



Automobili Lamborghini S.p.A. – Geschichte

1963-1964

Die Geschichte von "Lamborghini Automobili" beginnt offiziell im Jahr 1963. Allerdings müssen wir uns auch die weiter zurückliegenden Wurzeln dieses Ereignisses ansehen, und das sind die Wurzeln von Ferruccio Lamborghini: 1916 im Zeichen des Stiers geboren, nahm der fleißige, rastlose und willensstarke Italiener die Führungsrolle bei der Gründung der Firma ein und prägte auch die frühe Phase dieser herausragenden Erfolgsgeschichte.

Als er sich entschied, ein Werk für Luxus-Sportwagen zu bauen, war Ferruccio bereits ein reicher Mann. Nach dem zweiten Weltkrieg hatte er mit viel Energie und Entschlossenheit eine Traktorenfabrik aus der Taufe gehoben und damit Maßstäbe in diesem Industriezweig gesetzt. Weitere Unternehmensgründungen folgten, und so sammelte er sein Vermögen zum perfekten Zeitpunkt an: noch vor seinem 50. Geburtstag. In den 60er-Jahren war Lamborghini ein einflussreicher und erfolgreicher Mann, der genau wusste, was er wollte. Doch als er verkündete, einen Supersportwagen bauen zu wollen, um mit Ferrari zu konkurrieren, dachten viele Leute, er sei verrückt geworden. Die Konstruktion eines solchen Autos wurde als sinnlose Verschwendung betrachtet; als riskanter Sprung ins Ungewisse; als etwas, mit dem er sein Vermögen vernichten würde, ohne jemals Profit zu machen.

Er begann die Arbeit an dem Projekt Ende 1962. Im Mai 1963 hatte Lamborghini bereits "Automobili Ferruccio Lamborghini" gegründet. Er kaufte ein großes Grundstück in Sant'Agata Bolognese, etwa 25 Kilometer von Bologna entfernt, um dort eine neue, große und ultramoderne Fabrik zu errichten. Durch die Erfahrung, die er bei seinen anderen Unternehmen erlangt hatte, wusste er genau, welche Anlagen er brauchte: So entstand eine extrem funktionale Struktur, die damals einzigartig im Automobilbau war. Das riesige, hell erleuchtete Hauptgebäude grenzte an das Verwaltungsgebäude an, so dass das Management durchgehend ein Auge auf die Lage in der Produktion haben konnte. Das war ideal für Lamborghini, der oft die Ärmel hochkrepelte und selbst Hand an die Autos legte, wenn er sah, dass etwas nicht so gemacht wurde, wie er es haben wollte.

Das erste Modell war naturgemäß schnell fertiggestellt, denn zwischen Lamborghinis Entschluss, die Fabrik zu bauen, und dem Datum, das er für die offizielle Präsentation genannt hatte, lagen nur wenige Monate. Den passenden Rahmen für die Enthüllung



sollte der Turiner Autosalon bilden, der Anfang November 1963 stattfinden würde. Da Lamborghini genau wusste, was er wollte, verlor er auf der Suche nach den richtigen Leuten keine Zeit. Für den Motor, der nicht weniger als der beste V12 in der Region, und damit in aller Welt, werden sollte, wandte er sich an Giotto Bizzarrini, der einige von Ferraris jüngsten Motoren entworfen hatte. Für den Rest des Autos und für den Beginn der Produktion engagierte er die beiden vielversprechenden jungen Ingenieure Giampaolo Dallara und Giampaolo Stanzani. Vor ihnen stand eine große Herausforderung und die Zeit war knapp. Das Team trotzte allen Widrigkeiten, und als der 350 GTV in Turin schließlich enthüllt wurde, feierte man ihn als Meisterwerk.

1964 war ebenfalls ein außergewöhnliches Jahr: Es markierte die Geburt des 350 GT. Der umgehend nachgelegte und beinahe unvermeidliche Sprössling des 350 GT, von dem 120 Exemplare gebaut wurden, war der 400 GT. Er besaß einen auf 4 Liter Hubraum vergrößerten Motor und das erste Getriebe, das bei Lamborghini im Haus entwickelt wurde. Der 400 GT basierte anfangs auf der Zweisitzer-Karosserie, die später zum 400 GT 2+2 mit zwei zusätzlichen Sitzen weiterentwickelt wurde, und erreichte die respektable Gesamtstückzahl von 273 Einheiten.

1965-1966

Und so begannen die Coupés aus Sant'Agata ab Anfang 1965 für immer mehr Aufmerksamkeit zu sorgen. Dies war die erste große Ära von Lamborghini - eine der produktivsten und kreativsten Phasen in der Unternehmensgeschichte. Zwischen Oktober 1965 und Juni 1966 präsentierte das Unternehmen eine erstaunliche Zahl neuer Modelle. Während Autos wie der 3500 GTZ (mit einer Zegato-Karosserie), der 350 Spyder von Touring und der Monza 400 aus der Feder von Neri und Bonacini im Grunde Prototypen waren, war das auf den ersten Blick extravagante Chassis, welches beim Turiner Autosalon 1965 auf dem Lamborghini-Stand präsentiert wurde, dazu bestimmt, für tiefgreifende Auswirkungen in der Geschichte des Unternehmens und der gesamten Automobilindustrie zu sorgen. Das Design dieses Chassis geht zurück auf den enormen Enthusiasmus der beiden Ingenieure, die Ferruccio zu den Leitern der Technischen Entwicklung in seiner Fabrik gemacht hatte: Dallara und Stanzani waren jung, leidenschaftlich und enthusiastisch. Lamborghini schenkte ihnen sein Vertrauen, indem er sie an die Spitze dieser neuen und außerordentlichen Operation setzte. Und die beiden Ingenieure dankten es ihm schon bald mit neuen, fortschrittlichen Ideen. Inspiration fanden sie vor allem in der Rennsportszene jener Zeit, genauer gesagt bei den zweisitzigen Sportwagen. Deren Konzept war auch das der beiden jungen Ingenieure aus Bologna: Statt den klassischen, traditionellen GT neu zu interpretieren, wollten sie lieber die minimal gebändigte Version eines vollwertigen Rennautos auf die



Straße bringen. Daher besaß ihr Projekt, das zwischenzeitlich den Codenamen "400 TP" trug, den 4 Liter großen 12-Zylinder aus dem 400 GT, welcher quer hinter den Sitzen eingebaut war. Das Getriebe und das Differenzial bildeten eine Einheit, die direkt am Motor saß. Das Chassis war aus gefalztem Stahlblech zusammengeschweißt worden, und um das Gewicht zu senken, hatten die Techniker Löcher in die Bleche gebohrt.

Es heißt, als Ferruccio Lamborghini das Projekt erstmals zu Gesicht bekam, habe er es sofort und ohne Änderungen oder Einschränkungen abgesegnet. Für die beiden Designer war das wahrscheinlich eine große Überraschung, denn mit einem solch glücklichen Ausgang hatten sie nicht rechnen können. In einem Punkt sollte der so oft richtig liegende Lamborghini aber irren: Er erklärte, ein solches Auto müsse gebaut werden, um die Bekanntheit der Marke zu steigern. Es sollte also ein Werbeinstrument sein. Ferruccio glaubte jedoch, dass es sich weltweit nicht mehr als 50 Mal verkaufen würde. Ab und zu machen eben auch die Besten Fehler. Das Chassis war in recht kurzer Zeit fertiggestellt und wurde im Oktober 1965 auf dem Turiner Autosalon ausgestellt. Einer, der vom Start weg an den Erfolg des Fahrzeugs und vor allem an Lamborghinis Können glaubte, war Nuccio Bertone. Der aus Turin stammende Karosseriebauer war ein Experte für Autos und Motoren. Als er das Chassis sah, trat er sogleich an Lamborghini heran und sagte: "Ich kann Ihnen den Schuh fertigen, der an Ihren Fuß passt." Die beiden schüttelten einander die Hand, und das war der Beginn eines außergewöhnlichen Abenteuers.

