

Lamborghini Miura & Ferrari Daytona 1967

262^{km/h} & 278^{km/h}

Enzo „Commendatore“ Ferrari a Ferruccio Lamborghini pracovali pouhých 27 km vzdušnou čarou od sebe, jejich smýšlení ale bylo jako ze zcela odlišných planet.

Enzo Ferrari byl konzervativní, proto jeho 365 GTB/4 Daytona měla motor vpředu a hnanou zadní nápravu. Ferrari vždy říkal, že koně se zapřahají před vůz. Daytona jezdila jako tradiční Ferrari. Úžasný mechanický zvuk z vidlicového dvanáctiválce před vámi, vysoká řadič páka v kovové kulise napravo vedle řidiče, a když jste na to šlápli, silný odpich vás zapasoval do sedadel. Se vzrůstající rychlostí se dostavovaly podobné pocity jako v posledním vozíku na horské dráze.

Ferruccio Lamborghini dříve vlastnil vůz Ferrari a moc toužil po tom Enza trumfnout. Schwálil proto netradiční Miuru s motorem uloženým uprostřed a nízkým předkem poskytujícím široký výhled na cestu. Vidlicový dvanáctiválec uložený napříč za řidičem hnal auto kupředu. Zážitek byl tedy mnohem bližší jízdě na horské dráze v prvním vozíku.

Takto rozdílní plnokrevníci přitom pochází z téměř toho samého plemene. Na počátku šedesátých let ovlivnily významné kulturní změny automobilový design a jednotlivé země se ujaly vedení v odlišných oblastech. Anglie se pustila do závodních vozů s motory uprostřed. Porsche vynikalo v aerodynamice. U amerických společností vyrábějících pneumatiky to vypadalo, že jejich produkty jsou každý týden širší než ten předchozí. A (s několika výjimkami, jako je třeba Jaguar E-Type) Italové kralovali na poli designu.

Tato poslední zmíněná oblast není žádnou novinkou a překvapivě ji lze poměrně přesně lokalizovat. Možná díky svým předkům známým výrobou kovových hrnců, brnění a hlavní měli mladí muži ze severoitalského Turína ten správný přístup k tvarování automobilových karoserií. Giovanni Agnelli založil v Turíně Fiat a poskytl místním spousty kovu, kterému bylo potřeba dodat nějaký tvar. Ne náhodou vznikla známá designová studia Pininfarina, Bertone, Ghia a Italdesign tak blízko sebe nedaleko Turína.

Zůžeme to ještě víc. Mezi lednem a srpnem 1938 se v okolí Turína narodili tři kluci, Leonardo Fioravanti, Marcello Gandini a Giorgetto Giugiaro. V kombinaci je toto trio zodpovědné za (vedle mnoha dalších) vozy Lamborghini Countach; Ferrari Dino, Boxer a 308; Lotus Esprit; Detomaso Mangusta; DeLorean; BMW M1; Alfa Romeo Carabo; Lancia Stratos; Lamborghini Miura a Ferrari Daytona.

Přeskočme nyní doprostřed roku 1964, kdy se inženýři Lamborghini Giampaolo Dallara (který dnes dělá šasi pro sérii Indy Racing League) a Paolo Stanzani spojili s prvotřídním mechanikem a zkušebním jezdcem Bobem Wallacem, aby mimo pracovní dobu zkonstruovali sportovní auto s motorem uprostřed. Přestože se u závodních aut jednalo o zcela běžnou konstrukci, v sériové výrobě ji u sportovního vozu ještě nikdo nepoužil. A Ferruccio Lamborghini jejich projekt schválil.

Vůz byl připraven na Turínský autosalon na konci roku 1965 s označením P400 (*posteriore* – vzadu – uložený čtyřlitrový motor). Základ tvořil ocelový rám s uložením motoru a rovnoběžníkových náprav. Firemní čtyřlitrový vidlicový dvanáctiválec byl umístěn příčně za kabinou, pětistupňová převodovka pak v kombinovaném pouzdře s klikovou skříní a společným mazáním. Přestože se jednalo o fascinující a velmi slibnou studii, rám postrádal dvě zásadní věci: karoserii a jméno.

