

陈总编爱车热线书系

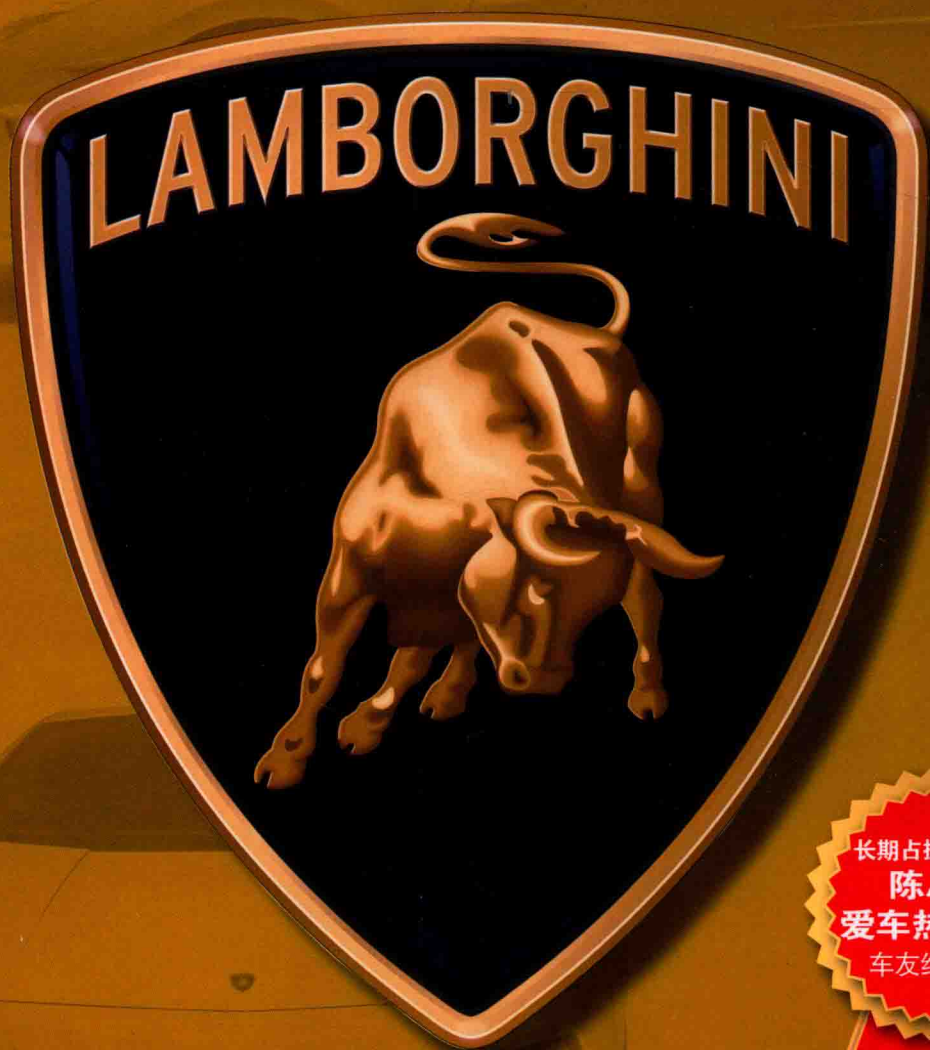
画解

兰博基尼

· 揭秘兰博基尼汽车独门绝技 ·

精装典藏版

陈新亚 编著



长期占据畅销榜首
陈总编
爱车热线书系
车友经典必备

机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



陈总编爱车热线书系

画解兰博基尼

揭秘兰博基尼汽车独门绝技

精装典藏版

陈新亚 编著



大字印刷
书章

THE
SECRETS
OF
LAMBORGHINI



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

《画解兰博基尼：揭秘兰博基尼汽车独门绝技（精装典藏版）》是一本专为汽车爱好者和汽车行业从业人员编写的精美画册，也是“陈总编爱车热线书系”之一。本书将兰博基尼的经典车型“一网打尽”，以图解方式介绍兰博基尼叱咤车坛50多年的经典名车以及兰博基尼的独特技术和制造工艺等。

本书主要是介绍兰博基尼传奇经典车型，语言通俗，图片丰富，并有许多相关常识介绍，非常适合广大汽车爱好者以及汽车行业从业人员阅读使用。

图书在版编目（CIP）数据

画解兰博基尼：揭秘兰博基尼汽车独门绝技：精装典藏版 / 陈新亚编著.
—北京：机械工业出版社，2018.1
（陈总编爱车热线书系）
ISBN 978-7-111-58880-1