Es war nun an Marcello Gandini, Bertones Ideen zu interpretieren. Er kreierte eine einzigartige und aufsehenerregende Karosserie für das in Bologna gebaute Chassis - etwas, das sich mit seiner Mischung aus Aggressivität, Eleganz, Originalität und Klasse als nicht wiederholbar erweisen sollte: Der Miura war geboren.

Niemand weiß, wie das Auto zu seinem Namen kam. Vor allem wollte Ferruccio nie erklären, wie und warum er sich für die Analogie zur legendären spanischen Stierzucht mit den außergewöhnlichen und kraftvollen Bullen entschieden hatte. Für jemanden wie ihn, der im Tierkreiszeichen des Stiers geboren worden war und dieses Symbol als das stolze Logo all seiner industriellen Aktivitäten gewählt hatte, muss es logische Konsequenz gewesen sein, auch eines seiner Autos nach einem Kampfstier zu benennen. Eine größere Überraschung war da schon, dass er instinktiv den besten und passendsten Namen für sein erstes Auto wählte - ein Name, der weltweit einen enormen Effekt haben sollte. Glaubt man den Experten, sind die Stiere aus der Miura-Zucht alles andere als gewöhnliche Tiere. Sie sind die kraftvollsten aller Kampftrier, aber vor allem sind sie die intelligentesten und kampfeslustigsten. In ihren Büchern erzählen Toreros oft vom unverkennbaren Blick eines Miura-Stiers - der Blick eines wahren Kämpfers, scharfsinnig und schlagkräftig. Der Name passte zu



Lamborghinis Auto, und mit nur fünf Buchstaben war er sehr kurz und damit einprägsam.

Um den Miura fertigzustellen, gingen alle mit Vollgas ans Werk. Gandini erinnerte sich später daran, dass zwischen Oktober 1965 und Februar 1966 alle beinahe rund um die Uhr arbeiteten, sieben Tage die Woche. Ein sehr wichtiger Termin stand an und niemand wollte diese perfekte Gelegenheit für die Enthüllung des neuen Modells verpassen: der Genfer Autosalon 1966. Es war ein Wunder: Das Chassis, welches im Herbst 1965 als komplett experimenteller Prototyp präsentiert worden war, hatte sich in das aufregendste Auto der Welt verwandelt - in nur vier Monaten. Der Miura war das absolute Highlight auf dem Autosalon in Genf.

Die Begeisterung kletterte in schwindelerregende Höhen, aber Lamborghini schaffte es, sie nochmals zu steigern, indem er den Miura zum Großen Preis von Monte Carlo mitbrachte - das wichtigste Wochenende für Sportwagen im Allgemeinen und die hochklassigen italienischen Autos im Speziellen. Der orangefarbene Miura, den er an jenem Samstag vor dem Hotel de Paris parkte, lockte so viele Schaulustige an, dass der Verkehr zum Erliegen kam. Das steigerte noch einmal die Begeisterung, das Interesse und die Zahl der Bestellungen. Kurz gesagt: Der Miura war vom Start weg ein Erfolg.

1967-1972

Im Oktober 1966, nur drei Jahre nach dem eher zaghaften Debüt in Turin, kam Lamborghini mit einem außergewöhnlichen Aufgebot zum Turiner Autosalon: Die Modellpalette war zu diesem Zeitpunkt auf eine stattliche Zahl von Fahrzeugen angewachsen. Obwohl er nicht mehr produziert wurde, war der 350 GT offiziell noch immer verfügbar. In Turin zog aber vor allem das goldene Duo aus dem 400 GT 2+2 Coupé und dem Miura die anerkennenden Blicke der Experten auf sich. Diese beiden Traumautos lockten die Besucher in Scharen an den Stand der jungen Firma aus Bologna, die quasi über Nacht zum Liebling aller Autozeitschriften aufgestiegen war. Auch der prestigeträchtige Karosseriebauer Touring präsentierte auf dem Salon eine seiner Kreationen, die allerdings auch der Schwanengesang der Firma werden sollte: Es war der originale Flying Star, basierend auf dem Frontmotor-Chassis des 400 GT.

Wir schrieben das Jahr 1967, und Lamborghini konnte mittlerweile sehr viel optimistischer in die Zukunft blicken. Die Flut an Bestellungen für den Miura pumpte frisches Geld in das Unternehmen, aber vor allem sorgte sie für ein beispielloses Interesse und einen bis dahin ungeahnten Bekanntheitsgrad. Zumindest in diesem Bereich war Lamborghini auf dem richtigen Kurs: Ein Modell wie dieses war dazu bestimmt, die Herzen aller Autoliebhaber im Sturm zu erobern. Und so wurde Lamborghini ein



klingender Name in der Welt der Autos - ein Symbol für den Exzess, für das Überschreiten von Grenzen ohne auf die Kosten zu schauen und dafür, stets mehr und bessere Arbeit zu leisten als jeder Konkurrent - ungeachtet dessen, was als machbar galt und was nicht. Diese Philosophie brachte zahlreiche Autoliebhaber dazu, den 400 GT - zu jenem Zeitpunkt ein ernstzunehmendes und ausgereiftes Fahrzeug - zu kaufen und zu würdigen. Doch erst der Miura verlieh dem Unternehmen ein einzigartiges Prestige.

Das Jahr 1967 begann mit einem außergewöhnlichen Auftritt, und diesmal war das Thema - geistiges Kind von Bertone und Gandini - ein aufregender Viersitzer mit einem hinter der Achse quer eingebauten Heckmotor und sensationellen Scherentüren. Das Konzept vertikal öffnender Türen wurde erstmals bei diesem exotischen Fahrzeug umgesetzt, das den Namen Marzal erhielt. Es sollte nicht das letzte Mal sein: Die Scherentüren entwickelten sich im Laufe der Zeit zum prägenden Markenzeichen aller Spitzenklassen-Lamborghinis. Der Marzal war zwar nicht für eine Serienfertigung bestimmt, das hielt ihn aber nicht davon ab, Star vieler Automobilsalons zu werden und auf den Titelseiten internationaler Magazine gefeiert zu werden. Er wurde sogar von Fürst Rainier von Monaco für ein ganz besonderes Event ausgewählt: Der Regent eröffnete den Großen Preis von Monte Carlo 1967 mit einer Runde im Marzal, mit Prinzessin Grazia an seiner Seite. Mit diesem Coup bewies Ferruccio Lamborghini mal wieder sein feines Näschen für perfekte Publicity.

Während Dallara und Stanzani mit Hilfe des neuseeländischen Testfahrers Bob Wallace daran arbeiteten, das in Produktion befindliche Auto zu verbessern, machte Ferruccio - immer strotzend vor guten Ideen - weiter Druck, um der Welt weitere neue Modelle zeigen zu können. Es war nicht einfach ein Fall von Eitelkeit. Die Präsentation des Miura Roadster auf dem Autosalon in Brüssel 1968 beispielsweise war auch ein Test: Man beobachtete die Reaktionen des Publikums, um auszuloten, ob die Aufnahme eines Cabrios in die Modellpalette Sinn machen würde. Trotz der sichtbaren Begeisterung für den Miura Roadster liefen für dieses Modell relativ wenige Bestellungen ein, weshalb es für immer ein Show-Prototyp blieb und nie in die Serienfertigung ging. Umso wichtiger war die Einführung des Islero GT im März 1968, nachdem er am 16. Februar offiziell präsentiert worden war. Mit 6.450.000 Lire lag der Preis ziemlich hoch. Nichtsdestotrotz machte ihn sein 300-PS-Motor zu einem Automobil, das seinen prestigeträchtigen Namen zurecht trug und das mit einem komfortablen und hervorragend verarbeiteten Interieur zu überzeugen wusste. Das war der GT, von dem Lamborghini geträumt hatte - der legitime Nachfolger des 400 GT, dessen Produktion nach dem Konkurs von Karosseriebauer Touring ausgelaufen war. Der Islero GT war ein beeindruckendes 2+2-Coupé mit dem gleichen Motor und Fahrwerk wie der 400, den er ablöste. Lamborghinis Kundschaft jedoch hatte sich sehr an die stylischen Rundungen



des Miura gewöhnt und die Verkaufszahlen des eher kantigen Islero GT waren daher einigermaßen bescheiden.

