

## **Das Vermächtnis des Lamborghini Countach in einer Videoreihe**

### **Vom Idea Car, dem LP 500 von 1971, über fünf Generationen in 17 Jahren**



*Sant'Agata Bolognese, 12. Juli 2021* - Lamborghini feiert 50 Jahre Countach auf eine besondere Art und Weise: Ab diesem Montag erzählt in mehreren Folgen eine inspirierende Persönlichkeit in den sozialen Medien vom Vermächtnis der Ikone. Den Auftakt macht Designer Marcello Gandini, der die futuristischen Linien des Supersportwagens in einer Zeit entworfen hat, in der Entwickler große stilistische und technische Freiheiten genossen und sich nur an wenigen gesetzlichen und reglementarischen Vorgaben orientieren mussten.

Die 70er-Jahre waren eine Zeit der Kreativität und eines der bedeutendsten Jahrzehnte für Design. Es waren Jahre wichtiger Errungenschaften wie Reisen ins Weltall, dem Aufkommen der Hochtechnologie mit dem Bau moderner Computer und Düsenjets bis hin zu Modetrends mit geometrischen Mustern und lebhaften Farben. Der Countach blickte von den Jugendzimmerwänden einer ganzen Generation und war viel mehr als ein überbordender kommerzieller Erfolg. Kaum produziert, nahm er die Rolle einer Stil- und Leistungsikone ein und eroberte sich seinen Platz in der Weltgeschichte des Automobilsektors.

#### **1971: das Debüt mit dem „Idea Car“, dem Countach LP 500**



## Media Information

Im Sommer 1970 machte Ferruccio Lamborghini Druck, um ein revolutionäres Fahrzeug zu erschaffen, das den Miura ersetzen sollte. Der neue Supersportwagen sollte technisch fortschrittlicher und schneller sein und gleichzeitig zum Symbol der 70er-Jahre werden. Der Zwölfzylinder-Motor mit einem von vier auf fünf Liter vergrößerten Hubraum wurde hinten längs statt quer eingebaut. Der technische Verantwortliche, Ing. Paolo Stanzani, fand dafür eine Lösung mit dem Getriebe vor dem Motor, fast direkt hinter den Sitzen, und einer Antriebswelle durch den Monoblock. Aus stilistischen Gesichtspunkten entschloss sich Marcello Gandini, Stildirektor bei Carrozzeria Bertone, die abgerundeten Formen der 60er-Jahre hinter sich zu lassen und entwarf ein sehr tief liegendes, langes und kantiges Fahrzeug mit einer absolut außergewöhnlichen Form.

Für die Scherentüren entschied sich Gandini nicht nur aus technischen Gründen im Zusammenhang mit der seitlichen Höhe des Rahmens. Er sicherte sich damit den Beifall von Ferruccio für eine weitere Innovation und erschuf etwas, das ein charakteristisches Merkmal aller Zwölfzylinder aus Sant'Agata Bolognese werden sollte. Die Einzigartigkeit des LP 500 spricht aus den kantigen Formen, die im Automobilsektor das stilistische Symbol der nachfolgenden Jahre wurden. Sie hauchten einem Modell Leben ein, das mit ganz wenigen Änderungen gut 17 Jahre lang produziert wurde.

Während der Arbeiten am ersten Prototypen mit dem Namen LP 500, der für den Genfer Autosalon im März 1971 fertiggestellt sein musste, tauchte zum ersten Mal das Wort „Countach“ auf. Der Ausdruck aus dem piemontesischen Dialekt bedeutet Erstaunen und Bewunderung für etwas.

