

Consectetuer adipiscing elit, **euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat.** Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent luptatum zzril delenit augue duis dolore te feugait nulla facilisi.

Lorem ipsum dolor sit amet, cons ectetuer adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Lorem ipsum dolor sit amet, consecetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 1 2 3



Mateo Keller S.

Scissor Doors

Scissor Doors

Mateo Keller S.



Velocità

Lamborghini

*"Everything went like a dream for three-quarters of the race- until
we ran off the road" --- Ferruccio Lamborghini*

INDICE

01 | ¡Countach!
Pag. 1

03 | Agresivo
Pag. 3

05 | El Mas Poderoso
Pag. 5

07 | Versiones Para Pocos
Pag. 7

02 | LP400: Amor Idoneo
Pag. 2

04 | El Nuevo Countach
Pag. 4

06 | 25° Aniversario
Pag. 6

08 | El Lobo de Wallstreet
Pag. 8

01

iCOUNTACH!

02

LP400: AMOR IDEONEO

01

¡COUNTACH!



Junto al Miura el Countach ha constituido la columna vertebral de la leyenda Lamborghini. Una vez más el diseñador Marcello Gandhi logró diseñar un automóvil atractivo y no convencional que ha dejado sin palabras a todo el mundo.

Todavía hoy en día el Countach, sobre todo el LP400 de la primera serie, tiene mucha demanda por el lenguaje claro de sus formas, todavía más explícito con la ausencia de los grandes guardabarros y del alerón trasero. Entre 1974 y 1978 se fabricaron 151 unidades del Countach LP400.



¡COUNTACH!

El Lamborghini Countach es un automóvil deportivo coupé producido por el fabricante italiano Lamborghini desde el año 1974 al año 1990, con carrocería hecha de aluminio y fibra de vidrio, tracción trasera y un motor V12 de gasolina, inicialmente con una cilindrada de 3929 cm³ (3,9 litros) y finalmente de 5167 cm³ (5,2 litros).

El diseño de su carrocería se popularizó por su forma de cuña, e incorpora el concepto de diseño de «cabina avanzada», lo que implica que el habitáculo está adelantado para albergar un motor central-trasero.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent

LP4000

02

Para que el Countach pasase del estado de prototipo a vehículo de producción, llevó tres años y numerosos cambios mecánicos.

El chasis monocasco se sustituyó por uno multitubular, el motor V12 de cinco litros y 440 CV (434 HP; 324 kW) se quedó finalmente en un V12 naturalmente aspirado enfriado por agua de cuatro litros y 375 CV (370 HP; 276 kW), debido a la fragilidad mecánica del original.

Se introdujeron unas tomas de refrigeración de mayor tamaño, ya que las del diseño original no bastaban para refrigerar suficientemente al motor central y se adoptó un interior más tradicional que el del prototipo presentado en 1971. Había nacido

un mito de los coches deportivos: el Lamborghini Countach LP400.

El Countach LP400 tenía un diseño muy moderno y espectacular, anguloso, bajo y ancho, de línea limpia, y con unas llamativas puertas de tijera.

En cuanto a la mecánica, el motor montado en el LP400 provenía directamente de su predecesor el Lamborghini Miura: un V12 de 3929 cm³ (3,9 litros), montado esta vez en posición longitudinal, alimentado por una batería de seis carburadores con doble cuerpo Weber; y con el embrague y el cambio delante del motor para mejorar el reparto de pesos. Era un potente y fiable motor de 375 CV (370 HP; 276 kW), ya que la marca llevaba años usándolo.

Los radiadores se montaban a ambos lados del motor, motivando las características tomas de aire laterales del Countach.

El chasis era multitubular de acero, obteniendo ligereza y resistencia a costa de un mayor coste de producción. Sobre el mismo se montaba la carrocería de paneles de aluminio y fibra de vidrio.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent luptatum zzril delenit augue dui

accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent luptatum zzril delenit augue dui dolore te feugait nulla facilisi.