Dafür wartete eine Erfolgsgeschichte auf eine andere wichtige Neuvorstellung, die in jenem Jahr auf dem Lamborghini-Stand des Genfer Autosalons präsentiert wurde. Der Espada, ein entfernter Verwandter des Marzal, war ein ungewöhnlicher Zweitürer mit Frontmotor und vier sehr bequemen Sitzen. Mit seinem 2.650 mm großen Radstand trug er einen originellen und innovativen Stil zur Schau, der Marcello Gandinis wahrscheinlich erfolgreichste kreative Phase symbolisierte. Der Espada war nicht weniger als revolutionär. Er war neu und anders: von den ausgewogenen Proportionen und der langgezogenen Heckscheibe, die übrigens gleichzeitig den Kofferraumdeckel darstellte, über die große, flache Motorhaube mit den charakteristischen NACA-Lufteinlässen bis zur niedrigen Gürtellinie und den teilweise abgedeckten hinteren Radhäusern. Wieder einmal liefen zahllose Bestellungen ein. Nicht nur, weil sich der Name Lamborghini etabliert hatte, sondern auch weil das Konzept des Espada absolut überzeugend war.

Trotz der logistischen und organisatorischen Probleme jener Phase gaben alle weiter Gas. Obwohl die Fertigungslinien der drei Modelle (Islero, Espada und Miura) im Jahr 1969 erst seit Kurzem liefen, arbeitete man schon an Verbesserungen. Das wichtigste Projekt war zweifelsfrei die Umsetzung einer ganzen Reihe von dringend notwendigen Modifikationen für den Miura, die in eine einzige neue Variante flossen. Das Ergebnis war die S-Version, die bereits im November 1968 auf dem Autosalon in Turin vorgestellt worden war. Der neue Miura beeindruckte mit einem 370-PS-Motor und hatte somit 20 PS mehr als sein Vorgänger. Außerdem bot er elektrische Fensterheber und ein luxuriöses Interieur, das sich mit Extras wie einer Klimaanlage (eine Innovation, die zumindest in Europa an Extravaganz grenzte) und Ledersitzen noch weiter aufwerten ließ. Nur das dezente Chrom-Finish an einigen Karosserieteilen sowie ein kleines, an einen Blitz erinnerndes, metallenes "S" am Heck des Autos unterschied die neue Version des Miura von der alten, die nun in Rente geschickt wurde. Der Islero GT wurde ebenfalls aufgewertet und mit einem stärkeren Motor versehen. Das Resultat war die GTS-Version, die Lamborghini am 31. Mai 1969 herausbrachte.

Das Jahr 1970 war geprägt von einer zeitweisen Stabilisierung innerhalb der Lamborghini-Modellpalette. Der Islero GT verließ ohne großen Aufhebens die Bühne, wobei er nur eine kleine Stückzahl erreicht hatte: Islero GT und Islero GTS kamen zusammen auf 225 Exemplare. Übrig blieben der Miura S und der Espada, deren Produktion nach und nach gesteigert wurde. Lamborghini überarbeitete den Espada noch im selben Jahr optisch sowie technisch und präsentierte ihn als "Serie II" auf dem Autosalon in Brüssel. Diese neue Serie stellte nochmals eine Verbesserung dar: Sie verfügte über einen 350-PS-Motor, kräftiger zupackende belüftete Bremsen und ein komplett neues



Armaturenbrett. Es war ein glorreiches Jahr für den Espada, der nicht nur für das Unternehmen einen wahren Meilenstein darstellte, sondern auch für Ferruccio und die Ziele, die er sich selbst zu Beginn dieses Abenteuers gesetzt hatte. Allein im Jahr 1970 wurden 228 Espadas verkauft; ein hervorragendes Ergebnis für ein Auto dieser Preisklasse und mit diesem Stellenwert.

Lamborghini bestand darauf, die aus dem Viersitzer Espada und dem Zweisitzer Miura bestehende Modellpalette um ein "Zwischenmodell" zu ergänzen. Er wünschte sich einen 2+2-Sitzer, der das Nonplusultra in der Arena der italienischen Gran Turismo darstellen sollte. Bertone reagierte mit einem Modell, das im Wesentlichen die stilistische Evolution des Islero war und viele Elemente des Espada zitierte. Das Auto wurde auf den Namen "Jarama" getauft und sollte die Ideale seiner Vorgänger in sich vereinen. Doch trotz einer schicken Enthüllung auf dem Genfer Autosalon vermochte das Fahrzeug nicht, bleibenden Eindruck bei Auto-Enthusiasten zu hinterlassen. Zu diesem Zeitpunkt galt Lamborghini weltweit als Symbol für Exzess, für etwas, das die Philosophien und Designs anderer Automobilhersteller weit hinter sich ließ. Wenn das italienische Unternehmen mal rationale, vernunftorientierte Autos baute, entsprach man nicht mehr diesen Kriterien und hatte daher nicht den erwarteten Erfolg.

Das nächste große Projekt, das 1970 angekündigt und präsentiert wurde, war ein weiterer Lamborghini, aber ein radikal neuer - einer, der einfach "anders" war: der P250 Urraco. Abermals wählte Lamborghini den Namen eines Kampfstiers. Der Urraco besaß einen von Stanzani entworfenen 2,5-Liter-Motor mit obenliegenden Nockenwellen. Das Auto war so konzipiert, dass es eine Großserienfertigung (gemessen an den Standards italienischer Sportwagen) erlaubte. Es besaß eine wunderschöne, von Bertone gezeichnete Linie und bot - zumindest auf dem Papier - exzellente Performance bei einem wesentlich günstigeren Preis als der Miura. Um dieses Fahrzeug bauen zu können, erweiterte Lamborghini die Fabrik in Sant'Agata: Hinter dem bereits bestehenden Gebäude wurde eine weitere Halle errichtet, so dass nun etwa 5.000 Quadratmeter mehr Arbeitsfläche zur Verfügung standen. Die Pläne rund um den Urraco gingen auf: Als das Auto im Oktober 1970 auf dem Turiner Autosalon präsentiert wurde, schlug es das Publikum sofort in seinen Bann und sorgte dafür, dass massenweise Bestellungen eingingen.

Einen weiteren Meilenstein in der Geschichte von Lamborghini und ein Highlight für die Anhänger der Marke stellte der Bau eines Rennsport-Miura dar. Zu verdanken war dieses Auto vor allem den Bemühungen des neuseeländischen Testfahrers Bob Wallace. Der Jota trug ausnahmsweise mal keinen Namen aus dem Stierkampf, besaß aber dennoch spanisches Flair, da der Jota ein spanischer Tanz ist. Der Namensänderung kam in der Tat große Bedeutung zu: Wallaces Arbeit war nicht allein kosmetischer Natur, wie es bei



vielen anderen Designern der Fall ist. Vielmehr erschuf er ein Rennauto, das sich vom Miura nur die grundlegende Karosserieform und die mechanische Konfiguration lieh, speziell den quer eingebauten Mittelmotor. Der Rahmen hingegen war eine komplette Neuentwicklung. Es bestand aus Rohren und Formblechen, die für eine höhere Steifigkeit eingeschweißt und -geklebt wurden. Die Karosserie bestand aus Aluminium, das gesamte Chassis war massiv verbessert worden und die Motorleistung war wesentlich höher als beim Miura: Der Jota lieferte 440 PS bei 8.500 U/min.

