



Lamborghini

ИСТОРИЯ
ЛЕГЕНДАРНОГО
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Максим Владимирович Вершинин
Lamborghini. История
легендарного производителя
Серия «Культовые
автомобильные марки (ЭКСМО)»

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=74530741
Lamborghini. История легендарного производителя:
ISBN 978-5-04-255175-8*

Аннотация

Более 60 лет Lamborghini остаётся символом исключительности, мощи и бескомпромиссного дизайна в мире суперкаров.

Книга рассказывает историю одного из самых узнаваемых производителей суперкаров в мире – от знаменитого спора Ферруччо Ламборгини с Энцо Феррари, положившего начало компании, до современных гиперкаров, меняющих представление о возможностях автомобиля.

На страницах книги – путь легендарных моделей: революционная Miura, изменившая облик спорткаров в 1960-х, футуристичный Countach 1980-х, культовый Diablo 1990-х и Revuelto, открывающий новую эпоху марки.

Каждая модель здесь рассматривается не просто как техника, а как событие в истории автомобильного дизайна.

Издание дополнено яркими иллюстрациями и сопровождается подробными комментариями к истории каждой модели.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Предисловие	6
Глава 1	7
Конец ознакомительного фрагмента.	15

**Максим Владимирович
Вершинин
Lamborghini
История легендарного
производителя**

© Вершинин М. В., текст, 2026

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

Предисловие

Ферруччо Ламборгини – один из самых известных итальянских промышленников XX века и основатель автомобильной компании Automobili Lamborghini. Его имя стало символом роскошных суперкаров, но путь к этому был необычным: Ламборгини начинал не как автомобильный конструктор, а как производитель тракторов. Его история – пример того, как инженерный талант, предпринимательская хватка и личные амбиции могут создать одну из самых легендарных марок в истории автомобилестроения. Основанная Ферруччо компания никогда не была лидером мирового автопрома по объему производства или созданию инноваций, но заняла свое место в пантеоне автомобильных легенд за счет неповторимого характера моделей – безошибочно узнаваемый брутальный дизайн, мощный двигатель и неизменная на протяжении всей истории Automobili Lamborghini связь с корридой как минимум на уровне названий машин.

Глава 1

Инженер из семьи фермеров

Будущий создатель суперкаров родился 28 апреля 1916 года в Ренаццо-ди-Ченто, в провинции Феррара, в регионе Эмилия-Романья на севере Италии, в фермерской семье Антонио Ламборгини и Эвелины Говони. Родители Ферруччо были виноградарями, так что с детства мальчик был окружен техникой – несмотря на то, что Ферруччо с ранних лет помогал отцу и матери по хозяйству, его куда сильнее интересовала сельхозтехника, чем поля, виноградные лозы и виноделие.

Антонио поддерживал интересы сына, организовав ему небольшую мастерскую на ферме, где Ферруччо проводил все свободное время, экспериментируя с механизмами. Инженерные изыскания юного Ламборгини не всегда были безопасными, и однажды он едва не устроил пожар, но на поддержке интересов мальчика со стороны родителей это никак не сказалось. Антонио и Эвелина помогли сыну получить то образование, которое интересовало Ферруччо. Будучи простыми фермерами, родители не хотели, чтобы их сын продолжал тяжелый крестьянский труд, и надеялись, что техническое образование даст ему более перспективную профессию в промышленности или сельскохозяйственном машино-

строении, тем более что все задатки талантливого инженера у мальчика были.

После начальной школы Ламборгини поступил в технический институт братьев Антонио и Джузеппе Таддиа близ Болоньи, который занимает огромное место в истории итальянской промышленности. Провинции Феррара, Модена и Болонья на протяжении сотен лет делали ставку на сельское хозяйство, а в послевоенный период стали активно развивать промышленность, состоящую из малых и средних предприятий, а также разнообразных ремесленных и коммерческих компаний, что коренным образом изменило социально-экономический ландшафт региона.



Ферруччо Ламборгини со спорткаром Lamborghini Jarama и трактором Lamborghini

Институт Таддиа играл в этом проекте ведущую роль, будучи движущей силой для появления квалифицированных специалистов для местных компаний и развития культуры предпринимательства. Одним из самых известных выпускников стал Ферруччо Ламборгини, который изучал механику и инженерное дело и уже в студенческие годы отличался практическим мышлением: юношу больше интересовали реальные проекты, а не теоретические изыскания. Правда, речи о разработке спорткаров не шло, поскольку в то время Ламборгини занимался сельскохозяйственной техникой, имевшей куда больший потенциал.

После окончания технического института «Фрателли Таддиа» в 1934 году Ферруччо Ламборгини перепробовал себя в разных амплуа, которые позволили ему развить свои навыки и применить полученный в годы учебы опыт на практике. В Болонье Ферруччо работал механиком в местном автосервисе, ремонтируя автомобили, мотоциклы и сельхозтехнику, что позволило в реальных условиях набраться опыта в поиске и устранении неисправностей.

Ламборгини, продолжая семейное дело, попробовал себя на производстве сельскохозяйственного оборудования и первых тракторов недалеко от родного города, где занимался обслуживанием и модификацией техники для местных фермеров. Параллельно с этим молодой специалист охотно занимался и автомобильными двигателями, настраивая и дорабатывая моторы по заказу частных клиентов, что позво-

лило отточить мастерство работы в условиях ограниченных ресурсов, а заодно дало возможность развить инженерную фантазию, решая интересные практические задачи. Но затем пришлось сменить комбинезон механика на военную форму.