I. ①画… II. ①陈… III. ①跑车—图解 IV. ①U469.11-64

中国版本图书馆CIP数据核字（2018）第002922号

机械工业出版社（北京市百万庄大街22号 邮政编码100037）

策划编辑：李 军 责任编辑：李 军

责任校对：张 力 责任印制：常天培

北京联兴盛业印刷股份有限公司印刷

2018年2月第1版第1次印刷

184mm×260mm·8印张·2插页·198千字

0001—4000册

标准书号：ISBN 978-7-111-58880-1

定价：79.90元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

电话服务

服务咨询热线：010-88361066

读者购书热线：010-68326294

010-88379203

封面无防伪标均为盗版

网络服务

机工官网：www.cmpbook.com

机工官博：weibo.com/cmp1952

金书网：www.golden-book.com

教育服务网：www.cmpedu.com



狂牛快跑！

当初因一言不合就造车而诞生的兰博基尼品牌，原本是要以法拉利为主要竞争对手的，其创始人费鲁西奥·兰博基尼试图以更完美的跑车击败法拉利。然而，50多年过去了，法拉利依然在赛车场上呼风唤雨，夺冠如探囊取物，而兰博基尼在赛场上浅尝辄止，其赛车身影极难寻觅；法拉利在跑车市场的龙头老大地位依然无人撼动，而兰博基尼品牌却被买来卖去，虽然投入奥迪的怀抱后进入了稳定发展期，但现在也只能依靠旗舰跑车和入门跑车两个系列产品支撑门面。即使如此，兰博基尼仍是我最喜欢的跑车品牌——没有之一，因为它是最有个性和独特魅力的跑车，它的狂傲不羁，它的超凡脱俗，一直让我膜拜。

虽然费鲁西奥·兰博基尼没有战胜恩佐·法拉利，甚至连伤及都谈不上，但兰博基尼跑车品牌却存活了下来，并依靠特立独行的设计风格在跑车领域抢得一席之地。更重要的是，“狂牛”兰博基尼的出现，使得世界车坛更加绚丽多彩，也让汽车爱好者们领略了更丰富、更迷人的汽车魅力。

兰博基尼跑车的坎坷历程和传奇故事，实际上也为这个品牌增添了更多的魅力和价值。本书从费鲁西奥·兰博基尼的个人传奇及打造第一款跑车的故事讲起，向读者逐一介绍兰博基尼推出的每一款跑车及其背后的故事。希望本书能成为兰博基尼车迷们最值得收藏的珍品。



本书作者试驾兰博基尼Huracan LP610-4

陈时武

270963083@qq.com

2017年11月于北京

目录 CONTENTS

前言

第1章 费鲁西奥·兰博基尼

农场长大，战争中被俘	1
参加汽车比赛遇挫	2
组装拖拉机发家致富	2
一言不合就造车	2
两个传说与个人解释	3
成为法拉利的对手	4
因罢工潮而退出车坛	5

第2章 狂牛登场350/400GT

第一款原型跑车350GTV	6
第一款量产跑车350GT	10
第一款四座跑车400GT 2+2	14

第3章 狂牛惊天吼Miura

Miura设计权之争	18
Miura P400	22
Miura P400 S	23
Miura P400 SV	24

第4章 狂牛三剑客

美式跑车Espada	26
时运不济Islero	32
混合体Jarama	34

第5章 狂牛魔王Countach

楔形设计惊艳日内瓦	36
Countach LP400	37
Countach LP500 S	40
Countach 5000 QV	42

第6章 狂牛三驾车

难产的Urraco	44
进攻型跑车Silhouette	48
温顺型跑车Jalpa	50

第7章 狂牛野战军 LM002

“猎豹”夭折	52
破产转卖	53
再次冲锋	53
最终量产	56

第8章 狂牛挑战魔鬼Diablo

魔鬼艰难出世	58
魔鬼技能超群	59
魔鬼四驱版	60
魔鬼限量版	60
魔鬼敞篷版	62
奥迪接手	62

第9章 狂牛东山再起Murcielago

魔鬼接班人	65
灵活的车肩进气口	65
四轮驱动	66
限量特别版	66
12缸敞篷版	66
赛道版R-GT	68
LP640 Coupe	68
LP640 Roadster	68
终极版LP670-4 SV	70
中国版LP670-4 SV	70

第10章 狂牛也疯狂Gallardo

入门级超级跑车	72
配备奥迪心脏	73
全时四轮驱动	74
敞篷版亮相	74
新款改名LP560-4	75
轻量化版本推出	76
限量版Reventon	78
限量版Sesto Elemento（第六元素）	82
隐形概念车Egoista	84