Das so modifizierte Auto wog nur 890 Kilogramm und bot wahrlich atemberaubende Fahrleistungen. Den Sprint von 0 auf 100 km/h schaffte er in unter 3,6 Sekunden! Von außen war der Jota sofort als solcher zu erkennen: Anhand der stromlinienförmigen Scheinwerfer unter Plexiglas, der breiteren Radhäuser (vor allem hinten), des fehlenden Grills an der vorderen Haube, der kleinen Schiebefenster und der markanten Alufelgen. Es war ein unverkennbares, ultraschnelles und brutales Auto - der ideale Auftakt für Lamborghinis Einstieg in die Welt des Rennsports. Unglücklicherweise blieb der Jota ein Einzelstück. Doch der Unternehmer aus Bologna, der in der Zwischenzeit neue Geschäftsfelder, zum Beispiel im Bereich Hydraulik, aufgetan hatte, war keiner, der sich auf seinen Lorbeeren ausruhte. Ferruccio trieb seinen technischen Stab auch weiterhin an, obwohl dieser ehrlich gesagt ohnehin schon mit Feuereifer dabei war, eine ganze Reihe von Modifikationen für den Miura zu entwerfen. In die Entwicklung flossen dabei auch viele Erfahrungen mit dem Jota ein. Das Ziel war, die ultimative Version dieses legendären Modells zu erschaffen. Auf dem Genfer Autosalon 1971 feierte der SV dann seine Premiere.

Trotz der erfolgreichen Evolution blieb der auf dem Genfer Autosalon 1971 ausgestellte SV beinahe unbemerkt. Nur wenige waren sich damals des hohen Stellenwerts bewusst, den die beinahe perfekte Version von Lamborghinis Supersportwagen erst in den folgenden Jahren erreichen sollte. Der Grund war schnell gefunden: Alle waren abgelenkt von einem noch spektakuläreren und außergewöhnlicheren Auto, das nunmal der wahre Star war - nicht nur auf dem Lamborghini-Stand, sondern auf dem gesamten Salon. Es war ein Geniestreich, den Lamborghini und Bertone zusammen erdacht und den die zuverlässigen Techniker Stanzani und Gandini, wie üblich, in Rekordzeit zum Leben erweckt hatten. Dieses unglaubliche Auto war der LP 500, besser bekannt als der "Countach".

Der Countach war ein wahrhaft revolutionäres Auto - angefangen bei seiner Linienführung, die auf dem Autosalon allein schon für offen stehende Münder und Begeisterungsrufe sorgte. Die schlanke und aggressive Front, die flache stehende Scheibe, welche auf der einen Seite mit der vorderen Haube und auf der anderen mit dem Dach verschmolzen zu sein schien, das in die Motorhaube übergehende Dach - all diese Elemente formten eine Kurve, die



sich von der Frontstoßstange bis zum Abschlussblech am Heck erstreckte. Es war ein innovatives, atemberaubendes und komplett neues stilistisches Konzept. Wieder einmal hatte Lamborghini bestehende Maßstäbe auf den Kopf gestellt und neu gesetzt.

Bei Lamborghini fand jedoch auch ein interner Umbruch statt, der die weltweite gesellschaftliche Situation und speziell jene in Italien Ende der 60er- und Anfang der 70er-Jahre widerspiegelte: Arbeiterunruhen sorgten in dieser Zeit für problematische Bedingungen in den Fabriken, besonders bei den Technikunternehmen in Norditalien. Die Belegschaften lieferten sich einen Machtkampf mit den Eigentümern, so dass eine vernünftige Organisation der Produktionsabläufe immer schwieriger wurde. Für Lamborghini, der es gewohnt war, direkte Kontrolle über seine Fabriken zu haben, war diese neue Situation nicht mehr tolerierbar: 1972 verkaufte er seine Mehrheitsanteile an den Schweizer Georges-Henri Rossetti und die verbliebenen Minderheitsanteile ein Jahr später an seinen Freund René Leimer. So kam es, dass der Firmengründer - der Mann, der in den ersten acht Jahren den Kurs vorgegeben und für die außergewöhnlichen Erfolge gesorgt hatte - die Welt des Automobilbaus endgültig hinter sich ließ.

1972-1980

Das Unternehmen machte nach Ferruccio Lamborghinis Abschied mit gewohnt hohem Tempo weiter. 1972 produzierte es mit Vollgas die Modelle P250 Urraco, 400 GT Jarama, 400 GT Espada und P400 Miura SV. Um die enttäuschenden Verkaufszahlen des Jarama zu steigern, spendierte man dem Auto einen 365-PS-Motor und taufte es "Jarama S". Ebenfalls 1972 ging der Urraco nach etlichen Anlaufschwierigkeiten endlich in Produktion. Fast logisch, dass auch eine S-Version aufgelegt wurde, die im Oktober desselben Jahres herauskam. In diesem Fall war das Ziel allerdings nicht, die Leistung des Autos zu steigern, sondern die allgemeine Qualität zu verbessern. Denn diese hatte unter dem hastigen Produktionsstart gelitten.

Im folgenden Jahr arbeitete Lamborghini daran, den Countach-Prototypen zur Serienreife weiterzuentwickeln. Zudem wertete man den Espada auf, dessen dritte Serie im Oktober 1972 präsentiert worden war. Neue Felgen, perfektionierte Details an der gesamten Karosserie, das Armaturenbrett, die Mittelkonsole und zahlreiche weitere Komponenten zeichneten die gut verarbeitete Serie III aus. Diese letzte Serie stellte den Höhepunkt in der Evolution dieses überragenden Viersitzer dar, was sich auch an der immer noch großen Nachfrage der Lamborghini-Fans in aller Welt zeigt. Der Espada Serie III sollte auf eine beachtliche Stückzahl von 1.226 Exemplaren kommen - ziemlich viel für einen Autobauer dieser Größe und mit diesen Listenpreisen.



Das Serienmodell des Countach bekam schließlich den Codenamen LP 400 - wegen seines V12, der auf einen idealen Hubraum von 4 Litern (3.929 m³) vergrößert worden und längs hinter dem Fahrgastraum verbaut war. Dieses Modell debütierte auf dem Genfer Autosalon 1973. Die Serienfertigung lief dann Ende 1973 an - mit dem hellgrünen Exemplar, das auf dem Pariser Autosalon ausgestellt wurde und das heute Teil der permanenten Kollektion des Lamborghini Museums ist. Dies war der erste Countach mit dem langen Einzelscheibenwischer. Die Modellpalette des Jahres 1974 enthielt folglich den Countach, den Espada Serie III, den Jarama S und den Urraco S.