Летом 1940 года фашистская Италия вступила во Вторую мировую войну на стороне стран Оси, так что Ферруччо Ламборгини был призван в армию. Прямого участия в боевых действиях итальянец не принимал, потому что, будучи механиком и техником Королевских ВВС Италии, Ламборгини в основном занимался обслуживанием наземной техники, грузовиков, двигателей и авиационного вспомогательного оборудования в итальянском гарнизоне в 50-м смешанном моторизованном подразделении на военной базе на Родосе в итальянских Додеканесах.

Военные годы стали для Ферруччо важной школой инженерного мастерства – служба в армии позволила получить обширный практический опыт ремонта изношенных двигателей и механизмов, а работая в условиях нехватки запчастей, Ламборгини научился находить нестандартные решения и создавать детали из того, что было под рукой. Эти навыки оказались бесценными в послевоенные годы, когда Ферруччо Ламборгини начал осваиваться в мирной жизни.

В июле 1943 года Италия свергла режим Бенито Муссолини, а в начале сентября заключила с союзниками Кассибильское перемирие, которое послужило толчком к немецкой операции «Ахсе» по насильственному разоружению ита-

льянских вооруженных сил, чтобы не дать им возможность сражаться против своих бывших союзников Австрии и Германии, как это было в 1915 году. В битве при Родосе большинство итальянских солдат бежало, но около 30 000 итальянцев было захвачено в плен.

Ламборгини, который смог остаться на свободе, затем, выдавая себя за гражданского специалиста, вернулся на свое прежнее место службы уже в качестве вольного рабочего. Сначала он выполнял различные заказы, а затем, получив разрешение немецких войск, открыл небольшую автомастерскую. Ситуация поменялась в конце Второй мировой войны, когда Родос перешел под контроль британцев, – Ламборгини был арестован как коллаборационист, так что в Италию Ферруччо смог вернуться только в 1946 году, когда после нескольких месяцев в плену все обвинения союзников были сняты. Но и в плену итальянец продолжал работать механиком, набираясь опыта и поддерживая свои навыки, которыегодились в мирной жизни.

На родину Ламборгини вернулся не один. Во время службы на Родосе Ферруччо познакомился с уроженкой Феррары Клелией Монти, которая и стала его первой женой – свадьбу сыграли в церкви Санта-Мария-ин-Вадо в Ферраре, а уже 13 октября 1947 года у пары родился первенец. Мальчика назвали Антонио (Тонино), но семейное счастье было недолгим, поскольку супруга Ферруччо умерла во время родов, оставив Ферруччо вдовцом с новорожденным ре-

бенком. Несмотря на то, что брак длился очень недолго, именно от Клелии пошла «семейная линия» Ламборгини: Тонино стал наследником фамилии и создал бренд Tonino Lamborghini, но главное – он подарил Ферруччо внучку, Элеттру Ламборгини.

В 1948 году Ламборгини познакомился с Аннитой Боргатти, 24-летней учительницей и дочерью владельцев отеля «Альберго Фонтана» в Ченто, которая стала его второй женой. Девушка взяла на себя заботу о маленьком Тонино и помогала мужу в бизнесе, занимаясь бухгалтерией и делами фирмы более тридцати лет.

Детей в этом браке не родилось, со временем отношения разладились, и союз Ферруччо и Анниты закончился разводом, но нельзя не отметить роль Боргатти в становлении Ламборгини как бизнесмена, поскольку девушка внесла огромный вклад в компанию, которая со временем стала известным на весь мир брендом, который занимался бухгалтерским учетом и управлением персоналом.

В 1974 году Ферруччо женился на Марии-Терезе Кане, которая родила Ламборгини дочь. Патриция Ламборгини появилась на свет, когда ее отцу было 58 лет, став наследницей построенной империи. К тому времени Ферруччо уже был одним из крупнейших бизнесменов и промышленников в Италии, но это случилось далеко не сразу, и путь к успеху простым не был.

После Второй мировой войны, вернувшись в родной реги-

он Эмилия-Романья в 1946 году, итальянец обнаружил страну в состоянии экономического упадка: инфраструктура была разрушена, сельское хозяйство нуждалось в восстановлении, а фермеры испытывали острую нехватку современной техники. Ферруччо увидел в этом не только острую проблему, но и большие возможности.

Ламборгини открыл небольшую мастерскую в Пьеве-ди-Ченто, недалеко от своего родного города Ренаццо, где ремонтировал автомобили, а затем начал переоборудовать списанные военные грузовики и прочее армейское оборудование в сельскохозяйственную технику. В послевоенной Италии оставалось большое количество списанной военной техники – грузовиков, двигателей, трансмиссий и других компонентов, которые правительство национального единства Италии, сформированное после Второй мировой войны, оставило в ведении нового органа ARAR. Его задачей стала продажа товаров и военной техники, конфискованных у противника, или военных излишков, оставленных союзной армией.

Ферруччо, обладая инженерным опытом и практическим мышлением, увидел в этом большой потенциал и стал использовать эти детали для создания сельскохозяйственных машин. По легенде, эта идея пришла ему в голову во время медового месяца, который он прервал, чтобы воплотить свой замысел в жизнь. Используя двигатели, коробки передач и дифференциалы от грузовиков и военной техники из

центров ARAR, инженер превращал их в столь важные для восстановления послевоенной экономики тракторы – неказистые, но эффективные. В 1948 году в Ченто была основана компания Lamborghini Trattori, специализирующаяся на разработке и производстве сельскохозяйственной техники.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.