Lorem ipsum dolor sit amet, cons ectetuer adipiscing elit, sed diam nonummy nibh

Lorem ipsum dolor sit amet, consecetuer adipiscing elit, sed diam nonummy nibh

Lorem ipsum dolor sit amet, consecetuer adipiscing elit, sed diam nonummy nibh

euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim

veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent luptatum zzril delenit augue dui

eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent luptatum zzril delenit augue dui

eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent luptatum zzril delenit augue dui



AGRESIVO 03

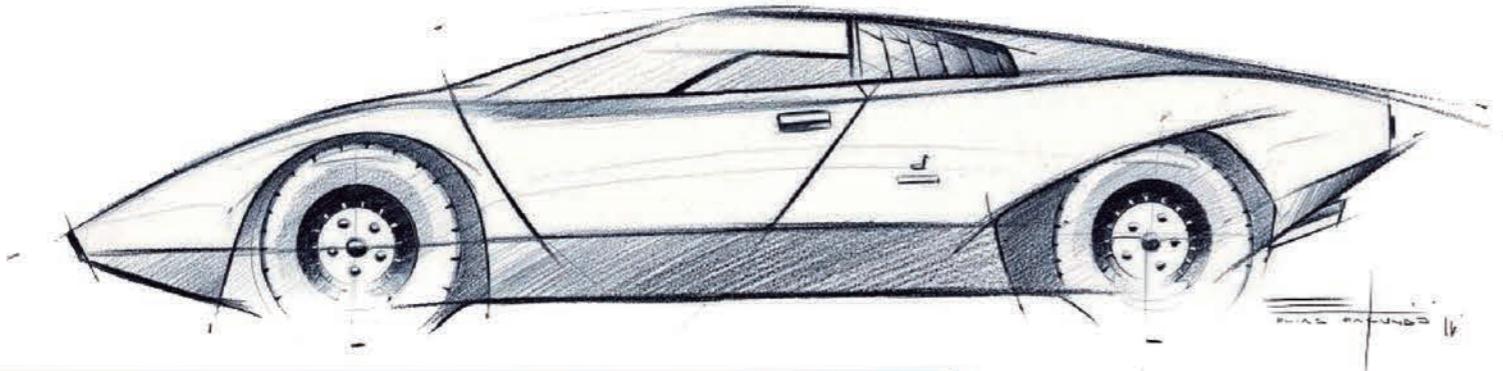
En el Salón del Automóvil de Ginebra d1978 se presentó la segunda versión del Countach: el LP400S.

En cuanto al motor, era el mismo del modelo anterior y la mayoría de los cambios se realizaron en el diseño exterior. Los estrechos neumáticos del LP400 se sustituyeron por unos descomunales Pirelli P7 (en medida 345/35 los traseros) lo que obligó a rediseñar la suspensión y a añadir suplementos de fibra en los pasos de rueda para hacerles sitio.

Se remodeló la instrumentación, el techo se subió 3 cm (1,2 plg) para dejar más espacio para la cabeza y, opcionalmente, se podía montar un espectacular alerón trasero que aumentaba la estabilidad a altas

velocidades, aunque empeoraba la penetración aerodinámica. Debido a la mayor resistencia al viento provocada por los nuevos ensanches de la carrocería, alerón trasero y ruedas de gran diámetro, las prestaciones del LP400S eran inferiores a las del LP400. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipisicng elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit

LP400S



Serie 1

adelante, el espacio disponible dentro el habitáculo aumentó 3 cm (1,2 plg). Estos coches son reconocidos por su configuración de la suspensión elevada. 82 coches fueron fabricados y el último tiene el número 1121468.6

Serie 2



Serie 3



Los primeros 50 coches fueron entregados con las famosas llantas "Bravo" Campagnolo en 1978 y 1979. Los primeros de 1978 tenían el volante original del LP400, indicadores pequeños Stewart Warner, carburadores de 45 mm (1,8 plg) y una configuración de la suspensión más baja. A la mitad de la producción de 1979, indicadores más grandes fueron empleados. El último en fabricarse es el número 1121100.

Estos coches son reconocidos por sus llantas de plato cóncavo de acabado suave y continúan con la configuración de la carrocería baja. 105 coches fueron fabricados y el último de estos tiene el número 1121310.

Se afirma que a partir del chasis número 1121312 en

EL NUEVO COUNTACH

04

Ante el desarrollo por parte del máximo rival de Lamborghini, Ferrari, del nuevo Testarossa de 390 CV (385 HP; 287 kW), Lamborghini reaccionó lanzando al mercado en 1985 el nuevo Countach LP500 Quattrovalvole (también conocido como 5000 Quattrovalvole), después de haber sido presentado en el Salón del Automóvil de Ginebra ese mismo año.