第11章 狂牛新魔王Aventador

新旗舰亮相	87
ISR变速器	91
横向推杆悬架	92
敞篷版亮相	93
限量版 Veneno	94
Veneno敞篷版	96

第12章 狂牛新生代 Huracan

“小牛”亮相	98
轻量化设计	98
来自奥迪的动力系统	100
源自奥迪的减振技术	102
“小牛”性能版	104
绝妙的“翼”系统	104

第13章 狂牛打造流程

全碳纤维硬壳式车体	108
极具挑战性的碳纤维车身喷漆	111
打造V12发动机	112
一辆车要用7平方米皮料	115
一辆车要在组装线上走五天	116

第14章 狂牛拖拉机

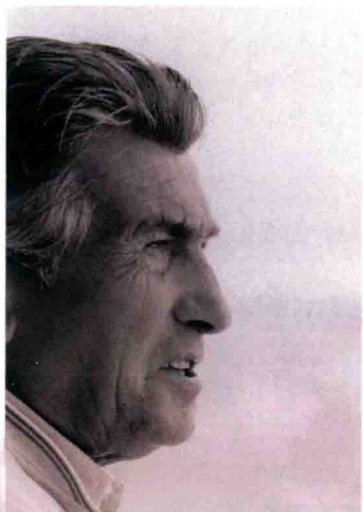
旗舰拖拉机Mach（马赫）	121
Nitro 系列拖拉机	122
Spark系列拖拉机	123

附录：名称与型号释义

Chapter 1 Ferruccio Lamborghini

第1章 费鲁西奥·兰博基尼

他是农民出身，农场中长大；他曾加入空军并当过战俘；他在车坛成名之前就是百万富翁；他制造拖拉机和空调机，他与恩佐·法拉利一言不合就动手制造跑车。



费鲁西奥·兰博基尼（1916—1993）

农场长大，战争中曾被俘

意大利兰博基尼汽车公司的创始人费鲁西奥·兰博基尼（Ferruccio Lamborghini），于1916年4月28日在意大利北部费拉拉省的一个农场出生。他算是一位在农业机械堆里长大的农民，从小就对机械非常感兴趣，并在长大后进入费拉泰利机械学院进修。正在他想从事

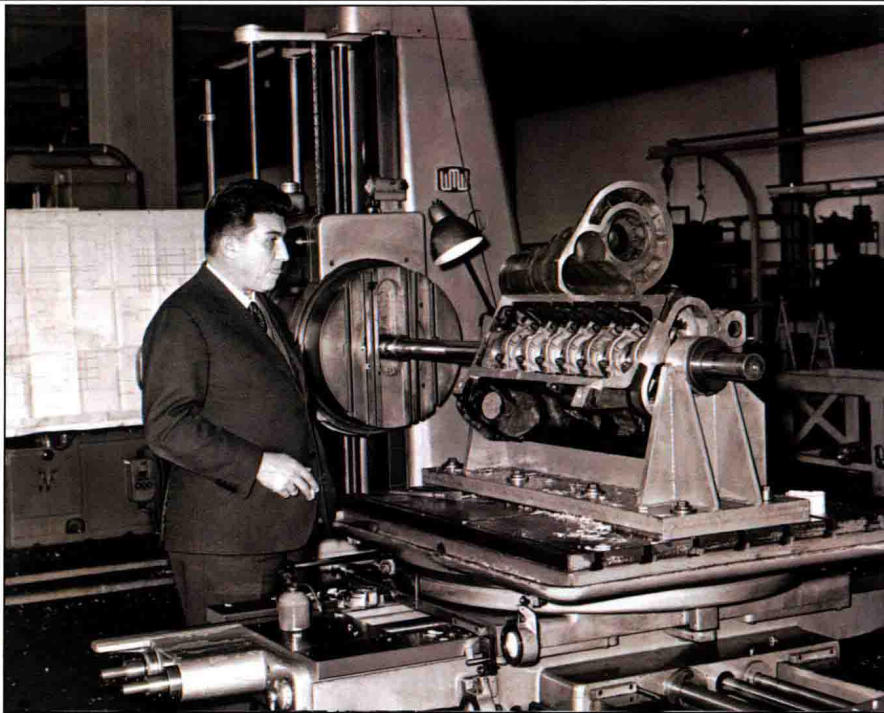
喜爱的机械工作时，第二次世界大战爆发，他于1940年加入意大利空军。他驻守在罗得岛并从事机修工的服务，后来又升任车辆维修部监管。然而，在战争快要结束时，罗得岛被攻陷，他于1945年被英军俘获，直到第二年才被释放允许回家。