Doch die Welt war im Umbruch. Die aus dem arabisch-israelischen Krieg hervorgegangene Ölkrise sorgte ab 1973 für ein Klima der Angst. Angst vor dem Versiegen der Ölquellen. Das Ergebnis? Große, spritschluckende Supersportwagen waren schnell passé. Sie wurden als Ausdruck nicht zu rechtfertigenden Luxus angesehen, für den die natürlichen Ressourcen des Planeten nicht weiter ausgebeutet werden durften. Dies waren in der Tat extreme Ansichten, die nicht ewig Bestand haben sollten, aber zu jener Zeit brachten sie den Herstellern dieser Art von Fahrzeugen enorme Schwierigkeiten ein. Angesichts der Marktposition am oberen Ende des Supersportwagensegments waren die Auswirkungen für Lamborghini besonders hart. Doch das Unternehmen tat sein Bestes, um auf die neue Situation zu reagieren. Als Versuch, die Probleme hinter sich zu lassen, präsentierte man zwei neue Urraco-Modelle. Im Grunde waren es Nebenprodukte der P250-Palette: Ein 2-Liter-Modell (P200), abermals mit Einzelnockenwellen aber diesmal aufgrund gewisser Steuereinschränkungen mit kleinerem Hubraum, und ein kräftigeres, ausgereifteres 3-Liter-Modell (P300) mit Doppelnockenwellen und einer auf 250 PS gesteigerten Leistung.

Die sich weiter verschlechternde gesellschaftliche Situation und der Einbruch des Absatzes machten eine Rationalisierung der Produktpalette nötig. So ließ man die Produktion des Jarama ausklingen, während Bertone auf dem Turiner Autosalon 1974 eine faszinierende, auf der Mechanik des P300 basierende Studie präsentierte. Der Bravo war ein keilförmiges Sportcoupé mit ungewöhnlicher Motor- und Kofferraumklappe sowie Windschutz- und Seitenscheiben ohne sichtbare A- oder B-Säulen. Lamborghini entschied, mit Bertone zusammenzuarbeiten, um ein Urraco-Modell mit abnehmbarem Dach zu entwickeln. Der auf dem Genfer Autosalon 1976 präsentierte Silhouette war ein aggressives Modell mit unverwechselbarer Optik. Er besaß den quer vor der Hinterachse verbauten 3-Liter-V8-Motor mit 260 PS aus dem Urraco P300. Karosserie und Chassis bestanden komplett aus Stahl.

Die schwierige Wirtschaftslage und die Probleme in der Produktion machten Lamborghini das Leben schwer, so dass die



Unternehmensführung nach einer externen Zusammenarbeit Ausschau hielt, um die durch die gefallenen Absatzzahlen weitgehend stillstehenden Fertigungsanlagen besser auszulasten. Die wichtigste Kooperation war 1976 jene mit BMW Motorsport, wo Jochen Neerpasch das Sagen hatte. Der Vertrag sah den Entwurf und die Fertigung eines Supersportwagens mit Mittelmotor vor. Lamborghini war die logische Wahl, denn für die Umsetzung dieses Konzepts besaß kein anderes Unternehmen in der Welt mehr Erfahrung oder ein besseres Image.

Doch leider kam ein anderes Ereignis dazwischen, das die Pläne verkomplizierte. Nachdem man Kontakt zu den Anbietern militärischer Off-Road-Fahrzeuge aufgenommen hatte, speziell zu „MTI“ (Mobility Technologies International), entschieden die Lamborghini-Besitzer, ein Fahrzeug zu entwerfen und zu bauen, das sich massiv von allen anderen, die bis dahin in Sant'Agata entstanden waren, unterscheiden sollte: Der Cheetah war ein vollwertiger Hochleistungs-Geländewagen und bot maximale Mobilität auf härtestem Terrain. Verschiedene technische und rechtliche Probleme machten eine Produktion des Cheetah letztlich aber unmöglich, da das kleine italienische Unternehmen zu viel hätte investieren müssen. Das Projekt kam nie richtig in Gang, und zur selben Zeit blieb auch die Zusammenarbeit mit BMW auf der Strecke.

Die Produktion des Espada lief 1978 aus, danach wurde der Urraco eingestellt und 1979 folgte das Aus für den Silhouette. So kam es, dass nur noch die von Wolf erdachte S-Version des Countach in Produktion war. Es blieb nichts weiter übrig, als mit diesem außergewöhnlichen Modell fortzufahren. In einer Zeit der Rezession ermöglichte es der Firma das Überleben. Zwischen 1978 und 1982 wurden insgesamt 237 Einheiten ausgeliefert. Zum Vergleich: Vom „normalen“ Countach entstanden zwischen 1973 und 1977 lediglich 158 Exemplare.

Bertone glaubte jedoch auch weiterhin an Lamborghini, so dass er 1980 die fesselnde Studie eines komplett offenen Autos zeigte, das auf dem P300 basierte: der Athon. Der Name war als eine „Hymne an die Sonne“ gedacht, da das Auto komplett offen war und kein Dach besaß. Doch leider kam es nie über den Status eines Konzeptautos hinaus. Die Firma schlitterte erst in die Insolvenz und dann in die Liquidation. 1980 sahen viele schon das endgültige Ende Lamborghinis gekommen.

1981-1987

Glücklicherweise hatten die faszinierenden Autos den Namen Lamborghini zur Legende gemacht. Zusammen mit der einzigartigen Aura des Countach sorgte das für ein enormes Interesse an dem Unternehmen: Als die Liquidation eingeleitet wurde, standen die Interessenten Schlange, um die Firma zu übernehmen. Der zuständige Richter vertraute sie den beiden wohlhabenden Brüdern



Jean-Claude und Patrick Mimran an, die ein Zuckerimperium im Senegal besaßen und Sportwagen liebten. Die beiden Brüder gingen zusammen mit dem Generalbevollmächtigten in Sant'Agata, Emil Novaro, sofort die Umstrukturierung des Unternehmens an. Die Firma "Nuova Automobili Ferruccio Lamborghini SpA" wurde im Januar 1981 gegründet - von diesem Moment an konnte endlich wieder vernünftig gearbeitet werden. Eine der ersten Entscheidungen, und aus technischer Sicht ein Geniestreich, war die Anstellung des Ingenieurs Giulio Alfieri als Technischer Direktor des Hauses. Mit diesem gefeierten Designer an der Spitze des Unternehmens und weiteren loyalen Angestellten reiste Lamborghini im März 1981 zum Genfer Autosalon. Ausgestellt wurden dort ein von einer Schweizer Firma umgestylter Miura, welcher für gemischte Reaktionen sorgte, sowie der Countach S mit seinem imposanten Heckflügel. Ebenfalls auf der Bühne stand der erste Versuch einer Neuinterpretation des kräftigen Cheetah, der massiv modifiziert worden war, um einen Rechtsstreit mit der Firma FMC zu vermeiden, und der nun das Kürzel LM trug. Das greifbarste und am positivsten stimmende Zeichen für den neuen Kurs von Lamborghini war jedoch der erste Auftritt des Jalpa.

Die Kapitalspritze der Mimran-Familie machte die Wiederaufnahme einer vernünftigen Entwicklungsarbeit am Countach möglich. Dieser hatte sich, von breiteren Kotflügeln und Reifen bei der S-Version abgesehen, im Grunde seit 1973 nicht mehr verändert. Alfieri vergrößerte den Hubraum des klassischen V12 auf 4,7 Liter und holte 375 PS aus der Maschine. Er gewann damit die hervorragenden Fahrleistungen zurück, die zum Teil unter den breiteren Reifen und aerodynamischen Maßnahmen gelitten hatten. So entstand 1982 der Countach 5000, der sich optisch nicht von der S-Version mit 4-Liter-Motor unterschied. Die Mimran-Brüder bestanden darauf, auch abseits der Straße den bereits eingeschlagenen Kurs weiterzuverfolgen und den großen, für die damalige Zeit sehr innovativen Hochleistungs-Geländewagen zu produzieren. Ebenfalls 1982 verpflanzte man daher den Motor von hinten nach vorne. Der Prototyp trug das Kürzel LMA, das je nach Auslegung für "Lamborghini Motore Anteriore" oder "Lamborghini Militare Anteriore" steht. Trotz der hohen Kosten wurde die Entwicklung am Geländewagen fortgesetzt. Am Ende dieser Evolution sollte der LM 004 stehen. Dieser Prototyp besaß einen vorne verbauten, kolossalen 7-Liter-V12 und durchbrach erstmals die 200 km/h-Schallmauer. Pirelli arbeitete mit Lamborghini zusammen, um einen neuen Hochleistungsreifen zu entwickeln, der auf jedem Terrain genutzt werden konnte - von Asphalt über Schotter und Schlamm bis zu den Sanddünen der großen afrikanischen Wüsten. So entstand der Pirelli Scorpion.