### **1973: Geburt der ersten Generation, des Countach LP 400**



Der Countach LP 500 wurde sofort zum Erfolg. Er war aber nicht fertigentwickelt, es handelte sich lediglich um ein „Idea Car“, um die Reaktionen möglicher Kunden zu testen. Doch die waren durchweg positiv. Also beschloss Lamborghini, mit der Entwicklung zu beginnen und den Sportwagen so schnell wie möglich auf den Markt zu bringen. Zwei Jahre intensive Arbeit waren nötig, häufig zusammen mit dem neuseeländischen Testfahrer Bob Wallace, bevor der Countach LP 500 in die Serienproduktion gehen konnte. Besonders im Zusammenhang mit der Motorkühlung und dem Lufteinlass in den Innenraum waren zahlreiche Änderungen erforderlich, wofür zwei seitliche NACA-Luftklappen und zwei Luftkanäle über den Lufteinlässen des Kühlers

## Media Information

hinzugefügt wurden. Die Vorderseite veränderte sich leicht und wurde um ein paar Zentimeter angehoben.

Nach den ersten Tests auf der Straße erwies sich der Fünf-Liter-Motor als unausgegoren und zu empfindlich und wurde durch einen Vier-Liter-Motor ersetzt. Auf dem Genfer Autosalon im März 1973 hatte der Countach LP 400 sein offizielles Debüt: mit einem Prototypen mit der Fahrgestellnummer #1120001. Der war in allem dem späteren Serienfahrzeug sehr ähnlich. Im Vergleich mit dem Countach LP500 unterscheidet sich der LP400 in erster Linie durch die Verwendung eines Gitterrohrrahmens anstelle einer selbsttragenden Struktur. Die Karosserie bestand aus Aluminiumteilen; mit ihr wurden alle optischen und technischen Änderungen übernommen, die bei der Entwicklung nötig geworden waren. Das in Genf in der Farbe Rot vorgestellte Auto sollte später in der Lackierung Mittelgrün auf den Autosalons 1973 IAA in Frankfurt, Paris und im Earls Court in London ausgestellt werden. Danach wurde es in die Schweiz verkauft, zu Beginn der 2000er-Jahre ausfindig gemacht und befindet sich heute im Eigentum von Automobili Lamborghini, ausgestellt im eigenen Museum, dem MUDETEC.

Der serienmäßige Countach hatte einen Rahmen aus Stahlrohren mit differenziertem Durchmesser, einen Boden aus Glasfaser und Blechplatten zum „Verschließen“ von Motor- und Kofferraum. Der Wagen bot zahlreiche Vorteile auch in Bezug auf das Gewicht und blieb über die gesamten Produktionsjahre praktisch unverändert.

Der von sechs Weber-Doppelvergasern (Typ 45 DCOE) gespeiste 4,0-Liter-Motor gab 375 PS bei 8000 U/min für eine Höchstgeschwindigkeit von fast 300 km/h aus. Die Aufhängungen hatten ihren Ursprung im Rennsport mit unterschiedlich langen Querlenkern, Schraubenfedern, hydraulischen Stoßdämpfern und einer Koppelstange zur Vorderachse und zur Hinterachse, Trapezfedern oben und Dreiecksfedern unten, verstellbaren Stoßdämpfer für jedes Rad und Querstreben. Bei den Bremsen handelte es sich um selbstentlüftende Scheibenbremsen mit Bremssätteln für Renneinsätze. Der von vielen Fans als die reinste Version im Design von Marcello Gandini angesehene LP 400 ist mit bis 1977 nur 152 verkauften Exemplaren heute die bei Sammlern begehrteste Version.

### 1978: der Countach LP 400 S



## Media Information

Der LP 400 wurde ab 1978 durch den Countach LP 400 S ersetzt, mit den neu designten, stark abgesenkten Rädern Pirelli P7 mit Magnesiumfelgen und 205/50-VR15-Reifen vorne sowie 345/35

VR15 hinten, den für größere Reifen notwendigen Radlaufblenden, einem sehr niedrigen vorderen Spoiler und einem Heckspoiler, der ebenfalls zu einem Unterscheidungsmerkmal des Countach in den nachfolgenden Jahren wurde. Der LP 400 S gilt heute als das perfekte Beispiel für die DNA des Countach und von Lamborghini, die Sportlichkeit, Formschönheit und eine futuristische Technik vereint. Niemals zuvor hatte man auf der Straße ein „normales“ Fahrzeug mit einem so pistengeeigneten Aussehen gesehen, und der LP 400 S diente allen späteren Countach-Serien als Inspiration. Es wurden 235 Einheiten bis 1982 gebaut.