费鲁西奥·兰博基尼从制造拖拉机起家，1963年才进入跑车制造领域

参加汽车比赛遇挫

返回家乡后，他在家乡先是开了一家小机械维修部。在存了一些钱后就买了一辆菲亚特特意（Topolino），这是他拥有的第一辆汽车。他充分发挥自己在机械方面的才能，将这辆家用小车改造成一辆排量750毫升的双座敞篷赛车，并驾车参加了1948年举行的Mille Miglia—千英里耐力赛。可惜的是他的赛车在行驶约1126千米（700英里）后，就坏在了一家餐饮店旁边。此事对他打击很大，在以后的很多年他都不再对赛车感兴趣，并因此导致他制造的汽车基本不上赛道奔跑。



费鲁西奥·兰博基尼常常亲临车间，督察兰博基尼跑车打造

组装拖拉机发家致富

1947年，费鲁西奥·兰博基尼认识到农业和工业革命的兴起会带来一个很有希望的农业机械市场，于是他就从战争中遗弃的旧军用车辆上拆下发动机、差速器等部件，制造取名为Carioca的拖拉机。当时这些拖拉机主要采用英国莫里斯（Morris）货车上的汽油发动机。由于当时在意大利购买汽油非常昂贵，他就创造性地先用汽油将发动机起动，然后再切换到利用柴油工作的状态。正是依靠他创新的汽油/柴油拖拉机，兰博基尼财运亨通，到1948年就在森托买下一家工厂，用来制造兰博基尼拖拉机，从此走上农民企业家之路。

兰博基尼生产拖拉机非常成功，到1959年，产量达到每天10台，并成为意大利第三大拖拉机厂。有了钱之后的兰博

基尼不满足于现状，创办了空调生产厂后又向政府提出生产直升机的申请，结果未批准。

一言不合就造车

此时的兰博基尼可谓是当地有名的大款了，他有能力并持续不断地购买名贵跑车，原来的菲亚特小轿车早不知扔哪了。他后来陆续购买了阿尔法·罗密欧汽车、蓝旗亚汽车以及梅赛德斯-奔驰300SL、捷豹E型跑车，还有两辆玛莎拉蒂3500GT跑车。1958年，兰博基尼从马拉内罗购买了一辆法拉利250GT，这是一款由宾尼法利纳（Pininfarina）设计车身的双座硬顶跑车。后来他又购买了数辆法拉利跑车，包括斯卡列蒂（Scaglietti）打造车身的

250SWB双门硬顶跑车和一辆250GT 2+2式的四座跑车。正是这些法拉利跑车，将兰博基尼引导到超级跑车制造领域。



费鲁西奥·兰博基尼在制造跑车前，就已是拥有多辆豪华跑车的富豪了



在1963年都灵车展上，费鲁西奥·兰博基尼满怀热情地向观众介绍350GT的造型设计特点

两个传说与个人解释

关于兰博基尼制造跑车的起因有两种传说。

传说之一：兰博基尼嫌他的一辆法拉利跑车声响大，离合器总有毛病，散热也不好，就跑到恩佐·法拉利的办公室诉说该车的不足。法拉利岂容无名之辈在面前指手画脚，就反讥道：“你还是制造拖拉机去吧，至于如何制造跑车，那得听我的。”此话对兰博基尼刺激很大，决心要生产一种超过法拉利的跑车。

传说之二：他发现自己拥有的几种跑车毛病都不少，如捷豹、法拉利、玛莎拉蒂等，价格却不菲，而且许多法拉利跑车上装备的部件居然与他拖拉机上的部件一样，但价格却是三倍，因此他认为如能自己生产跑车肯定能赚大钱。

而在1991年的时候，费鲁

西奥·兰博基尼在接受采访时给出了他自己的说法：

我在1858年第一次购买一辆法拉利跑车后，我的其他6辆汽车，包括阿尔法·罗密欧、蓝旗亚、奔驰、玛莎拉蒂及捷豹品牌等，就基本停在车库不开了。第一辆法拉利是250GT双门硬顶跑车，是由宾尼法利纳设计的车身。后来我又购买了一辆250GT 2+2式跑车，是由斯卡列蒂打造的车身，我非常喜欢这辆车，它拥有较佳的平衡性和强大的动力。

但后来我发现我的法拉利跑车的离合器都有毛病，当你正常驾驶时什么事都没有。但当你进行激烈驾驶时，离合器在急加速时就会打滑。我必须经常去马拉内罗（法拉利公司所在地）进行维修或更换，并且每次都要花费好几个小时，还不允许我观看他们是怎样维