Zur gleichen Zeit wurde eifrig an einem tiefgreifenden technischen Update für die Autos gearbeitet. 1985 präsentierte Lamborghini auf dem Genfer Autosalon die neue Version des Countach, den Quattrovalvole. Alfieri änderte den klassischen Lamborghini-Motor, der fast 22 Jahre zuvor sein Debüt gefeiert



hatte, umfangreich ab: Er vergrößerte den Hubraum, um mehr Leistung zu erhalten, und nutzte Zylinderköpfe mit vier Ventilen pro Zylinder. Der 5.167 m³ große Motor produzierte 455 PS bei 7.000 U/min. Mit dieser Leistung überholte der Countach locker alle seine traditionellen Rivalen. Ebenfalls erfreulich: Nach Jahren voller Probleme, Evolutionen, Redesigns und Modifikationen ging Lamborghinis großer Geländewagen 1986 endlich in Produktion. Der LM 002 besaß einen Motor, der im Grunde der gleiche wie im Countach war. Die Idee vom riesigen 7-Liter-Aggregat des Protoypen LM 004 hatte man also verworfen.

Durch die von den Mimran-Brüdern und Emil Novaro vorangetriebene Umstrukturierung stand Lamborghini zu dieser Zeit wieder auf stabilen Beinen. Das Jahr 1987 brachte weitere positive Meldungen mit sich, denn der Countach und der Jalpa verkauften sich gut. Zudem liefen viele Bestellungen für den LM ein, die Weiterentwicklung an der gesamten Modellpalette wurde vorangetrieben und die frühen Prototypen des Tipo 132, der Nachfolger des Countach werden sollte, drehten ihre ersten Runden. 1987 begann man auch mit der Arbeit an einer Variante des Jalpa, die ein Stoffverdeck tragen sollte: Der Jalpa Spyder ist auch unter dem Namen "Speedster" bekannt. Es wurde zwar ein Protoyp gebaut, aber das Auto ging wegen technischer Schwierigkeiten nie in die Serienfertigung.

1987-1994

Am 23. April 1987 wurde die Firma "Nuova Automobili Lamborghini SpA" vom US-Konzern Chrysler übernommen. Die amerikanischen Inhaber lebten sich schnell in Sant'Agata ein und läuteten bei Lamborghini eine Phase intensiver Aktivität ein, diesmal in enger Zusammenarbeit mit einem großen Automobilhersteller. Die Voraussetzungen waren vielversprechend, auch wenn zu Beginn einige Fehlritte lauerten, zu denen etwa der Prototyp des Portofino gehörte. Die Fertigung des Quattrovalvole endete 1988 mit einer Gesamtstückzahl von 631 Einheiten. In der Zwischenzeit hatte das Unternehmen Erfahrung mit Verbundwerkstoffen gesammelt und ein spezieller Countach, der Evoluzione, zeigte das volle Potential dieses Projekts auf. Die durch die neuen Materialien möglich gewordene Gewichtsreduzierung bot zusammen mit einem kräftigeren Triebwerk, dessen Leistungssteigerung vor allem auf einem neuen Motormanagement beruhte, außergewöhnliche Fahrleistungen. Leider ging der Evoluzione nie in die Serienfertigung.

Gegen Ende des Jahres 1987 fragte das französische Formel-1-Team Larrousse Mauro Forghieri, seines Zeichens gefeierter Ferrari-Designer der 60er- und 70er-Jahre, ob er nicht einen neuen Motor für die F1 konstruieren könnte. Forghieri wandte sich an seine guten Freunde bei Lamborghini und schlug vor, das Projekt gemeinsam anzugehen. Nachdem Chrysler grünes Licht gegeben hatte, entwarf Forghieri seinen Motor: einen V12 mit 3,5 Litern Hubraum



- das Maximum dessen, was die Formel-1-Regeln erlaubten. Das Aggregat war innerhalb weniger Monate fertig und wurde der Öffentlichkeit offiziell im April 1988 präsentiert.

Die Saison 1989 verlief enttäuschend, was aber vor allem am französischen Team lag, das nicht die nötigen Finanzen und Ressourcen besaß, um an der Spitze mitzufahren. Der Motor jedoch hatte enormes Potential. Das berühmte Lotus-Team erkannte dieses und beantragte daher bei Lamborghini die Ausrüstung mit Triebwerken für die Folgesaison. Nicht zuletzt durch diese Belieferung zweier Teams waren die Ergebnisse des F1-Jahrs 1990 brillant: Den Großen Preis von Großbritannien beendete der Larrousse-Fahrer Èric Bernard auf einem hervorragenden vierten Platz, sein Teamkollege Aguri Suzuki kam als Sechster ins Ziel. Beim Ungarn-Grand-Prix konnten die Lamborghini-Motoren noch mehr glänzen - sie ermöglichten ihren Fahrern die Plätze fünf, sechs und sieben. Dabei führte Lotus-Pilot Derek Warwick dieses Trio vor Bernard (Larrousse) und Martin Donnelly (Lotus) an. Für die beste Platzierung der gesamten Saison sorgte allerdings der Japaner Suzuki bei seinem Heimrennen: Er wurde in Suzuka Dritter und bescherte Lamborghini damit den ersten Podiumsplatz. Es sollte die beste Platzierung eines Lamborghini-Motors in der Formel 1 bleiben. Denn auch die Verpflichtung Forghieris konnte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die finanziellen Probleme des F1-Projekts den amerikanischen Besitzern nicht genügend bewusst waren, was letztlich zum sportlichen Abstieg führte. Die Saison 1991 endete mit dem endgültigen F1-Ausstieg des Modena-F1-Teams, das Lamborghini in jener Saison beliefert hatte. Der aus dieser Kooperation hervorgegangene wunderschöne Rennwagen kann heute im Museum in Sant'Agata bewundert werden. Er repräsentiert jedoch auch eine der größten verpassten Chancen in der Geschichte Lamborghinis.

In der Zwischenzeit gelangen Lamborghini große Fortschritte bei der Verjüngungskur der Straßenwagen. Um den 25. Geburtstag der Firma zu feiern, legte man eine entsprechende Jubiläumsedition des Countach auf. Es war der passende Abschluss für dieses glorreiche Auto. Unnötig zu erwähnen, dass es von der Kundschaft begeistert empfangen wurde. Nicht weniger als 657 Exemplare konnten abgesetzt werden. Der Nachfolger des Countach erschien 1990. Der 132 wurde "Diablo" getauft - er war benannt nach einem besonders wilden Kampfstier aus dem 19. Jahrhundert. Und der Name war Programm! Der Thronfolger des Countach durfte natürlich kein konventionelles Auto sein. Er musste extrem sein, spektakulär, kräftig und ungewöhnlich. Der von Luigi Marmioli entworfene Diablo mit seinen 492 PS und dem 5,7-Liter-V12 war all das - und mehr. 1990 wurde zunächst der Diablo mit Heckantrieb vorgestellt, doch bereits zu diesem Zeitpunkt war eine Version mit Allradantrieb vorgesehen, der im Laufe der Zeit zum Markenzeichen der Top-Lamborghinis werden sollte. Die auf dem Genfer Autosalon 1993 vorgestellte Allradvariante trug den Namen "Diablo VT", wobei das Kürzel für "Viscous Traction" stand



und auf die Visco-Kupplung zwischen Vorder- und Hinterachse hindeutete.