### 1982: der Countach LP 5000 S



Der Nachfolger LP 5000 S hatte seinen ersten Auftritt beim Genfer Autosalon im März 1982. Ing. Giulio Alfieri, der 1979 als Technik- und Produktionsleiter ins Unternehmen gekommen war und später Generaldirektor wurde, entwickelte den Motor mit (fast) fünf Litern.

Das optisch nicht vom LP 400 S zu unterscheidende Modell hatte ein leicht verändertes Inneres. Der neue Motor kam auf 375 PS bei 7000 U/min. Die horizontalen Weber-Doppelvergaser (Typ 45 DCOE) blieben unverändert (lediglich einige Fahrzeuge erhielten nach der Einfuhr in die USA die elektronische Einspritzung Bosch K-Jetronic). Die Produktion umfasste 323 Stück, bis ihn der LP 5000 Quattrovalvole 1985 ablöste. Im März 1985 wurde dessen erste Version auf dem Genfer Autosalon vorgestellt, die offiziell importiert und auch in den USA zugelassen wurde.



### 1985: der Countach LP 5000 Quattrovalvole



Im Quattrovalvole oder QV erfuhr der Zwölfzylinder-Motor mit einem auf 5,2 Liter vergrößerten Hubraum und Vier-Ventil-Zylinderkopf eine Weiterentwicklung. Die neue technische Lösung zwang zum Einsatz neuer Vergaser, sechs Weber DCNF, nicht länger in horizontaler Stellung, sondern vertikal montiert. Die Version für den US-amerikanischen Markt war dagegen mit elektronischer Einspritzung Bosch KE-Jetronic in Einheit mit Katalysator und Kraftstoffdampfdruckführung ausgestattet. Der Leistungsanstieg ist verblüffend: 455 PS bei 7000 U/min. Die vordere Spurweite wuchs um 44 Millimeter, die ästhetischen Veränderungen waren minimal: nur eine neue Motorhaube mit einem großen Höcker, der nötig ist, um den neuen vertikalen Vergasern Platz zu machen.

Ab 1988 erhielt der QV Seitenschweller, die sein Aussehen noch moderner machten. Die US-amerikanische Version ist neben den seitlichen Verstärkern an der Stoßfängerkontur an der Rückwand und am erweiterten vorderen Stoßfänger zu erkennen. Der QV ist der erste serienmäßige Lamborghini mit Motorhaube aus Verbundwerkstoff. Insgesamt wurden bis 1988 nur 631 Quattrovalvole produziert.

Seit Baubeginn des Countach kamen zwar einige Fahrzeuge auf den US-amerikanischen Markt, offiziell zugelassen für den US-Markt war der Countach bis zum Modelljahr 1986 mit dem LP 5000 Quattrovalvole aber nicht.

Jeder Countach für die USA durchlief eine Reihe an nötigen Veränderungen, um ihn an die strengen Vorschriften in den USA im Hinblick auf Umwelt- und Aufprallschutz anzupassen. Das waren allerdings improvisierte Lösungen, die die Verkaufsmöglichkeiten des Countach auf einem der wichtigsten Märkte weltweit stark einschränkten. Es ist kein Zufall, dass der Countach zum Ende hin fast 50 Prozent der Gesamtproduktion von Lamborghini ausmachte - und das allein in den letzten vier Jahren von 1987 bis 1990, als das Modell bereits mehr als 15 Jahre alt war.

### 1988: der Countach 25° Anniversario



Auf dem Pariser Autosalon 1988 hatte der Countach 25° Anniversario sein Debüt, die neueste Evolution des Countach. Seit 1985, als der Ingenieur Luigi Marmioli den Posten von Giulio Alfieri an der Spitze der Technikabteilung von Automobili Lamborghini übernahm, war das Bedürfnis zu spüren, den inzwischen seit 14 Jahren produzierten Countach zu ersetzen. Zwischenzeitlich erneuerte man ihn mit einer Sonderversion, die zur Feier des 25-jährigen Bestehens des Unternehmens den Namen 25° Anniversario bekam.