兰博基尼汽车品牌 大事记

1916年，兰博基尼品牌创始人费鲁西奥·兰博基尼出生。

1963年，费鲁西奥·兰博基尼创立兰博基尼汽车品牌。

1963年，兰博基尼350GTV亮相。

1964年，兰博基尼350GT推出。

1965年，兰博基尼Miura亮相。

1966年，兰博基尼400 GT 2+2投产。

1966年，兰博基尼Miura开始生产，它成为当时速度最快的量产公路跑车，最高车速285千米/时。

1968年，兰博基尼Espada投产。

1968年，兰博基尼Islero投产。

1970年，兰博基尼Jarama 投产。

1971年，兰博基尼Countach亮相于日内瓦车展，惊艳世界车坛。

1973年，兰博基尼Urraco开始批量生产。

1974年，兰博基尼Countach投产。

1976年，兰博基尼Silhouette 投产。

1981年，兰博基尼Jalpa投产。

1981年，兰博基尼公司被转卖给瑞士米姆兄弟。

1986年，兰博基尼LM002开始批量生产。

1987年，兰博基尼被米姆兄弟转卖给美国克莱斯勒汽车公司。

1990年，兰博基尼Diablo 开始批量生产。

1994年，兰博基尼公司被转卖给一家印尼投资财团。

1998年，兰博基尼被德国大众集团收购，并交由奥迪品牌管理。

2001年，兰博基尼Murcielago推出，一直生产到2010年。

2003年，兰博基尼Gallardo投产。

2011年，兰博基尼Aventador开始上市。

2014年，兰博基尼Huracan投产。

修的。

离合器的问题从来没有根治，于是我就找到恩佐·法拉利，并且等待了好长时间才见到他。“法拉利，你的汽车太差了！”我向他抱怨，然而他却说：“兰博基尼，你开拖拉机或许可以，但你根本驾驭不了一辆法拉利跑车。”正是这句话，让我下决心要制造一种完美的跑车。

1964年，费鲁西奥·兰博基尼曾接受《Sporting Motorist》杂志采访时说：

过去，我曾购买过一些最昂贵的GT跑车，但我发现它们都有一些毛病，要么容易过热，要么不舒服，要么不够快，要么做工不完美，现在我要打造一种没有毛病的GT跑车，没有技术缺陷，很普通，但却是一辆完美的汽车。

成为法拉利的对手

但当费鲁西奥·兰博基尼表示要打造与法拉利竞争的超级跑车时，多数人都认为他疯了。生产这样的跑车，在那个年代被视为不可理喻的极端行为，相当于纵身跳进危险的无底洞，可能血本无归。

1962年底，费鲁西奥·兰博基尼投身于造车项目，到了1963年5月，就已组建起费鲁西奥·兰博基尼汽车公司（Automobili Ferruccio Lamborghini）。他在博洛尼亚与摩德纳之间的圣亚加塔·波隆尼买下一大块地，用于建造一家现代化的大工厂。他在此前开公司所积累的经验，让他有条件建成一家特别现代化的



一言不合就造车的费鲁西奥·兰博基尼，终于坐上了自己打造的跑车

工厂：宽敞明亮的中央厂房，办公楼就在旁边，以便让管理层持续不断地检查生产状况。这为兰博基尼本人带来了许多方便，当发现生产出现不理想的情况时，他都会毫不犹豫地亲自上阵。

兰博基尼从法拉利公司挖走几位设计人员后精心运作。1963年的都灵车展上，第一



辆兰博基尼原型跑车350GTV亮相，立即引起轰动，并很快成为法拉利跑车的竞争对手。1966年正式展出的Miura采用4升、12缸发动机，最高车速达285千米/时，从此成为法拉利跑车的真正挑战者。

因罢工潮而退出车坛

兰博基尼带领他的工程师与机械师，后来又构思出越来越令人惊喜的前卫作品，例如Islero，Espada与Jarama。

兰博基尼汽车经历的改变，反映着当时的世界格局，尤其是意大利的社会状况。当年的罢工潮，让所有工厂陷入困境，尤其是意大利北部的金属机械加工行业，老板的控制被公然否决，有效的生产安排越发困难。费鲁西奥·兰博基尼习惯了对公司直接监控，有时相当严格，类似家长作风，从来都一丝不苟，因此这种失控的局面对他来说是无法忍受的。1972年，他将大部分股份卖给了瑞士人罗塞蒂，次年又将余下的股份卖给了朋友莱默尔，并从此离开了汽车舞台。

此时兰博基尼的拖拉机厂也濒临破产，空调厂不景气，于是他有了隐退的念头。他痛下决心，将拖拉机厂卖给菲亚特，空调厂关门大吉。而他本人则移居到意大利南方佩鲁贾，转而种植葡萄、酿制葡萄酒。