1994-1998

Chryslers hastig getroffene Entscheidung, die berühmte Autoschmiede aus Bologna an eine Gruppe unbekannter indonesischer Investoren zu verkaufen, ist auch heute noch schwer zu erklären. Der Eigentümerwechsel wurde jedenfalls am 21. Januar 1994 offiziell und destabilisierte das Management des Unternehmens. Trotz dieser Probleme wurde der Diablo weiterentwickelt. Auf seiner Basis entstanden viele weitere Modelle, von denen sich einige als besonders beliebt in gewissen Kundenkreisen erweisen sollten. Zu den interessantesten Varianten zählten der SV von 1995, welcher leichter und stärker als der Diablo war und den Fahrspaß über den Komfort stellte, sowie der VT Roadster mit dem abnehmbaren Targadach, der von Beginn an ein Hit war - speziell in den USA. Von diesen Modellen wurden weitere Special Editions abgeleitet, zum Beispiel der SE, der Jota, der Monterey oder der Alpine. Ebenfalls 1995 stellte Giorgetto Giugiaro den Calà der Fachpresse vor, welcher mit seinem V10-Motor eigentlich den Jalpa ablösen sollte. So interessant das Konzept auch gewesen sein mag, es kam nie über den Prototypen-Status hinaus.

1996 wurde ein Markenpokal mit Rennen in ganz Europa ins Leben gerufen, bei dem das Regelwerk etablierter internationaler Meisterschaften zum Einsatz kam. Für diesen Markenpokal entwickelte Lamborghini eine Rennversion des Diablo SV namens "SVR". 1999 wurde die Evolution des SV eingeführt: Der GT war eine ultrasportliche Straßenversion, die in einer limitierten Auflage von nur 83 Exemplaren gebaut wurde. Auch von dieser Variante entstand eine Rennsportversion für den Markenpokal: Der GTR besaß einen 6-Liter-Motor mit 590 PS und wurde in einer limitierten Auflage von 32 Einheiten hergestellt.

In der Zwischenzeit hatte Luigi Marmiroli Lamborghini aus persönlichen Gründen verlassen und war durch Massimo Ceccarani ersetzt worden. Es galt, neue Modelle zu entwickeln, so dass eine große Investition nötig war. Zu jener Zeit war der Diablo bereits mehr als sieben Jahre alt - in diesem so schwierigen Markt eine lange Zeit. Lamborghini wandte sich auf der Suche nach einer technischen Partnerschaft an verschiedene große Automobilhersteller, darunter Audi. Die ursprüngliche Idee sah vor, den Achtzylinder aus dem Flaggschiff Audi A8 zu übernehmen und ihn in den geplanten "Baby-Lamborghini" zu verpflanzen. Doch aus der kleinen Partnerschaft wurde schnell mehr: Audis technischer Stab fuhr mit äußerst positiven Berichten über den Status des Unternehmens, sein neues, kompetentes Management und die Professionalität bei der Weiterentwicklung der Autos ins deutsche Hauptquartier zurück. Die erste Absichtserklärung zwischen Audi und Lamborghini unterzeichnete man am 12. Juni



1998, der Vertrag für den kompletten und endgültigen Transfer aller Anteile von den indonesischen Besitzern an die deutsche Firma wurde nur 50 Tage später, am 27. Juli desselben Jahres, signiert.

1998-Heute

Die erste große Innovation unter der neuen Führung folgte 2001 mit dem Nachfolger des Diablo: Der Murciélago war, wenig überraschend, abermals nach einem berühmten, wilden Kampfstier benannt. Die Tatsache, dass das spanische Wort übersetzt "Fledermaus" bedeutet, trug dabei zur dunklen, beinahe magnetischen Anziehungskraft dieses fesselnden neuen Autos bei. Seine Leistung war auf 580 PS hochgeschraubt worden, was ihm zu einer beeindruckenden Fahrbarkeit, Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung verhalf. Der Murciélago stand für motorisierte Muskeln, Kraft, Ausdauer. Ebenfalls beeindruckend und oft gelobt war die hervorragende Qualität des Autos, dessen Verarbeitung sogar noch die exzellenten Ergebnisse der letzten Diablos übertraf. Das Modell verkaufte sich vom Start weg sehr gut. Lamborghini konnte bei jedem einzelnen Exemplar mit einem sicheren Verkauf kalkulieren, da diese Autos von ihren Kunden weit im Voraus reserviert wurde.

Der Murciélago war nicht dazu bestimmt, allein zu bleiben: Während der Wartezeit auf einen Gefährten in der Modellpalette beleuchtete man in Sant'Agata verschiedene Murciélago-Varianten. Die erste - und zweifellos spektakulärste - war ein Konzeptauto: die auf der Detroit Auto Show 2003 vorgestellte "Barchetta"-Version. Das war nicht einfach ein Murciélago ohne Dach, sondern im Grunde ein neues Auto mit verführerisch gestaltetem Heckdeckel samt passenden B-Säulen hinter den Sitzen. Dieses spannende Konzept war die Basis für die modifizierte Variante, die letztlich in Produktion ging.

2003 stellte Lamborghini eine weitere Neuheit vor, diesmal auf dem Genfer Autosalon: den Gallardo. Dieses erste Modell der Gallardo-Familie war mit einem 500 PS starken V10 mit 50 Ventilen sowie mit permanentem Allradantrieb ausgestattet und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 300 km/h. Automobili Lamborghini entschied, auch dieses Modell nach einem berühmten Kampfstier zu benennen. Der Gallardo war und ist darauf ausgelegt, den Hochleistungs-Sportwagen neu zu definieren und gleichzeitig beste Fahrbarkeit in allen Situationen zu bieten. Er ist ein echter Sportwagen, aber dabei voll alltagstauglich. Diese beiden Ziele schienen zunächst einmal nicht vereinbar zu sein, doch die Ingenieure haben es tatsächlich geschafft: Im Gallardo trifft Komfort auf die kompromisslose Leistung, die man von einem echten Lamborghini erwartet. Dieser Maßgabe entsprechen daher auch Motor, Getriebe, Karosserie, Aufhängung, Bremsen und Elektronik. Das Ergebnis ist ein kompakter (4,3 m Länge) zweisitziger Hochleistungs-



Sportwagen (Höchstgeschwindigkeit mehr als 300 km/h), der sowohl auf der Rennstrecke als auch auf langen Landstraßenetappen und im Stadtverkehr Fahrspaß pur garantiert.

Anlässlich des 40. Geburtstags bot das Haus des Wilden Stiers 2003 eine spezielle, limitierte Edition seines Supersportlers Murciélago an: den Murciélago 40th Anniversary Edition. Eine begrenzte Zahl von 50 nummerierten Fahrzeugen in der exklusiven Farbe Verde Artemis (Jadegrün) wurde produziert und vorwiegend in Europa, den USA und Japan verkauft.