Optisch gab es starke, technisch nur wenige Veränderungen. Der Motor bekam ein verbessertes Kühlsystem, der Rahmen wurde anders ausgerichtet, um sich den neuen Reifen Pirelli P Zero anzupassen. Den Fahrgastraum erneuerten die Entwickler und gestalteten ihn mit den weniger geformten, elektrisch verstellbaren Sitzen und den elektrischen Fensterhebern komfortabler. Der noch junge Horacio Pagani, der zu jener Zeit bei Lamborghini war, legte den Stil der Karosserie neu auf, gestaltete die Formen runder und integrierte die Außenanhängsel wie Radlaufblenden und Unterholme besser in Ganze. Ein sichtbares Merkmal des 25° Anniversario sind neben den neuen zusammensetzbaren Aluminiumfelgen die abgerundeten und verlängerten Lufteinlässe hinten. Diese Veränderungen, von denen einige direkt dem Prototypen Countach Evoluzione entlehnt wurden, machten den 25° Anniversario zum Countach mit den besten Ergebnissen in Bezug auf dynamischen Auftrieb und Strömungswiderstand.

Der 25° Anniversario ist der am häufigsten produzierte Typ in der Geschichte des Countach und hob die Gesamtproduktion des Modells Countach auf 1999 Fahrzeuge an (ohne den allerersten LP 400 #1120001 mitzuzählen). Am 4. Juli 1990 lief der letzte Countach vom Band, ein 25° Anniversario in der Version für Europa in Metallic Silber und mit Innenausstattung aus grauem Leder. Dieser Countach mit der Wagen-Nr. 658 wurde nicht verkauft, sondern verblieb in der Ausstellung des MUDETEC.

Bilder und Videos: [media.lamborghini.com](http://media.lamborghini.com)

Informationen zu Automobili Lamborghini: [www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com)



## Media Information



### Automobili Lamborghini S.p.A. Headquarters

Head of Communication  
Tim Bravo  
T +39 051 9597611  
[tim.bravo@lamborghini.com](mailto:tim.bravo@lamborghini.com)

Brand & Corporate Communication  
Clara Magnanini  
T +39 051 9597611  
[clara.magnanini@lamborghini.com](mailto:clara.magnanini@lamborghini.com)

Product & Brand Extension Communication  
Rita Passerini  
T +39 051 9597611  
[rita.passerini@lamborghini.com](mailto:rita.passerini@lamborghini.com)

Motorsport Communication  
Francesco Colla  
T +39 051 2156850  
[extern.francesco.colla@lamborghini.com](mailto:extern.francesco.colla@lamborghini.com)

Polo Storico & Heritage  
Massimo Delbò  
T +39 3331619942  
[massimo@delbo.us](mailto:massimo@delbo.us)

---

### Regional Offices

Europe, Middle East & Africa  
Emanuele Camerini  
T +39 342 567 5842  
[emanuele.camerini@lamborghini.com](mailto:emanuele.camerini@lamborghini.com)

Asia Pacific, Chinese Mainland, Hong Kong & Macau  
Nancy Rong 荣雪霏  
T +86 10 6531 4614  
[xuefei.rong@lamborghini.com](mailto:xuefei.rong@lamborghini.com)

North & South America  
Jory Wood Syed  
T +1 332 220 5217  
[jory.syed@lamborghini.com](mailto:jory.syed@lamborghini.com)

United Kingdom  
Juliet Jarvis  
T +44 (0) 7733 224774  
[juliet@jjc.uk.com](mailto:juliet@jjc.uk.com)

Japan  
Kumiko Arisawa  
T +81 804 606 0487  
[kumiko.arisawa@lamborghini.com](mailto:kumiko.arisawa@lamborghini.com)

Eastern Europe & CIS  
Tamara Vasilyeva  
T +7 925 503 6706  
[tamara.vasilyeva@lamborghini.com](mailto:tamara.vasilyeva@lamborghini.com)

South-East Asia & Pacific  
Alethea Tan  
T +658711 1329  
[alethea.tan@lamborghini.com](mailto:alethea.tan@lamborghini.com)