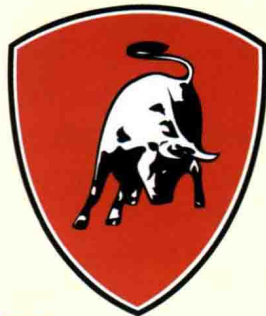
1993年2月20日，世界车坛一代名匠费鲁西奥·兰博基尼去世，享年77岁。

虽然费鲁西奥·兰博基尼的名字很快被人遗忘，但他的跑车却越来越有名。

兰博基尼“狂牛”标志

兰博基尼公司的创始人费鲁西奥·兰博基尼是金牛座，他非常喜欢西班牙的斗牛运动，他喜欢勇猛的公牛，而且他的性格特别倔，认准的事非干不可，当初就是因为与恩佐·法拉利赌气才开始生产汽车的。因此，他就用公牛作为其公司标志，并且其许多车型的名称也取自著名的斗牛。标志中的公牛浑身充满力气，正准备冲击，象征兰博基尼的汽车动力大、速度快、勇猛顽强。

automobili
Lamborghini



兰博基尼曾使用的标志

Chapter 2 Lamborghini 350/400GT

第2章 狂牛登场350/400GT

兰博基尼的第一款跑车350GTV终于在1963年11月的都灵车展上一个角落里亮相了。其实350GTV是一辆还未真正完工的跑车，它还不能上路奔跑。但就是这样一辆展示车，就让意大利汽车记者兴奋不已，他们终于看到强大的法拉利要迎来一个真正的对手了。

第一款原型跑车 350GTV

费鲁西奥·兰博基尼是在1962年开始造车计划的，到1963年5月，就通过购买土地在离博洛尼亚25千米远的地方建成了费鲁西奥·兰博基尼汽车公司。兰博基尼计划要在当年11月举行的都灵汽车展上亮相第一款兰博基尼跑车，因此留给他的时间只有6个月。

其实兰博基尼第一款跑车的故事还要从发动机说起。当时发动机动力决定一款跑车的性能，而且他的目标对手法拉利推出的12缸发动机非常成功，因此费鲁西奥·兰博基尼直接挖到曾在法拉利工作过的发动机专家乔托·比扎瑞尼（Giotto Bizzarrini）。此人曾为法拉利设计过数款发动机，包括当时最厉害的法拉利250GTO跑车上的V12发动机。

兰博基尼的第一台发动机采用了许多先进技术，包括每组气缸上采用双顶置凸轮轴（DOHC）设计，而法拉利当时还在采用单顶置凸轮轴（SOHC）技术；采用干式油底壳，采用铝质缸体，每组气缸采用双链条来驱动顶置凸轮轴；每组气缸各有一个分电器；采用6个韦伯（Weber）双