2003 als Konzeptauto in Detroit präsentiert und gefeiert, debütierte die Serienversion des Murciélago Roadsters offiziell auf dem Genfer Autosalon 2004. Das Auto baute auf den extremen und exklusiven Features des Coupés auf; es war ein Highlight der Marke Lamborghini. Beim Design des Roadsters beschränkte sich der Designer Luc Donckerwolke nicht etwa darauf, lediglich dem Coupé das Dach abzunehmen. Er verlieh dem Auto ein eigenständiges, sensationelles Äußeres und machte den Murciélago Roadster so unverwechselbar. Die Serienvariante schaffte es daher auch, so viele und so starke Emotionen wie das ursprüngliche Konzeptauto zu erregen. Als Motor kam selbstverständlich ein V12 zum Einsatz. Er besaß einen Bankwinkel von 60° und einen Hubraum von 6.192 cm³. Die Leistung betrug 580 PS (426 kW) bei 7.500 U/min, das maximale Drehmoment 650 Nm bei 5.400 U/min. Das Triebwerk verfügte zudem über das elektronische Motorsteuerungssystem Lamborghini L.I.E. Serienmäßig war, wie im Coupé, ein 6-Gang-Schaltgetriebe verbaut, als Sonderzubehör wurde jedoch auch ein sequenzielles 6-Gang-Automatikgetriebe namens "e-Gear" angeboten. Für den Roadster gab es auch einen permanenten Allradantrieb mit zentraler Visco-Kupplung sowie Sperrdifferenzial an Vorder- und Hinterachse (25 % Sperrwirkung vorne, 45 % hinten).

Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt zeigte Lamborghini 2003 erstmals eine Rennversion des gefeierten Supersportlers Murciélago. Der Murciélago R-GT wurde zusammen mit den Rennsportexperten von Reiter Engineering und der Sportabteilung von Mutterfirma Audi entwickelt. Der neue Murciélago R-GT war ein höchst wettbewerbsfähiges Auto, mit dem Kunden professionellen Rennsport betreiben sollten. Mit ihm konnten sie an nationalen und internationalen Rennserien wie etwa der Europäischen FIA-GT-Meisterschaft oder der American LeMans Series in den USA teilnehmen.

Im Juli 2005 wurde die Special Edition des Gallardo vorgestellt, welche entsprechend den Zusatz "SE" trug. Das Modell war auf 250 Exemplare limitiert und zeichnete sich durch eine Zweifarblackierung, einen noch sportlicheren Innenraum und technische Verbesserungen aus.



Das Haus der Wilden Stiere zeigte den ersten fahrbaren Prototypen des Lamborghini "Concept S" auf den US-Events Concorso Italiano in Monterey und Pebble Beach Concours d'Elegance im August 2005. Die "Concept S"-Designstudie hatte zuvor ihr Debüt auf dem Genfer Autosalon gefeiert - als extremes und spektakuläres Statement der Marke Lamborghini. Entworfen wurde sie im Designzentrum Centro Stile Lamborghini in Sant'Agata Bolognese, von Luc Donckerwolke, der sich dabei von den klassischen Formel-Rennwagen der Vergangenheit inspirieren ließ. Das erstaunliche Interesse auf dem Genfer Salon führte zum Bau eines fahrbaren Prototypen, um das Interesse potentieller Käufer besser einschätzen zu können.

Zwei Jahre nach dem Start der Coupé-Version des Gallardo präsentierte Automobili Lamborghini im September 2005 auf der IAA Frankfurt den neuen Lamborghini Gallardo Spyder. Dieser bis dahin jüngste Neuzugang erweiterte die Supersportwagenpalette der Marke auf vier Modelle. Der Gallardo Spyder war nicht bloß eine offene Version des Coupés, er war ein komplett neues Modell. Der Spyder besaß ein attraktives Design und einen einzigartigen Öffnungs- und Schließmechanismus für das Stoffverdeck, das unter der Motorabdeckung verschwand. Das Centro Stile Lamborghini und die Ingenieure aus der Forschungs- und Entwicklungsabteilung hatten eng zusammengearbeitet, um dieses neue Design zu entwickeln und die klaren, scharfen Linien auf die Straße zu bringen. Angetrieben wurde der Gallardo Spyder von dem 90°-V-Motor aus dem Gallardo des Modelljahrs 2006 und dem Gallardo SE. Der Zehnzylinder mit 4.961 cm³ Hubraum und 520 PS (382 kW) bei 8.000 U/min hatte eine Literleistung von mehr als 100 PS pro Liter und lag damit auf einem Niveau mit den Triebwerken reinrassiger Rennautos. Geschaltet wurde mittels eines neuen 6-Gang-Getriebes mit kürzerer Übersetzung. Im Vergleich zur Originalversion war der erste Gang um 27 % und der zweite um 13 % kürzer übersetzt. Den dritten, vierten und fünften Gang hatte man um 6 % kürzer abgestimmt, der sechste Gang war um 3,5 % kürzer. Optional war auch das elektronisch gesteuerte sequenzielle 6-Gang-Automatikgetriebe "e-Gear" erhältlich. Wie jeder andere Lamborghini folgte auch der Gallardo Spyder den stilistischen Prinzipien von klaren Linien, Sportlichkeit und Schärfe. Der Spyder war mehr als eine offene Variante des Coupés: Er setzte die mit dem Murciélago Coupé und Roadster begonnene Tradition eines eigenständigen Modells fort.

Im Januar 2006 holte Lamborghini einen legendären Namen aus der eigenen Historie zurück in die Welt des Automobilbaus: Der Miura Concept war der erste Lamborghini aus der Feder von Walter de' Silva, dem damaligen Designchef von Lamborghini und Audi. Automobili Lamborghini begann das neue Jahr im Januar 2006 mit der Enthüllung des Miura Concept - eine moderne Interpretation des Miura, der seinen 40. Geburtstag feierte. De' Silva blieb dabei dem Original treu, glättete aber die Konturen und strich überflüssige Details. Es ging ihm darum, die klaren, einfachen



Linien und ausbalancierten Proportionen des Originals herauszuarbeiten, das bei den Enthusiasten noch immer eine so große Leidenschaft weckt.

Das Jahr 2010 markierte die Premiere des Sesto Elemento: Dieses Konzeptauto wurde auf dem Pariser Autosalon vorgestellt und sollte die herausragende Kompetenz von Automobili Lamborghini im Bereich der Verbundwerkstoffe verdeutlichen. Die Karosserie bestand überwiegend aus Kohlenstofffaser (auch bekannt als Kohlefaser), was bereits der Name verdeutlichte: Übersetzt bedeutet Sesto Elemento "sechstes Element", und dieses ist im Periodensystem eben Kohlenstoff. Der Sesto Elemento sollte im Rennsport zum Einsatz kommen und wurde nur 20 Mal gebaut.

Gleich drei Sondermodelle wurden 2011 aufgelegt: Der Gallardo Bicolore, der Gallardo Tricolore (als Gedenken an die Vereinigung Italiens 150 Jahre zuvor) sowie der Super Trofeo Stradale, welcher vom Markenpokal Lamborghini Blancpain Super Trofeo inspiriert ist. Außerdem kam der Gallardo LP 550-2 als Coupé und Spyder mit Heckantrieb auf den Markt. Im Jahr 2011 debütierte auch das neue V12-Modell: Der Aventador LP 700-4 löste den Murciélago ab und avancierte mit seinem einzigartigen Design und dem innovativen Technologiepaket zum neuen Maßstab in der Welt der Supersportler.

Mit dem legendären LM 002 hatte Lamborghini bereits 1986 ein luxuriöses SUV aufgelegt, im April 2012 stellte man die neue Interpretation eines großen Hochleistungs-Geländewagens vor: Auf der Peking Motorshow war ein Konzeptauto namens Urus zu sehen, das durch seine kraftvolle aber dennoch elegante Statur bestach. Im November 2012 wurde zudem die offene Roadster-Version des Aventador angekündigt, die ihrerseits die Herzen der Lamborghini-Fans höher schlagen lässt und abermals bestätigt, welche faszinierende Fahrzeuge seit 1963 in Sant'Agata entstehen.