Media Information

Countach und LM 002: der V12 von Lamborghini zeigt sich als wahrer Alleskönner

Die Geschichte zweier diametral entgegengesetzter Modelle zum Festjahr des V12, geeint durch das gleiche herausragende Zwölfzylinderaggregat

Sant'Agata Bolognese, 27. Juli 2022 – 2022 feiert Lamborghini seinen V12. Der legendäre Zwölfzylindermotor hat fast 60 Jahre lang die ikonischsten Modelle des Autobauers aus Sant'Agata Bolognese geziert. Ende 2022 wird er in seiner letzten Entwicklungsstufe als reiner Verbrennungsmotor im Aventador Ultimae[1] vom Band laufen. Zu diesen Modellen zählt der Countach, eines der ikonischsten Modelle der Automobilgeschichte. Er wurde 1971 präsentiert und in 1999 + 1 Exemplaren von 1973 bis 1990 produziert. Aber auch der LM 002, der als erster massengefertigter Hochleistungsgeländewagen in die Geschichte einging, zählt dazu. Das von 1986 bis 1993 in 300 Exemplaren gefertigte Fahrzeug hat es geschafft, die Leistung und den Fahrspaß eines Gran Turismo auch abseits der Straße zu bieten.

Countach, eine automobile Legende, die es weltweit auf Poster geschafft hat

Schon vor seiner offiziellen Präsentation auf dem Genfer Autosalon im März 1971 begeisterte der LP 500 die Welt mit seinem extremen, futuristischen Auftritt. Tatsächlich wurde der aus dem piemontesischen Dialekt stammende Ausruf „Countach", mit dem die Außergewöhnlichkeit des soeben Gesehenen betont wird, erst wenige Tage vor der offiziellen Präsentation Teil des Modellnamens. Ein Techniker von Carrozzeria Bertone äußerte ihn, nachdem er das Fahrzeug in der Produktion gesehen hatte und sein Erstaunen über die außergewöhnliche Optik nicht zurückhalten konnte. Das Modell wurde als „Idea Car" präsentiert, um herauszufinden, ob die Öffentlichkeit an einem derart fortschrittlichen und extremen Fahrzeug Interesse hat. Es war mit dem 60-Grad-V12-Motor ausgestattet, der bereits in den Lamborghini-Vorgängermodellen mit quer eingebautem Mittelmotor eine glänzende Figur abgegeben hatte. Diesmal wurde der Motor jedoch längs in Mittelposition eingebaut – eine neue technische Lösung von Lamborghini. Indes wurde der Hubraum von den gewohnten vier Litern auf etwa fünf Liter (4971 cm^3) vergrößert, um eine Leistung von 440 PS zu erreichen. Der LP 500 war so erfolgreich, dass sich Ferruccio Lamborghini noch vor Ende des Autosalons dazu entschieden hatte, das Modell in Serie zu produzieren. Er blieb ein Unikat, das im Rahmen der materialaufreibenden, von Testfahrer Bob Wallace durchgeführten Straßentests in den nächsten drei Jahren mehrmals modifiziert wurde. Anschließend wurde er bei den für die Typenzulassung erforderlichen Crashtests am 21. März 1974 zerstört.

Der erste Serien-Countach

Aus den Erkenntnissen des LP 500 entstand schließlich der LP 400 mit 375 PS und 8000 U/min, der Ende 1973 in Produktion ging und mit dem traditionellen Vierlitermotor ausgestattet war. Aufgrund des Tunnels in der Dachpartie, der zur Verbesserung der Sicht über den Rückspiegel diente, ist das Modell heute unter dem Beinamen „Periscopio" bekannt. Nach 152 produzierten

[1] *Kraftstoffverbrauch und Emissionswerte für den Aventador LP 780-4 Ultimae Roadster - kombinierter Verbrauch: 18,0 l/100 km; kombinierte CO_2-Emissionen: 442 g/km (WLTP)*

