

# Jakten på perfektion

Allt han sökte var den förfining han saknade i konkurrenternas bilar. I stället drabbades han av ingenjörernas galenskap.

TEXT DANIEL ÖSTLUND  
FOTO LAMBORGHINI

**D**en italienske journalisten Athos Evangelisti tog anteckningar medan traktormagnaten Ferruccio Lamborghini förklarade varför han skulle börja bygga bilar.

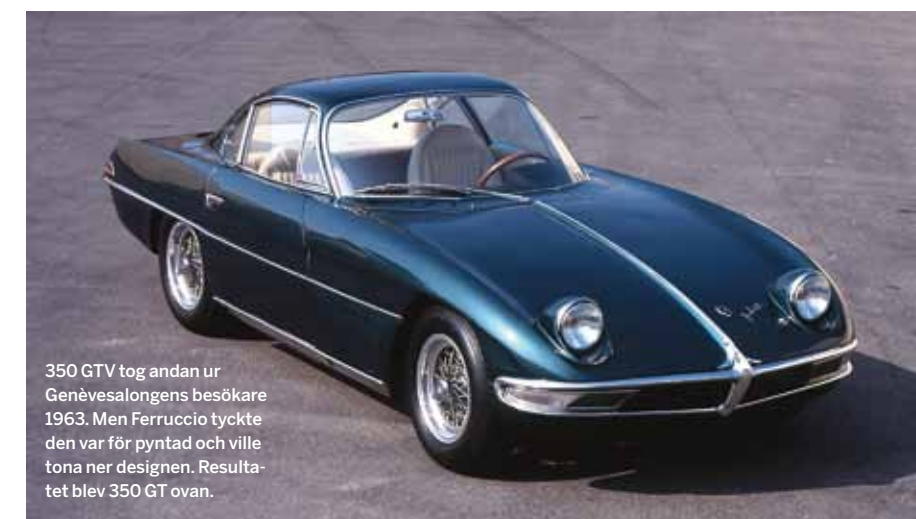
– Nu vill jag bygga en perfekt GT-bil. Inte något tekniskt underverk. En väldigt normal, väldigt konventionell men perfekt bil.

Året var 1963 och Lamborghini hade presenterat showbilen 350 GTV som speglade Ferruccio Lamborghinis uppfattning om hur en bil borde se ut: en rättfram gran turismo för snabba och bekväma resor över landet.

REDAN DÅ VAR Lamborghini en förmögen man. Pengarna kom från traktortillverkning, efter kriget hade jordbruket skrikit efter mekanisering och med överblivna delar från militärfordon började Lamborghini tillfredsställa näringens behov.

Inkomsterna använde han för att förverkliga barndomens drömmar om bilar och genom hans händer passerade en rad exklusiva Alfa Romeo, Ferrari, Lancia, Maserati och någon enstaka Mercedes. Men det räckte inte för Lamborghini, han sökte någonting mer. Han sökte förfining.

Runt sig hade han samlat en grupp ingenjörer som skulle komma att utträta underverk. Giotto Bizzarrini var redan då ett känt namn och han kontrakterades för att konstruera en motor som kunde slå Ferrari på fingrarna. Det var viktigt att motorn var avsedd och anpassad enbart för att gå bra i vanlig trafik, någon motorsport ville Lamborghini inte veta av. Men Bizzarrini var en motorsportman och konstruerade en maskin som spottade ur sig fantasieffekter vid idiotvarvtal. Lamborghini var rasande och Bizzarrini fick inte betalt förrän Lamborghini beordrades av domstol. Men motorn var ett lyckokast vars grundkonstruktion lever vidare



350 GTV tog andan ur Genèvealongens besökare 1963. Men Ferruccio tyckte den var för pyntad och ville tona ner designen. Resultatet blev 350 GT ovan.

Miura är alltså en av de vackraste bilarna någonsin. Men Lamborghini trodde inte på den.



Jarama hade de GT-egenskaper Lamborghini önskade. Men kunderna svek.



än i denna dag – i form av den eldsprutande draken i Lamborghini Murciélagos.

Då var chassikonstruktionen en mindre smärtsam affär. Giampaolo Dallara och Giampaolo Stanzani var unga, men duktiga och hungriga. De skapade en bil med individuella hjulupphängningar och ett förfinat väguppträdande precis som Lamborghini önskat. Men snart var de också smittade av motorsportviruset och konstruerade ett mittmotorchassi för gatbruk, grunden för det som skulle komma att bli Lamborghini Miura. Med en underskön kaross från Bertones unge chefsdesigner Marcello Gandini gav Lamborghini klartecken för produktion. Även om han var övertygad om att den inte skulle sälja bra så var den en viktig fanbärare för marknadsföringen av märket. GT-bilarna var ju ändå core business.

Men så snart Miura hade gått i produktion var Lamborghinis öde beseglat. Allt sedan den först visades på Genèvealongen 1966 har märket varit förknippat med exklusiva mittmotorsportbilar. Lamborghini framhärdade med sina GT-bilar, som Islero, Espada och Jarama, men det är för mittmotormonstren märket blev känt och det var dem kunderna köade för att få köpa.

När sedan Miuras efterträdare Countach visades fem år senare på samma plats som sin föregångare var det sista spiken i kistan för GT-äventyret. Ferruccio försökte förgäves tala om för världen vad den ville ha, men det var ingen som lyssnade. Snart var företaget sålt och drevs vidare utan Ferruccio Lamborghinis ledarskap. Sedan levde han som vinodlare i Umbrien fram till sin död 1993, hela tiden muttrande om det där företaget som bar hans namn och som spottade ur sig den ena märkliga raketten efter den andra. Ferruccio Lamborghini ville skapa den perfekta GT-bilen. Men ödet ville någonting annat. \*