



Je s podivem, jakou roli hraje náhoda i v těch nejkonzervativnějších odvětvích automobilového průmyslu. Ferruccio Lamborghini měl vždycky svojí hlavu a dokázal se prosadit v segmentu, kde dle slov jeho největšího konkurenta z Maranella nebylo nikdy místo pro výrobce traktorů. Opak byl pravdou a právě odlišný přístup umožnil existenci jedinečných vozů, které se navždy zapsaly do automobilové historie.

Na ženevském autosalonu v roce 1967 Ferrucia Lamborghiniho zaujal koncept čtyřmístného sportovního vozu studia Bertone se jménem Marzal.



I když měl k jeho provedení výhrady a hlavně křídlové prosklené dveře mu připadaly příliš avantgardní, tak začal přemýšlet o tom, zdali by samotná idea rychlého a pohodlného vozu s plnohodnotným místem pro čtyři dospělé cestující nemohla slušně doplnit tehdejší výrobní portfolio jeho společnosti, takže se o dva roky později vedle Miury a 400GT objevila Espada pojmenovaná trefně podle toreadorova meče, který brutálně rozřal klidné vody trhu s italskými sportovními vozy.



Byla to první a byla nejlepší. Byla první, protože se jednalo o první sériově vyráběnou sportovní limuzinu. Byla nejlepší, protože byla první, která byla schopna konkurovat limuzinám jako Rolls-Royce Phantom a Bentley Continental. Byla první, která byla schopna konkurovat sportovním vozům jako Ferrari 250 GT a Jaguar XK. Byla první, která byla schopna konkurovat všem těmto vozům zároveň. Byla první, která byla schopna konkurovat všem těmto vozům zároveň. Byla první, která byla schopna konkurovat všem těmto vozům zároveň.