Exemplaren wurde der Countach LP 400 1978 vom LP 400 S abgelöst und erhielt die ausgereiftere Form, die ihn in den nächsten zwölf Jahren charakterisierte. Der „S" brachte Modifikationen an Rahmen und Fahrwerk für die optimale Funktion der damals brandneuen Pirelli-P7-Niederquerschnittsreifen sowie einige optische Änderungen mit sich. Um die neuen, größeren Bremsen und die breiteren Reifen aufzunehmen, wurden Radlaufblenden nötig, während die höhere Leistung einen aerodynamischeren Frontspoiler erforderlich machte. Manche Enthusiasten fügten dann auch einen Heckflügel hinzu, um das Aerodynamikpaket abzurunden.

Auf dem Highway ist die Hölle los

Just ein LP 400 S von 1979 feierte 1981 als Hauptdarsteller im Film „Auf dem Highway ist die Hölle los" sein Debüt auf der Großleinwand. Ab diesem Zeitpunkt hielt der Countach Einzug in die Zimmer von Jugendlichen weltweit und zierte als Lieblingsposter einer ganzen Generation die Wände.

Die Countach-Modelle mit Fünflitermotor

Nach 235 produzierten Exemplaren wurde der 400 S im Jahr 1982 vom LP 5000 S abgelöst. Dieser war nach wie vor mit dem legendären V12 ausgestattet, der aber auf 4,8 Liter (4754 cm^3) vergrößert wurde und 375 PS bei 7000 U/min leistete. Nach 323 bis 1984 produzierten Exemplaren folgte der Quattrovalvole, der für viele die gelungenste Kombination aus Ästhetik, Leistung, Zuverlässigkeit und Komfort darstellt. Der V12 wurde nicht nur mit vier Ventilen pro Zylinder ausgestattet; auch sein Hubraum wurde auf 5,1 Liter (5167 cm^3) für eine maximale Leistung von 455 PS bei 7000 U/min erweitert. Der Quattrovalvole war die erste Version, die in den USA offiziell zugelassen und importiert wurde, wobei jedoch die Vergaser durch eine elektronische Einspritzanlage ersetzt wurden. Die Erschließung dieses neuen Marktes ermöglichte neue Absatzvolumina. Der Quattrovalvole wurde bis 1988 in 631 Einheiten produziert, bevor er vom Countach 25 Anniversario abgelöst wurde, der seinen Namen zur Feier des 25-jährigen Jubiläums der Gründung von Automobili Lamborghini trägt. Der 25 Anniversario behielt die Mechanik des Quattrovalvole bei, zeichnete sich aber durch eine verbesserte Aerodynamik, einige Karosserieteile aus Verbundmaterial sowie ein luxuriöseres Interieur aus. Erstaunlicherweise war der 25 Anniversario mit 658 Exemplaren die meistproduzierte Serie – ein Beweis für die Exzellenz des Countach-Designs, das selbst nach 17 Produktionsjahren noch innovativ war. Der letzte Countach in Grigio Metallizzato (Metallic-Grau) mit grauem Interieur lief am 4. Juli 1990 vom Band und wanderte direkt ins MUDETEC, das Museum des Autobauers aus Sant'Agata Bolognese.

Die Magie der 1999 + 1

Falls Sie sich immer noch wundern, warum 1999 + 1 Exemplare produziert wurden, ist die Antwort einfach: Der erste von Bertone gefertigte LP 500 hatte keine Fahrgestellnummer von Lamborghini, sondern eine von Bertone. Offiziell ist daher der 1973 produzierte LP 400 mit Fahrgestellnummer 1120001 der erste Countach. Er wurde erst rot und anschließend neu in Grün lackiert und wies mehrere ästhetische Unterschiede zu den nachfolgenden Fahrzeugen auf.