Designér Marcello Gandini neměl ještě ani třicet let, když mu jeho tehdejší šéf Nuccio Bertone ze společnosti Carrozzeria Bertone svěřil návrh designu nového Lamborghini. Vzpomíná: „Po představení P400 na Turínském autosalonu v roce 1965 kontaktoval pan Lamborghini společně s inženýry Dallarou a Stanzanim společnost Carrozzeria Bertone s žádostí o design karoserie, přičemž se mělo jednat o sportovní vůz. Už na první pohled bylo jasné, že z toho dokážeme vytvořit opravdu hodně sportovní auto.“

Jaké dostali instrukce? „Neměli jsme žádné specifické pokyny, všichni jsme se ale shodli na tom, že karoserie musí zdůraznit, nikoliv skrývat, očividné a agresivní svalnaté pojetí rámu.“

Gandini, který později stál za designem karoserie Lamborghini Countach, označuje Miuru jako „syntézu tradice slavných sportovních aut z padesátých

a šedesátých let, ovšem pojatou moderně. A právě proto ji všichni milovali. Vůz byl zajímavý a nový natolik, aby ohromil, zároveň však měl ladné tvary lahodící oku“. Vzápětí dodává: „Tohle nebyl případ Countache, který se více trápil ve svých neobvyklých tvarech, alespoň na první pohled.“

Když se v březnu 1966 otevřely brány Autosalonu Ženeva, koncept P400 měl karoserii včetně výklopných světel s obočím, ohnivě oranžovým lakem a jméno Miura, které pochází ze španělského plemene bojových býků. Testy a recenze dopadly skvěle a tento vůz upevnil jméno Lamborghini jednou provždy jako konkurenceschopného rivala Ferrari.

Kolem účasti Giorgetta Giugiaro na designu Miury panuje jistá kontroverze. První, kdo tyto fámy rozptýlil, byl sám Giugiaro, když poukázal na skutečnost, že společnost opustil v listopadu 1965 kvůli práci pro karosárnu Ghia. Gandini nastoupil na jeho místo a Miura se představila následujícího března na autosalonu v Ženevě.

Žádná fotka nedokáže zachytit zvuk dvanáctiválce Miury, schouleného pod nádherným lamelovým zadním oknem, ani jak obrovsky auto působí naživo. Celková délka vozu činí 4 360 mm, šířka 1 760 mm, ovšem na výšku má pouhých 1 050 mm.

Miura se nejprve objevila jako pouhé šasi na Turínském autosalonu na konci roku 1965. Inženýři Giampaolo Dallara a Paolo Stanzani na tomto velkolepém projektu s motorem uprostřed pracovali ve svém volnu společně s Bobem Wallacem.

Designér Marcello Gandini označuje Miuru jako „syntézu tradice slavných sportovních aut z padesátých a šedesátých let, ovšem pojatou moderně“.





Giugiaro nicméně strávil šest let ve společnosti Bertone, kde společně se svým týmem pracoval na designovém stylu vozů s motorem uprostřed, který se stal základem Miury. Vzpomíná, že díky silné ekonomice mezi lety 1960 a 1963 vzniklo mnoho nových automobilů a řada výrobců aut měla ambici zúčastnit se nepsaného závodu, kdo jako první uvede do sériové výroby sportovní auto s motorem uprostřed.

Giotto Bizzarrini byl jedním z nich, postrádal ovšem dostatečné finance. Alessandro De Tomaso také chtěl, aby pro něj Giugiaro (prostřednictvím Bertone) vytvořil model s motorem uprostřed, i on ale narazil na problém nedostatečného financování. Nuccio Bertone jako schopný manažer došel k závěru, že logickým řešením otázky, kdo jako první sestrojí sportovní auto s motorem uprostřed, může být jedině Lamborghini.

Přes veškerý výkon a potenciál, který Miura měla, se s tímto vozem Lamborghini nikdy nezávodilo. Někteří kritici argumentují, že Ferruccio Lamborghini odmítal účastnit se závodního dění, aby nemusel čelit přímé konkurenci svého největšího rivala, značky Ferrari.

Redakce časopisu *Road & Track* uznala, že Daytona nepatří mezi nejexotičtější auta světa, nicméně uvedla, že je to „... nejlepší sportovní auto na světě. Nebo nejlepší GT. Vyberte si, je obojím“. Jako nová stála Daytona 19 500 tehdejších dolarů, což je jen velmi malá část její dnešní hodnoty. Tato Daytona má tradiční kola Borrani s výpletem, jeden ze znaků prvních vyrobených kusů. Pozdější vozy byly osazeny litými koly, za jejichž designem stojí Cromodora, které se svým tvarem proslavily natolik, že se tento design běžně označoval jako „kola Daytona“.

