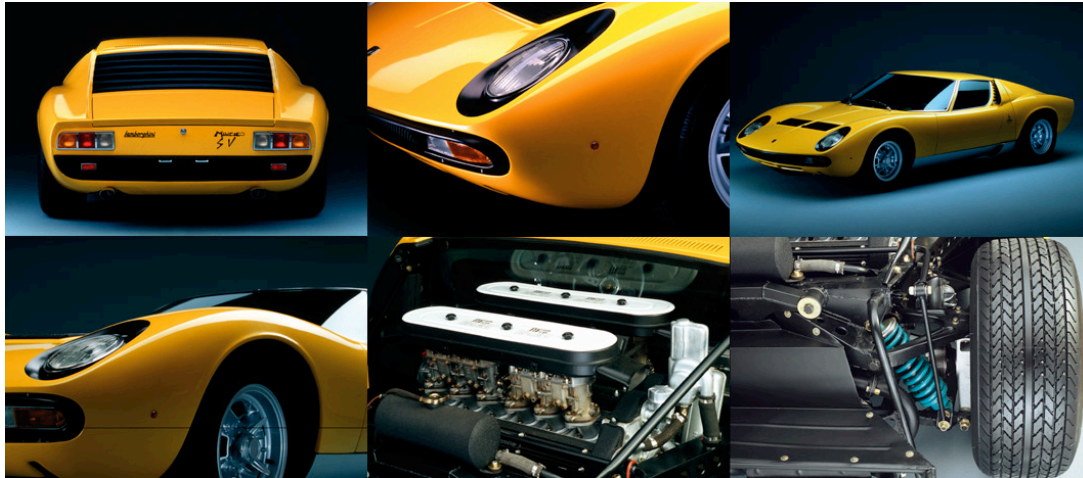


LA LAMBORGHINI MIURA COMPIE QUARANT'ANNI (1965-2005)



La **Lamborghini Miura**, senza dubbio una delle più famose automobili ad altissime prestazioni mai prodotte in Italia, compie nel 2005 quarant'anni.

Il rivoluzionario concetto della supersportiva a motore posteriore, centrale e trasversale che decretò nel mondo lo straordinario successo del nome Lamborghini vide la luce per la prima volta nell'**autunno del 1965 al Salone di Torino**. Fu in quell'occasione che venne presentato al pubblico il telaio completo di tutti i suoi organi meccanici, il cuore tecnico di quello che sarebbe poi diventata la supercar per eccellenza. Gli ideatori di questo progetto, gli ingegneri **Gianpaolo Stanzani** e **Gianpaolo Dallara**, rivoluzionarono in questo telaio gran parte dei concetti applicati fino a quel momento alla costruzione delle auto supersportive; il telaio «**TP400**» (la sigla stava per «**Trasversale Posteriore 4 litri**») esibiva infatti una costruzione in lamiera d'acciaio piegata, tagliata, saldata e forata di stile più aeronautico che automobilistico, una radicale innovazione rispetto ai tubi a sezione circolare o ovale sui quali si basava fino a quel momento la tecnica delle grandi firme del settore.

Questa intricata struttura di lamiera d'acciaio provvedeva a formare l'ossatura della vettura, gli attacchi per le sospensioni, lo spazio centrale per l'abitacolo e la culla per il gruppo motopropulsore, che era almeno altrettanto rivoluzionario. Il già noto, apprezzatissimo **motore V12** bolognese, che aveva una cilindrata di **3.929 centimetri cubici** e una potenza dichiarata di **350 cavalli**, era stato infatti modificato con la creazione di un nuovo basamento nel quale erano stati inglobati il cambio e la trasmissione. Questa unica grande scultura in lega leggera faceva sì che i principali organi meccanici della TP400 venissero compattati in un tutto unico, leggero, rigido e di dimensioni contenute, l'ideale per una applicazione sportiva ad altissime prestazioni. Il fatto che tale gruppo meccanico venisse montato subito dietro all'abitacolo, davanti alle ruote posteriori e quindi in prossimità del centro di gravità dell'automobile, rendeva la distribuzione dei pesi e il momento di inerzia particolarmente favorevoli.

Questo telaio incontrò a quel Salone di Torino un successo straordinario. L'interesse delle grandi firme dello stile internazionale, tutte attratte dalla possibilità di costruire una carrozzeria adeguata a questo telaio nuovo ed eccitante, portò a una serie di colloqui riservati con Ferruccio Lamborghini. Dopo poche settimane, nel **febbraio 1966, Bertone** poté ufficialmente dichiarare di essere stato incaricato dalla Lamborghini di creare una carrozzeria per questo telaio. Il responsabile dello stile della Casa torinese, **Marcello Gandini**, aveva in effetti già iniziato a lavorare su questo progetto dalla fine del 1965, subito dopo la chiusura del Salone di Torino; la presentazione dell'auto finita avvenne in tempi record (solo cinque mesi dopo quella del telaio) al **Salone di Ginevra del marzo '66**. Era nato un capolavoro dello stile automobilistico che prendeva il nome da quello della più feroce e temuta razza di tori da combattimento di Spagna: la Lamborghini Miura.

[Lamborghini]