1963年第一款原型跑车350GTV

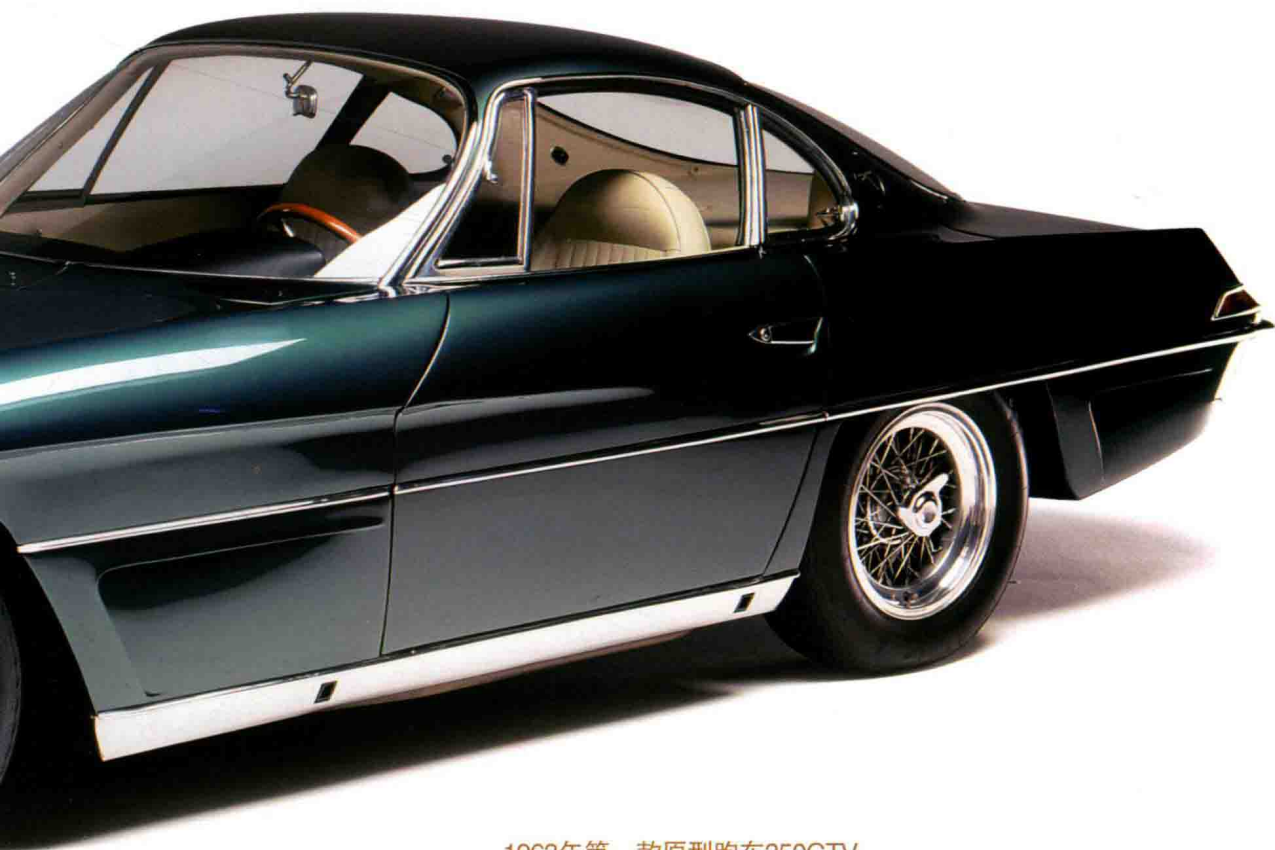




1963年第一款原型跑车350GTV

兰博基尼350GTV

制造厂家:	兰博基尼 (底盘)
	Sargiotto (车身)
亮相时间:	1963年
制造数量:	1辆
总设计师:	Giorgio Prevedi
车身形式:	双门硬顶跑车
传动方式:	前纵置发动机后轮驱动
发动机:	3.5升V12发动机
最大功率:	199千瓦 (270马力)
变速器:	5速ZF手动变速器
轴距:	2450毫米
车长:	4370毫米
车宽:	1760毫米
车高:	1050毫米
净重:	1292千克
后继车型:	兰博基尼350GT



1963年第一款原型跑车350GTV

腔化油器；V12发动机的总排量为3.5升。这完全是按照赛车发动机设计的，因此到1963年秋天V12发动机设计完工时，它在8000转/分钟时可输出265千瓦（360马力）的最大功率。但费鲁西奥·兰博基尼对这样一款车并不满意，觉得动力性能有点“过剩”，而且制造成本较高，不太适合公路跑车，因此要求将动力性能调校得更平顺和稳定些。最后，兰博基尼第一款V12发动机的最大功率下调到在6500转/分时输出199千瓦（270马力）。



1963年第一款原型跑车350GTV



1963年第一款原型跑车350GTV

在完成V12发动机的测试后，设计师乔托·比扎瑞尼就离开了兰博基尼公司，他为兰博基尼留下了一台性能绝佳的V12发动机，并保证兰博基尼以此为基础能够设计出一款真正的跑车。

第一款兰博基尼跑车在底盘设计上也采用了当时最先进的技术，包括采用叉臂及螺旋弹簧结构的四轮独立悬架系统，以及在前后都采用盘式制动系统，采用ZF的转向系统和ZF的5速手动变速器。

