým z hliníkové slitiny byly i samosvorný diferenciál, suchá jednokotoučová spojka a pětistupňová převodovka vlastní konstrukce umístěná rovnoběžně s klikovou skříní, synchronizovanou zpátečkou, a společná byla i olejová náplň. Motor vynikal kompaktní stavbou neobyčejně tuhé skříně, na kterou přímo

navazovaly hlavy válců. V každé řadě krátkých litinových válců vložených do bloku motoru se otáčely dva vačkové hřídele a kliková hřídel byla uložena do sedmi ložisek. Od ostatních motorů Lamborghini se nový dvanáctiválec lišil i použitím čtveřice trojitých karburátorů Weber a každá řada válců měla své vlastní zapalování.

Své kvality předvedl tento motor v prototypu Bizzariniho Lamborghini 538 S, postaveném v roce 1965 pro Mika Gamina. Vůz se zúčastnil několika závodů SCCA ve Spojených státech v sezóně 1966, kde se projevil jako extrémně rychlý a ovladatelný vůz, který nenašel přemohitele. O tom, že to byl motor skutečně blízký motorům používaným pro závodní účely, svědčí hodnota maximálního výkonu dosahovaná při sedmi tisících otáčkách, čemuž odpovídala rychlost 90 km/hod. na první rychlostní stupeň. Doporučovali řídit právě při těchto otáčkách. Další skutečnosti odkazující na závodní minulost, bohužel méně zábavnou, byla nutnost repase motoru po ujetí 60 000 kilometrů.

Vlevo nahoře

Slavný Bizzariniho dvanáctiválec o objemu 3929 cm³. V tomto případě v provedení určeném pro Lamborghini Miura P 400 S.

Vlevo dole

Kompletní podvozek Lamborghini TP 400 na autosalonu v Turíně roku 1965

Nahoře

Bizzariniho P 538 Spyder z roku 1966 jako exponát Imperial Palace Auto Collection v Las Vegas v Nevadě roku 2011

