



Lamborghini Miura – Der erste Supersportwagen der Geschichte

Automobili Lamborghini feiert ein außergewöhnliches Jubiläum: 60 Jahre Lamborghini Miura

Sant'Agata Bolognese, 10. März 2026 – Als Lamborghini im März 1966 auf dem Genfer Autosalon den Miura vorstellt, ist dies weit mehr als nur die Präsentation eines neuen Modells. Der Miura definiert neu, was ein Hochleistungsstraßenfahrzeug sein kann: ein quer eingebauter V12-Mittelmotor, inspiriert vom Motorsport. Eine radikale Architektur, die mit der bisherigen GT-Tradition bricht.

Der Miura bietet Leistungswerte, die für die damalige Zeit surreal erscheinen. Und eine hinreißende, von Bertone entworfene Karosserie, die auf den ersten Blick Emotionen weckt und direkt ikonisch wird – bis heute. Der Miura wird nicht einfach nur ein weiteres Lamborghini-Modell, sondern eine Absichtserklärung. Als drittes Modell des Unternehmens, das nur drei Jahre nach der Gründung von Automobili Lamborghini vorgestellt wird, legt der Miura die Kernwerte der Marke für die kommenden Jahrzehnte fest. Mut statt Konvention. Innovation ohne Kompromisse. Design und Technik bis an die Grenzen des Machbaren.

Mit dem Miura schafft Lamborghini ein völlig neues Fahrzeugsegment und begründet mit ihm den modernen Mittelmotor-Supersportwagen. Sechs Jahrzehnte nach seiner Premiere gilt der Miura noch immer als eine Ikone für technische Radikalität, visionäre Technik und zeitloses Design. Seine Geschichte ist geprägt von jugendlichem Ehrgeiz und technischer Kühnheit.

Der mittlerweile legendäre V12-Motor liefert eine beeindruckende Leistung von bis zu 380 PS, die den Miura auf eine Höchstgeschwindigkeit von 290 km/h beschleunigen kann. Es macht ihn zum schnellsten Serienauto der Welt. Die Geschichte des Miura ist daher eine Geschichte von kulturellem Einfluss, der weit über die Automobilwelt hinausreicht, vom Kino bis zur Musik, vom Motorsport bis zur Popkultur.

Im Jahr 2026 feiert Automobili Lamborghini diese außergewöhnliche Ikone, indem es ihre Ursprünge, ihre Entwicklung und die Eigenschaften nachzeichnet, die den Miura zum ersten echten Supersportwagen der Geschichte gemacht haben. Es ist eine Reise durch Entstehung, Design, Leistung und Vermächtnis und eine Hommage an das Auto, das Träume Wirklichkeit werden lässt und das erste Kapitel der Lamborghini-Legende schreibt.

„Der Lamborghini Miura ist für mich nicht nur wegen seiner Leistung, seines Designs und seines Kultstatus ein Traumauto“, sagt Stephan Winkelmann, Chairman und CEO von Automobili Lamborghini S.p.A.

„Der Miura ist daher mehr als ein Automodell – er hat den Lauf der Automobilgeschichte verändert. Mit seiner revolutionären Architektur, seinem atemberaubenden Design und seiner kompromisslosen Leistung hat er das Konzept des Supersportwagens definiert und Lamborghini auf einen Weg der furchtlosen Innovation gebracht.“



Pressemitteilung

„Der Miura verkörpert unsere DNA: mutig, visionär und seiner Zeit immer voraus. Mit der Feier dieses Jubiläums ehren wir ein Meisterwerk, das uns weiterhin inspiriert – nicht indem wir zurückblicken, sondern indem wir uns daran erinnern, dass wahre Innovation aus dem Mut entsteht, Konventionen in Frage zu stellen“, so Stephan Winkelmann weiter.

Die Geburt einer Revolution

Weniger als zwei Jahre nach der Gründung des Unternehmens gilt Lamborghini noch als Nischenhersteller, aber der 350 GT hat bereits die technischen Ambitionen des Unternehmens unter Beweis gestellt. Ferruccio Lamborghini ist stolz auf den ersten GT-Wagen, träumt jedoch von einem noch leistungstärkeren Fahrzeug. Das junge Ingenieursteam unter der Leitung von Gian Paolo Dallara und Paolo Stanzani macht sich daran, diesen Traum zu verwirklichen. Das Herzstück des Miura wird ein quer eingebauter 3929-ccm-V12-Motor mit einem Bankwinkel von 60 Grad, ausgestattet mit vier Nockenwellen, V-förmigen Überkopfventilen, einer Kurbelwelle mit sieben Lagern und vier Weber-40-IDL-3L-Vergasern (später IDL40 3C) mit zwölf Drosselklappen. Ungewöhnlicherweise dreht sich die Kurbelwelle gegen den Uhrzeigersinn.