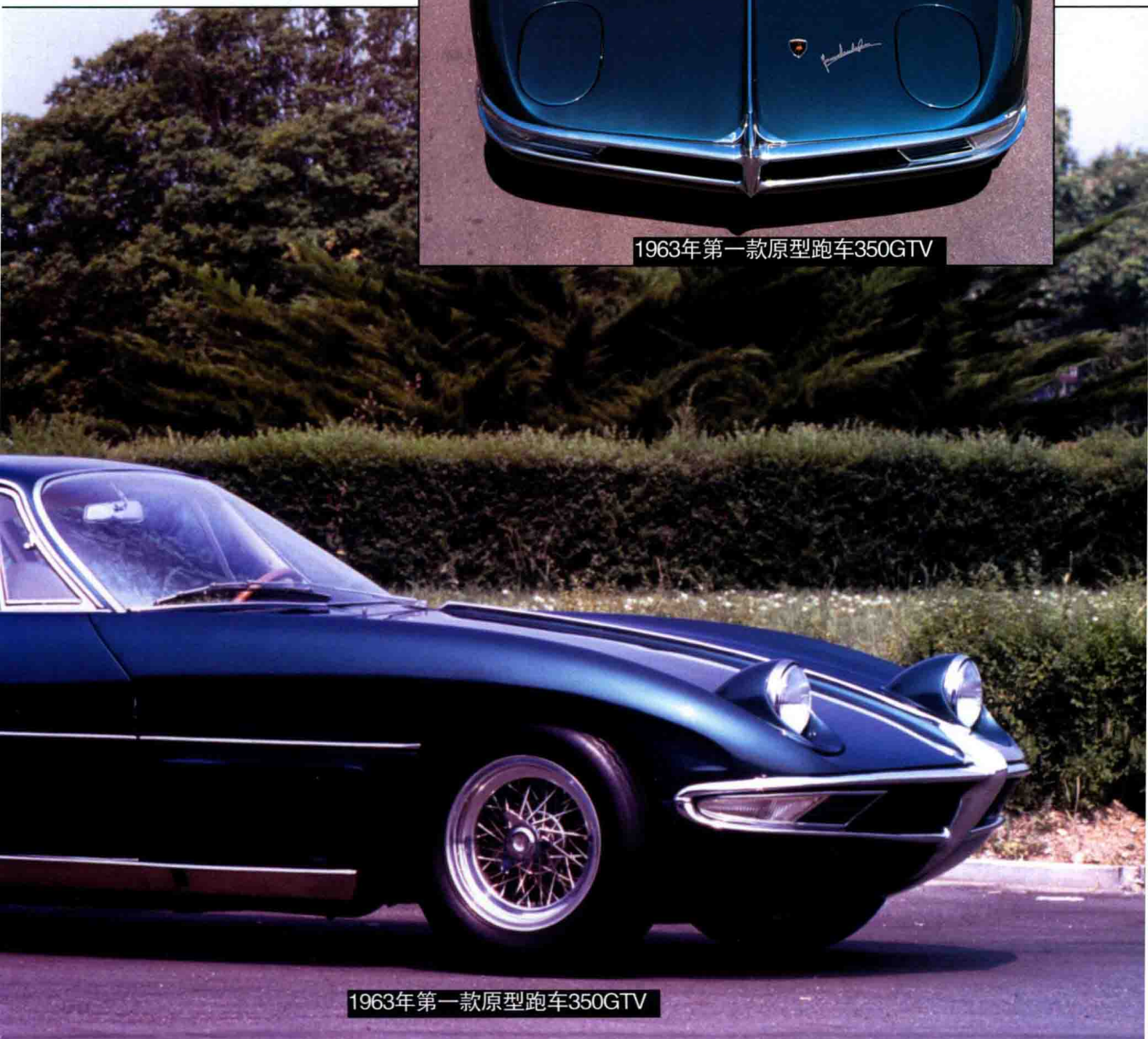
兰博基尼的第一款跑车350GTV终于在1963年11月的都



灵车展上一个角落里亮相了。其实350GTV是一辆还未真正完工的跑车，它还不能上路奔跑，因为此车还没来得及装上制动卡钳，也没有装制动踏板和刮水器，甚至连发动机盖都不能关闭严实，只好临时用一个重物吊在发动机盖里面。但就是这样一辆展示跑车，就让意大利汽车记者兴奋不已，他们终于看到强大的法拉利要迎来一个真正的对手了。



1963年第一款原型跑车350GTV



1963年第一款原型跑车350GTV

第一款量产跑车 350GT

350GTV亮相后，此车的量产化工作转由两位年轻的工程师达勒拉和斯坦扎尼共同负责。他俩的年龄加起来也仅有50岁。前者别看年轻，但曾有过在法拉利和玛莎拉蒂工作的经验。后者在1968年还成长为兰博基尼的首席设计师，风云20载的Countach就是在他的监督下设计完成的。

350GTV亮相5个月后，达勒拉重新设计了底盘，轴距、车长和车高也都有所增加，使驾乘室空间增大一些，甚至曾想再加装一个座椅，变成2+1式座位设计。但后来感觉后排空



1964年兰博基尼350GT





1964年兰博基尼350GT



1964年兰博基尼350GT

间实在太小，就放弃2+1式座位设计。

1964年3月，“整修”后的350GTV，即350GT跑车，如期在日内瓦车展上亮相，并且反响极好。获得信心的费鲁西奥·兰博基尼决定从1964年的5月份开始批量生产350GT。

量产前对350GTV的发动机又进行了一系列的调整，将干式油底壳改为常规的湿式油底壳，这样导致发动机高度稍增，最后只好把化油器由顶置式改为侧置式，另外还把压缩比由11.0:1调整为9.4:1。

350GT的车身则改由位于米兰的图林（Touring）车身厂



1964年兰博基尼350GT



1964年兰博基尼350GT