Como su nombre lo indica, se aplicaron culatas con cuatro válvulas por cilindro al V12, al tiempo que la cilindrada aumentó de nuevo hasta los 5167 cm³ (5,2 litros) al aumentar la carrera a 75 mm (2,95 plg), la relación de compresión era de 9.5:1 por primera vez y se modificó la posición de los carburadores de laterales a encima de la culata, razón por la cual se le agregó esa joroba de en medio, con lo que la escasa visibilidad trasera quedó prácticamente reducida a cero. Con

estas mejoras, la potencia del Countach subió hasta los 455 CV (449 HP; 335 kW), superando así la potencia del Ferrari Testarossa; y aún al Ferrari 288 GTO de producción limitada con sus 400 CV (394 HP; 294 kW), así que el Countach estaba otra vez en la cima del mundo de los superdeportivos.

Otros cambios fueron las llantas delanteras que se volvieron un poco más grandes y es por eso que la suspensión también fue alterada para pudieran tener espacio. Las llantas traseras seguía siendo las masivas Pirelli P7 345/35-15, las cuales en realidad fueron creadas especialmente para el Countach, al igual que las pinzas (calipers) de freno de 4 pistones hechos previamente por ATE exclusivamente para este Lamborghini. En el interior nada cambió mucho, solamente el aire acondicionado fue instalado usualmente.

LAMBORGHINI COUNTACH LP500



AGRESIVO

05

LAMBORGHINI COUNTACH LP500Q



El Quattrovalvole recibió un pequeños cambios en la carrocería a finales de 1987. Se agregaron nuevos umbrales rayados que incorporan respiraderos de enfriamiento del freno trasero. El interior estaba equipado con controles de calefacción modificados con cierre centralizado y una ventilación mucho mejor. El enorme alerón trasero todavía se podía pedir en el Quattrovalvole y pocos Countach salieron de la fábrica sin uno, pero es completamente inútil. El Countach no sufre de elevación aerodinámica a altas velocidades, por lo que el alerón trasero solamente agrega resistencia, mucho costo (todavía era una opción bastante costosa en aproximadamente US \$ 5000) y lo más importante, una velocidad máxima más baja.

El Quattrovalvole fue fabricado hasta antes de 1987, por lo que aquellos sin los travesaños y sin el alerón trasero masivo, son los Countach más atractivos de la historia. También es el más poderoso y se dice que así es como debería haber sido el Countach desde el principio. El último Countach, el 25 aniversario, usaba el mismo motor, pero la carrocería era mucho menos agresiva.

Loreum ipsum dolor sit amet,

consectetuer adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent luptatum zzril delenit augue duis dolore te feugait nulla facilisi.

Loreum ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat.

Loreum ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in

25º Aniversario

06

La última versión del Countach fue la denominada 25º Aniversario, producida a partir de 1988 hasta 1990 para celebrar el 25º aniversario de la marca, siendo el primer Countach presentado desde la toma del control de Lamborghini por parte de Chrysler. Este modelo de "celebración" estaba destinado a ser vendido solamente en números limitados, pero resultó ser el Countach más vendido que se haya fabricado, alcanzando un total de 657 unidades antes de ser reemplazado por el tan esperado Diablo in 1990, que en realidad estaba destinado para conmemorar este aniversario, pero su prototipo todavía no estaba listo para la presentación en 1988, así que decidieron un Countach completamente nuevo para este evento.

El Anniversario era en realidad un "nuevo" Countach y lo rediseñaron tanto como fuese posible, el cual fue realizado por un joven Horacio Pagani,¹² pero tenían que evitar nueva homologación para este modelo, así que la base del Anniversario era el chasis del entonces actual Quattrovalvole.

Los cambios afectaron también a los parachoques, con nuevos conductos de ventilación, nuevas llantas forjadas que

montaban los nuevos neumáticos Pirelli P Zero, rediseño de las entradas de refrigeración traseras, uso de fibra de carbono en numerosas piezas de la carrocería y rediseño del interior, incluyendo más elementos de confort.

Quedaban unos pocos elementos del QV, el alerón-parachoques delantero fue rediseñado con respiraderos de enfriamiento adicionales para los frenos delanteros; y los travesaños se montaron con rayas de enfriamiento para los frenos traseros como ya vimos en los últimos modelos QV de 1988, además, las palas en las aletas traseras se rediseñaron mucho más incorporadas en el desnivel, pero todavía lo suficientemente efectivas como para mantener el motor fresco, que también recibió un nuevo capó.