Předtím, než Giugiaro odešel, jej Nuccio Bertone požádal o design auta s motorem uprostřed. Dostal rozměry, rozmístění motoru, pedálů a volantu, nikoliv však jméno, ačkoli sám předpokládal, že by se mohlo jednat o vůz Bizzarrini. Poukazuje na to, že přechod na konstrukci s motorem uprostřed představoval problém spíše technický pro inženýry než pro designéry. A stejně jako mnozí jiní, kteří se zapojili do návrhů prvních aut s motorem uprostřed, Giugiaro uvádí, že „Ford GT40 (první závodní verze) s úctou k vývoji sportovních vozů tehdejší doby pro nás byl velmi důležitý“.

Co si Giugiaro pomyslel, když poprvé spatřil Miuru? „Bylo to úžasné dílo, zcela nový druh sportovního auta,“ říká a dodává: „O Miure můžete říct hodně věcí. Můžete ji za něco milovat, můžete ji nenávidět, její důležitost však spočívá v tom, že Lamborghini našlo způsob, jak dostat sportovní závodní auta do ulic. Podařilo se to hned napoprvé, a navíc velmi úspěšným způsobem.“

„Miura byla prvním vozem, ve kterém byla pozice řidiče umístěna tak vpředu,“ dodává Giugiaro. To znamenalo zcela nové poměry mezi základními rozměry, jako jsou přední a zadní převisy, umístění kabiny a motorového prostoru tak, že „z optického hlediska to byl skutečný průlom“.



jak vysvětluje Giugiaro. Nová koncepce podle něj měla i psychologický dopad. „Myšlenka dlouhé kapoty šla vždy ruku v ruce s prestiží a luxusem. Přesun motoru dozadu a změna proporcí při zachování vážného, závodně laděného vzhledu, bylo skutečně něco zcela nového.“

Poté, co Giugiaro přešel do karosárny Ghia, získal Alessandro De Tomaso konečně vůz s motorem uprostřed navržený Giugiaroem. Nesl jméno Mangusta. Giugiaro poukazuje na skutečnost, že při návrhu designu Mangusty byl poměrně omezen v rozletu, protože své dřívější nápady na auto s motorem uprostřed nechal u svého tehdejšího zaměstnavatele, studia Bertone. Chtěl, aby Mangusta byla odlišná od obvyklých zaoblených tvarů, které navrhoval u Bertone. Proto přední sklo více položil a posunul B sloupky, aby obě auta vizuálně odlišil.

Zatímco Miura mířila jasně kupředu nejen rozvržením šasi, ale i pokrokovým designem, Ferrari Daytona byla více konzervativní, ovšem s důrazem na takový design, aby byla jasně odlišitelná od svých předchůdců.

Daytona má mnohem jednodušší příběh než Miura. Psal se rok 1965. Leonardo Fioravanti byl mladý designér ve studiu Pininfarina s výraznou představivostí a dostatkem nezávislosti, aby mohl pracovat, na čem chtěl, když „jednoho dne dorazilo do studia v Grugliascu hotové šasi s koly, motorem, volantem a nádrží. Jenom náhodou jsem ho uviděl hned poté, co sjelo z nákladáku“, jak popisuje Fioravanti. „Byl jsem ohromen. Okamžitě jsem si uvědomil, že až do té doby jsme dělali všechno špatně.“

Fioravanti si už nezpomíná, na jakém projektu tehdy pracoval, ten však šel ihned stranou. „Hnala mě touha navrhnout nové Ferrari. Celý týden jsem pracoval bez chvilky odpočinku. Manželka mě vídávala vždy jen pozdě večer. Konečně jsem své dílo dokončil... tři nebo čtyři pohledy z různých úhlů!“

Své návrhy prezentoval vedení. Sergio Pininfarina byl zprvu překvapen, jak na danou situaci vzpomíná designér. „...Ferrari? Vždyť žádné nové Ferrari teď není v plánu.“ Vysvětlil jsem mu, proč jsem to udělal, a když se pak podíval na návrhy, byl ohromen. Krátce poté se Pininfarina setkal s Enzem Ferrarim a řekl mu: „Rádi bychom vám něco navrhli – nové GTB.“



Enza Ferrariho nabídka zaujala, zřejmě protože jeho tehdejší grand tour model, 275 GTB/4, se neprodával nejlépe. V současnosti, kdy se zachovalý kousek GTB prodává za 400 000 dolarů, to zní trochu divně, tak to ale tehdy bylo.

