

Двигатель: V12, рабочий объем 3929 см³

Мощность: 350 л.с.

Разгон до 96 км/ч: 6,7 сек

Макс, скорость: 272 км/ч

Изготовлено: 775

Практически невозможно словами описать чувственную природу «Ламборгини Миура» (Lamborghini Miura). Захватывающая в своей простоте, она резюмирует достаток шестидесятых годов. Miura действительно была красивым автомобилем, спроектированным для красивых людей.

Инженеры компании Джампаоло Даллара и Паоло Станнани оба были любителями гонок и не оставили без внимания недавний успех Ford GT40 и Ferrari 250 LM со среднерасположенным двигателем, воплотив эту идею в автомобиле для дорог, основанном на гоночных технологиях. Lamborghini дал добро на разработку Miura (названной по роду быков, при этом сам Ламборгини родился под созвездием Тельца, поэтому не удивительно, что эмблемой стал бык), притом, что автомобиль никогда не выйдет на гоночную трассу.

Из-за того, что компания «Туринг» вскоре обанкротилась, ее соперник Бертоне привлек на свою сторону молодого дизайнера Марчелло Гандини (Marcello Gandini) для проектирования подходящего алюминиевого кузова для шасси Miura, в результате получилась чистая красота.

Шасси дополнял поперечно установленный двигатель V12, расположенный сразу за водителем. Этот вариант появился на автосалоне в Турине в 1965 г., демонстрируя стальное монококовое шасси с двойными поперечными рычагами подвески и пружинами впереди и сзади.

Низкая и широкая Miura получила стройный задок и огромный капот, откидывающийся на петлях вместе с декоративной решеткой радиатора и передними фарами. Распределение веса было великолепным, 45:55, благодаря удачному расположению запасного колеса и топливного бака впереди автомобиля.

Отличительные черты включали убирающиеся передние фары, резко наклоненное ветровое стекло (из-за которого пассажиры автомобиля поджаривались на солнце), небольшие окна, широкие двери и воздухозаборники на задних крыльях для охлаждения задних тормозов.

Так как только одной стилистики было недостаточно, многие автомобили были окрашены в ярко-оранжевый или ярко-зеленый цвет, типичный выбор для пламенных шестидесятых.

Кузов Miura был функциональным, но тесным, а некоторые механизмы, особенно коробка

передач, были слишком тяжелыми. Комфарту водителя мешало месторасположение двигателя (непосредственно и за ним), который слишком сильно нагревался и производил много шума. Однако не многие из тех, кто решил стать владельцем форсированного мотора V12, жаловались на это.

Как можно предполагать, багажное отделение модели было лимитированным - хотя более поздние варианты предлагали большие карманы в дверях, что несколько спасало ситуацию.

Новозеландец Боб Вoleyс (Bob Wallace), специалист по механике гоночных автомобилей, стал ответственным за доработку автомобиля, после чего Miura получила всеобщее одобрение за свою ходовую часть, проявлявшую себя в устойчивости, точности и хороших тормозах. В то же время некоторые проблемы качества производства, возможно слишком легкое рулевое управление и гнущееся шасси при слишком жесткой езде, были причиной того, что на больших скоростях нос задирался.

Lamborghini заявил максимальную скорость в 272 км/ч, и в действительности только версия «S» 1969 г. 370 л.с. могла поспорить с этой цифрой. К тому времени место водителя стало более обустроенным, и впервые появился кондиционер.

В 1971 г. машина получила усиленное прогрессивное шасси и более агрессивный взгляд в варианте «SV» с его отличительными, более широкими колесными арками, прячущими увеличенные колеса, что улучшило устойчивость автомобиля, кстати сегодня на него можно поставить [шины ауди](#) . Для компенсации увеличившегося веса двигатель V12 был форсирован на 15 л.с.

Сегодня Miura самая желаемая модель, и не будет преувеличением сказать: она заслужила звание самого удивительного спортивного автомобиля всех времен.