LM 002, der Lamborghini (nicht nur) fürs Gelände

Während der „Countach-Jahre" erkannte die Geschäftsleitung das Marktpotenzial eines leistungsstarken Geländewagens mit Luxusausstattung. Der LM 002 nutzt die Mechanik des Countach-Motors in der 5,2-Liter-Version mit um 20 PS reduzierter Leistung, um Probleme bei der Nutzung weniger raffinierten Kraftstoffs zu vermeiden. Der Motor wurde um 180 Grad gedreht längs in der Front verbaut. Anschließend kam eine Allrad-Kraftübertragung mit Zentraldifferenzial und Untersetzungsgetriebe hinzu. Wie der Countach baute der LM 002 auf einem Rohrrahmen auf, was ein völliges Novum für einen Geländewagen darstellte – normalerweise waren diese Rennfahrzeugen oder den ausgefeiltesten Sportwagen vorbehalten. So wurde ein außergewöhnliches Auto geboren, das es auf der Autobahn mit einer Sportlimousine aufnehmen und selbst in anspruchsvollstem Gelände bestehen konnte. Damit ist der LM 002 das Fahrzeug, welches den Weg für den Sport-SUV-Markt ebnete, und der – zumindest geistige – Urvater des heutigen Lamborghini Urus. Er wurde in nahezu gleicher Stückzahl zuerst mit Vergasern und anschließend mit Einspritzung produziert, die man leicht anhand des „Höckers" auf der Motorhaube unterscheiden konnte: Bei den Vergasermodellen fällt er deutlich ausgeprägter aus.

LM 002 und jede Menge Kuriositäten

Ein Exemplar des LM 002 wurde mit einem 700 PS starken V12-Motor mit 7,2 Litern Hubraum ausgestattet, der normalerweise in Hochseeschiffen eingesetzt wurde. Ein anderes wurde unter der technischen Aufsicht des ehemaligen Rallye-Weltmeisters Sandro Munari auf Langstreckenrennen in der Wüste ausgelegt. Um den LM 002 ranken sich zahlreiche Legenden, wie etwa seine Fähigkeit, einen Leopard-Panzer oder einen Anhänger mit dem Miura eines glücklichen Sammlers an Bord abzuschleppen. Seinen gängigen Spitznamen „Rambo-Lambo" verdankt er seinem muskulösen Äußeren und der Tatsache, dass der US-amerikanische Schauspieler Sylvester Stallone seinerzeit einen besaß. Die beste Definition des LM 002 stammt allerdings aus der Feder eines italienischen Journalisten, der nach einer Testfahrt schrieb: „Bei 200 km/h durchschneidet der LM 002 nicht die Luft. Er ohrfeigt sie mit Stolz."

Bilder und Videos: media.lamborghini.com

Informationen zu Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com

Head of Communication
Tim Bravo
T +39 051 9597611
tim.bravo@lamborghini.com

Brand & Corporate Communication
Clara Magnanini
T +39 051 9597611
clara.magnanini@lamborghini.com

Product & Brand Extension Communication
Rita Passerini
T +39 051 9597611
rita.passerini@lamborghini.com

Motorsport Communication
Francesco Colla
T +39 051 2156850
extern.francesco.colla@lamborghini.com

Polo Storico & Heritage
Massimo Delbo
T +39 3331619942
massimo@delbo.us

Media Information

Regional Offices

Europe, Middle East & Africa
Liliya Dovbenchuk
T +39 349 756 2077
liliya.dovbenchuk@lamborghini.com

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

Asia Pacific
Tricia Tan
T +65 9073 3031
tricia.tan@lamborghini.com

Chinese Mainland, Hong Kong & Macau
Ma Weichao (Ms.) 马唯超
T +86 138 1009 5399
weichao.ma@lamborghini.com

Japan
Yasuki Yamagishi
T +81 801 1343 7756
yasuki.yamagishi@lamborghini.com

South-East Asia & Pacifc
Alethea Tan
T +65 8711 1329
alethea.tan@lamborghini.com

North & South America
Jory Wood Syed
T +1 332 220 5217
jory.syed@lamborghini.us