La mayoría de estos nuevos paneles y la tapa frontal estaban hechos de materiales compuestos como los utilizados en el prototipo Evoluzione. Las luces traseras se convirtieron en las mismas que tenían en el modelo Quattrovalvole de otra especificaciones estadounidenses y el diseño de la carrocería tenía incorporado un parachoques trasero, eliminando los

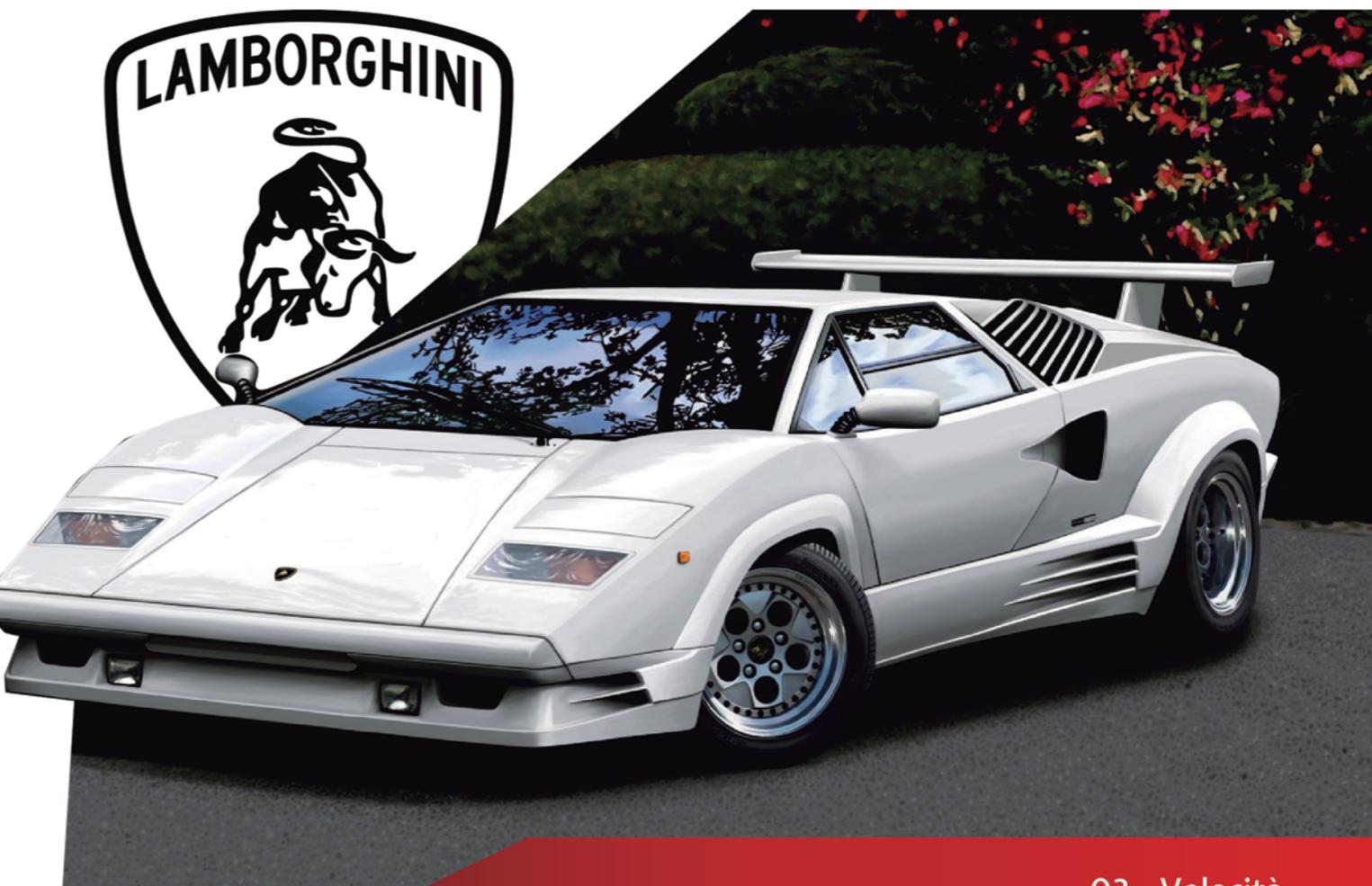
parachoques negros feos utilizados en los mismos autos con especificaciones estadounidenses. Sin embargo, los parachoques delanteros masivos se conservaron en los automóviles que iban a los Estados Unidos, pero estaban pintados del mismo color de la carrocería.
El marco espacial también se mantuvo, pero la suspensión tuvo que modificarse ligeramente debido a los nuevos neumáticos Pirelli P Zero que reemplazan a los viejos P7R, montados en ruedas OZ de varias piezas rediseñadas. Estas modificaciones fueron ejecutadas bajo la guía del piloto campeón Sandro Munari, hicieron que el Anniversario fuera más estable y seguro, completamente diferente del Countach "normal".
También se rediseñó el interior, los