Fioravanti předkládá svůj pohled na věc: „Pro mě nebylo 275 GTB/4 nejlepším Ferrari. Nyní je považováno za jedno z nejlepších, pro mě ale bylo trochu staré, a ne zrovna pěkně tvarované z boku. Byl to takový divný mix odkazů na všechno možné, co Ferrari vytvořilo dříve.“

Ferrari dalo zelenou novému autu s šasi GTB, což znamenalo ocelový trubkový rám, rovnoběžníkové nápravy a ten nejvznešenější motor ze všech: 4,4litrový vidlicový dvanáctiválec s výkonem 352 koní. Přestože klasické rozložení znamenalo, že vůz nebude tak technicky zajímavý jako Miura, překonal tento hendikep silným odkazem značky a téměř mystickou aurou, kterou Lamborghiniho vozy nikdy neměly kvůli odmítavému postoji Ferruccio Lamborghini k závodění.

Jak se ukázalo, nejobtížnější částí designu Daytony byl její předek, protože šasi GTB bylo na svou délku příliš úzké. Na modelu ve skutečné velikosti vypadal původní návrh poměrně slušně, jak ale Fioravanti vzpomíná, „největší kritika se snesla na předek. Velmi neuspokojivý. Příliš úzký. Příliš vysoko nad zemí. V mých očích zastaralý“.

Při jednom ze svých ojedinělých výletů mimo Maranello navštívil Enzo Ferrari studio Pininfarina v Turíně, aby se podíval na model

Ve své době zrychlovala Daytona na 100 km/h v časech mezi 5,4 a 5,9 sekundy a maximální rychlost se pohybovala lehce pod 280 km/h podle specifikace daného vozu. Ferrari auto oficiálně Daytona nepojmenovalo, označení se ale rychle zažilo jako vzpomínka na zisk prvních tří míst vozy Ferrari 330 P4 na tomto slavném okruhu na Floridě v roce 1967.

Daytony ve skutečné velikosti. Fioravanti vzpomíná, že se Ferrari mu model líbil, „měl však jednu připomínku. „Širší rozchod kol, prosím.“ Nevzpomínám si, jestli to bylo šest nebo osm centimetrů, každopádně to bylo enormní číslo. Mnohem větší, než bylo u Ferrari, kde se jednotlivé změny dělaly jen velmi pozvolna, zvykem“.

Další zásadní změna, kterou Daytona prošla, zahrnovala změnu tvaru mřížky chladiče z tradičního oválu. Přesvědčit Enza, aby souhlasil s navrhovanými změnami, nebylo snadné, nevalné prodejní úspěchy 275 GTB jej ale nahlodaly natolik, aby nakonec přikývl.

Fioravanti navrhl pro GTB i interiér, ke kterému hned přidává vysvětlení: „Jako u jiných Ferrari, pod kterými jsem podepsán, neexistují žádné návrhy interiéru na papíře. Do auta jsem dal to, co přišlo od lidí z Ferrari: nejlepší možnou pozici za volantem, ciferníky, řazení, volant, a přitom jsem měnil jen to nezbytně nutné.“ Existovaly jen nákresy, jak mají vypadat švy na čalounění, mřížky ventilace, a to je vše.

„Nakonec jsme pro oficiální představení na Pařížském autosalonu v roce 1968 zvolili novou metalickou červenou barvu,“ pokračuje designér a vzápětí dodává, že 365 GTB/4 „... byl obrovský úspěch“.

Daytona, jejíž označení odkazuje na zisk kompletních stupňů vítězů vozy Ferrari 330 P4 na této trati v roce 1967, ovšem neušla kritice. Její nedostatky? Motor uložený vpředu. Ferrari již mělo v nabídce model s vidlicovým šestiválcem uloženým uprostřed, Dino 206/246 (také s karoserií navrženou Fioravantim), a tisk očekával od Ferrari vůz s velkým motorem uloženým uprostřed jako odpověď na konkurenční Miuru, která tehdy byla už dva roky na trhu.

Studio Pininfarina ostrou kritiku očekávalo. Ve skutečnosti se mnoho vlivných lidí ve studiu roky snažilo přesvědčit Enza, aby takové auto s motorem uprostřed udělal. „Mluvili jsme o tom s Commendatorem nespočetněkrát,“ vzpomíná Fioravanti, „a byli jsme připraveni takové auto i navrhnout, Commendatore o tom ale nebyl zcela přesvědčen.“

Jeho námitky? „Byl proti, protože podle legendy se koně zapřahají před vůz.“