

Lamborghini Espada 400 GTE (S2)



Έτος Παραγωγής: Ιούλιος 1972



Η γοητεία της είναι ακαταμάχητη. Η επιβλητική της παρουσία σε συναρπάζει με την πρώτη ματιά. Στέκεται χαμηλά - μόλις 46,6 ίντσες από το δρόμο - και η επιθετική της σιλουέτα θυμίζει μια μεγάλη άγρια γάτα. Μοιάζει κυριολεκτικά να παραμονεύει να σου ορμήξει καθώς την πλησιάζεις για να την αγγίξεις, να απολαύσεις και να αισθανθείς τις ισορροπημένες της λεπτές και μακριές γραμμές που παραπέμπουν στο γοητευτικό της όνομα: Espada σημαίνει σπαθί ή ξίφος για τους γλωσσομαθείς, για κάποιους άλλους όμως το όνομα αυτό είναι συνώνυμο με ένα θρύλο του παρελθόντος. Ειδικά αν μεγάλωσες αγατώντας τα ιταλικά Grand Tourismo της δεκαετίας του '70, είναι σχεδόν αδύνατο να μην έχεις ερωτευθεί τη Lamborghini Espada.



Από τις 575 Espada S2 (Series II) που κατασκευάστηκαν μεταξύ του Δεκεμβρίου 1969 και του Νοεμβρίου 1972, μια 400 GTE ξέφυγε και βρήκε καταφύγιο στο Μουσείο Αυτοκινήτου της Θεσσαλονίκης. Αν και παραμένει εγκλωβισμένη εκεί σαν ένα άγριο θηρίο, δείχνει να είναι ιδιαίτερα ήρεμη όταν την περιεργάζεσαι από κοντά, έτοιμη να σου ψιθυρίσει την ένδοξη ιστορία της.

Η Espada ήταν ένα από τα πιο χαρακτηριστικά μοντέλα της Ιταλικής εταιρίας. Οι επιρροές στο σχεδια-

σμό της προήλθαν από το μυθικό concept car της εταιρίας που παρουσιάστηκε το 1967, τη Lamborghini Marzal. Ο Marcello Gandini, που είχε σχεδιάσει τη Marzal για λογαριασμό του οίκου Bertone, εξέλιξε το αρχικό σχέδιο και - με τις υποδείξεις του Ferruccio Lamborghini - κατέληξε σε μια στιγμή ιδιαίτερης έμπνευσης στην τελική μορφή της Espada.

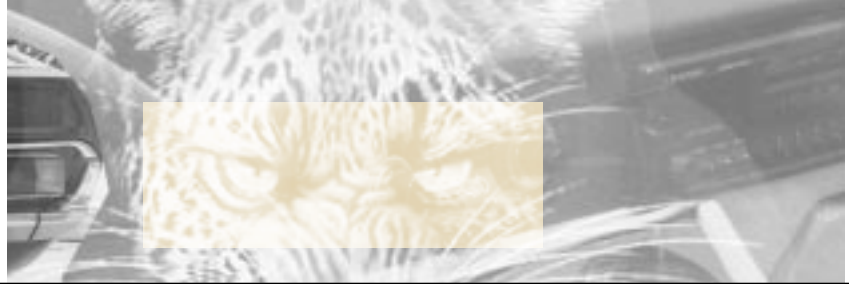
Πολλές ήταν οι διασημότητες που μαγεύτηκαν από τις γραμμές της Espada: ο Σάχης του Ιράν, ο Sir Paul McCartney, ο ίδιος ο Ferruccio Lamborghini, ο Freddy Heineken, ο Nicolas Cage, διάλεξαν για τις μετακινήσεις τους το εκκεντρικό τετραθέσιο της Ιταλικής φίρμας.

Η Espada έκανε το ντεμπούτο της στο Σαλόνι της Γενεύης το 1968. Ο V12 των 3.929 c.c. ήταν τοποθετημένος μπροστά και απέδιδε την εντυπωσιακή ισχύ των 325 bhp στις 6.500 σ.α.λ., αναπνέοντας μέσω 6 διπλών καρμπυρατέρ Weber των 40 χιλιοστών. Η τελική της ταχύτητα έφθανε τα 250 κλμ/ώρα, καταναλώνοντας περίπου 17 λίτρα ανά 100 κλμ. Η παραγωγή της Espada S1 (Series I) κράτησε ενάμισι χρόνο - μεταξύ του Μαρτίου 1968 και του Νοεμβρίου 1969 - και έφθασε τις 186 μονάδες.

Η Espada S2 παρουσιάστηκε επίσημα στο Σαλόνι των Βρυξελλών το 1970, και το μοντέλο ήταν γνωστό πλέον ως 400GTE. Η Series II Espada ξεκίνησε τη ζωής της το Δεκέμβριο του 1969 και παρήχθη σε 575 μονάδες.

Αν και η εταιρία συνήθιζε να κάνει μικρές αλλαγές στα μοντέλα της, διαφοροποιώντας την παραγωγή της Espada και ενσωματώνοντας χαρακτηριστικά προη-





γούμενων ή νεότερων σειρών παραγωγής, η S2 είχε μια σειρά από αισθητές αλλαγές και βελτιώσεις - η σημαντικότερη των οποίων ήταν η ισχύς του μοτέρ, που έφθανε τώρα τα 350 bhp στις 7.500 σ.α.λ. Η σχέση της συμπίεσης ανέβηκε (10.7:1 αντί για 9.8:1), το βάρος ενισχύθηκε κατά 153 κιλά φθάνοντας στα 1.635 κιλά, το ταμπλό άλλαξε και οι ζάντες αντικαταστάθηκαν από ένα νέο σχέδιο με 5 μπουλόνια - η S1 φορούσε τις ζάντες της Miura με ένα κεντρικό μπουλόνι.

Λίγα χρόνια μετά, η τρίτη γενιά (Series III) παρουσιάστηκε στο Σαλόνι του Τορίνο το 1973. Κάποιες μικρές αλλαγές έγιναν στο εμπρός τμήμα και τα πίσω φωτιστικά σώματα, η υποβοήθηση του τιμονιού βελτιώθηκε και το σύστημα κλιματισμού έγινε πλέον στάνταρ εξοπλισμός. Στο εσωτερικό, το ταμπλό απέκτησε μια κλίση προς την πλευρά του οδηγού και το αυτοκίνητο προσανατολίστηκε στις απαιτήσεις της Αμερικανικής αγοράς.

Σ' αυτήν την κατεύθυνση, ένα αυτόματο κιβώτιο

της Chrysler προστέθηκε στη γκάμα των επιλογών, οι εκπομπές των καυσαερίων επέφεραν μια σειρά από αλλαγές στα καρμπυρατέρ και τη ρύθμιση της ανάφλεξης - χωρίς να αλλάξει η απόδοση - ενώ οι προφυλακτήρες μπορούσαν πλέον να αντέξουν σε μικροσυγκρούσεις έως 5 μ.α.ω.

Η παραγωγή της τελευταίας γενιάς τερματίστηκε το 1978 μετά από 456 αυτοκίνητα που έφεραν το διακριτικό S3, κλείνοντας τον κύκλο ζωής αυτού του μοναδικού και αξέχαστου μοντέλου της Lamborghini. **ABR**