asientos se ensancharon y ofrecían ajustes eléctricos, tanto del asiento como del respaldo y se modificó el diseño de los paneles de las puertas. Las ventanas laterales funcionaban con electricidad y el aire acondicionado volvió a ser un problema estándar. Una opción interesante era la posibilidad de montar asientos deportivos, incluso más delgados que los asientos originales, ganando espacio muy

necesario tanto para el conductor como para el pasajero, aunque permaneció un poco claustrofóbico por dentro. Todas estas modificaciones hicieron que se viera menos violento, el Anniversario no conmocionaría a nadie como lo haría el QV, pero con esta última evolución del superdeportivo italiano, podría conducirlo todos los días, incluso en la ciudad.
El último Anniversario fue el número

12.085, que se terminó en un exterior plateado metálico con un interior gris claro. Este Countach final nunca se vendió porque estaba destinado a colocarse en el museo oficial de la fábrica en Sant'Agata, al lado del 350 GTV, que fue restaurado anteriormente.

En realidad, nadie sabe cuántos Countach se han fabricado, pero esta leyenda estuvo en producción durante





02 - Velocità

12.085, que se terminó en un exterior plateado metálico con un interior gris claro. Este Countach final nunca se vendió porque estaba destinado a colocarse en el museo oficial de la fábrica en Sant'Agata, al lado del 350 GTV, que fue restaurado anteriormente. En realidad, nadie sabe cuántos Countach se han fabricado, pero esta leyenda estuvo en producción durante 17 años y siempre permaneció en la cima del mercado de los superdeportivos.²

En cuanto al motor, era el mismo V12 de 5167 cm³ (5,2 litros) y 455 CV (449 HP; 335 kW) del Quattrovalvole, en el cual fueron sustituidos los carburadores por un sistema de inyección mecánica Bosch KE-Jetronic para el mercado norteamericano, lo que "dulcificó" el carácter del Countach.

Lore ipsum dolor sit amet, consecetuer adipiscing elit, sed diam nonumy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat.

Lore ipsum dolor sit amet, consecetuer adipiscing elit, sed diam nonumy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat.

dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent luptatum zzril delenit augue duis dolore te feugait nulla facilisi.

Lore ipsum dolor sit amet, consecetuer adipiscing elit, sed diam nonumy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat.

Lore ipsum dolor sit amet, consecetuer adipiscing elit, sed diam nonumy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat.

Lore ipsum dolor sit amet, consecetuer adipiscing elit, sed diam nonumy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat.

Lore ipsum dolor sit amet, consecetuer adipiscing elit, sed diam nonumy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat.

03 - Velocità

EL LOBO DE WALL STREET

Un exclusivo Lamborghini Countach 25th Anniversary real ha sido estrellado en la película "El lobo de Wall Street", dirigida por Martin Scorsese y protagonizada por Leonardo DiCaprio. En lugar de una réplica, para la escena de la película se utilizó un modelo genuino que se lanzó para conmemorar los 25 años de la creación de Lamborghini. Normalmente, cuando la escena de una película requiere destruir un coche caro y exclusivo se suele realizar una réplica destinada a estamparse contra una pared, golpearse con otros coches o caer por un escarpado precipicio. No ha sido así en el largometraje "El lobo de Wall Street", donde han destrozado un Lamborghini Countach real.

El afamado director Martin Scorsese debe tener pocos problemas de presupuesto porque, para más inri, empleó una edición especial del deportivo italiano: un Lamborghini Countach 25th Anniversary, versión de la que se fabricaron poco más de medio millar de unidades, 658 para ser exactos. El Countach 25th Anniversary se lanzó al

08

mercado en 1988 y estuvo en venta hasta el final de la producción del modelo italiano, en 1990. Conmemoraba los 25 años de la creación de la firma italiana y en sus entrañas latía un motor V12 de 455 CV, que no sabemos si habrá resultado castigado en el largometraje protagonizado por Leonardo DiCaprio. Aunque los daños que ha recibido el Countach no parecen excepcionalmente graves y probablemente pueda ser reparado, duele ver un deportivo tan glorificado por muchos aficionados pasando por ese trance cuando se podría haber conseguido lo mismo con una réplica.