Ab 1964 entwickeln Dallara, Stanzani und der neuseeländische Testfahrer Bob Wallace gemeinsam die Idee für einen neuen Supersportwagen, der vom Motorsport inspiriert ist. Anschließend bauen sie nach Feierabend ein fahrbereites Prototyp-Chassis, das kompromisslos auf Leistung kalibriert wird. Ferruccio Lamborghini erkennt bei der Präsentation sofort das Potenzial der Idee und gibt grünes Licht für die Weiterentwicklung des 400 TP als Projekt L105.

Am 3. November 1965 stellt Lamborghini auf dem Turiner Autosalon das Chassis in Satinschwarz vor, dessen Motor quer hinter dem Fahrer eingebaut ist. Das Modell steht neben dem Lamborghini 350 GT und dem 350 GTS. Nie zuvor und nie seitdem hat ein nacktes Fahrgestell so viel Aufmerksamkeit erregt. Der Stahlkasten mit einer Wandstärke von nur 0,8 Millimetern und zahlreichen Stanzlöchern wiegt gerade einmal 120 Kilogramm, und die vier weißen Auspuffrohre ziehen sofort die Blicke der Besucher auf sich. Es ist eine Demonstration der Kraft und eine radikale Geste der jungen Sportwagenmarke aus Sant'Agata Bolognese. Mehrere Designstudios bieten ihre Unterstützung an, das Chassis nach ihren Vorstellungen zu verkleiden.

Aber Lamborghini zögert. Der Legende nach erscheint Nuccio Bertone gegen Ende der Messe am Lamborghini-Stand und ist der letzte Karosseriebauer, der vorbeischaut. Bertone untersucht das ausgestellte Chassis und sagt zuversichtlich zu Ferruccio Lamborghini, dass sein Studio „den perfekten Schuh für diesen wunderbaren Fuß“ entwerfen wird. Ob dieser Dialog tatsächlich so stattgefunden hat, lässt sich heute nicht mehr nachweisen. Unbestritten ist jedoch, dass diese Anekdote das unmittelbare gegenseitige Verständnis und die kreative Übereinstimmung zwischen den beiden Unternehmern eindrucksvoll widerspiegelt.

Die erste Zusammenarbeit mit der Carrozzeria Bertone kleidet das Stahlchassis mit seinen hohen und breiten Schwellen in ein aufregendes Fahrzeug. Nur wenige Wochen



Pressemitteilung

nach dem ersten Treffen, Anfang Januar 1966, stellen die Designer das Bertone-Design fertig und der Prototyp wird mit Unterstützung von 30 Bertone-Mitarbeitern bis März gebaut. Dieser bietet Komfort und Zuverlässigkeit sowie sehr beeindruckende Leistungswerte. Hinter dem Fahrer findet der V12-Motor in dem leichten Fahrzeugrahmen Platz, und zum ersten Mal in der Unternehmensgeschichte zierte ein Stier als Markenemblem die Motorhaube. Selbst das Design der Felgen ist völlig neu.

Im März 1966 präsentiert Automobili Lamborghini auf dem Stand von Bertone auf dem Genfer Autosalon ein orangefarbenes Auto, das alle bestehenden Konventionen ignoriert. Das Mittelmotor-Konzept verändert die Gewichtsverteilung grundlegend und bietet ein Fahrgefühl, das zu dieser Zeit unübertroffen ist. Ergänzt wird dies durch das unvergleichliche, elegante Design von Bertone von atemberaubender Schönheit. Direkt auf der Messe gehen 30 Bestellungen für das neue Modell ein, was die Erwartungen für dieses Modell übertrifft.

Miura. Ein Name, der in die Geschichte eingegangen ist

Die Verbindung zwischen Lamborghini und der Symbolik des Stiers ist tief in der Geschichte der Marke verwurzelt. Mit dem Miura verwendet Lamborghini zum ersten Mal bewusst den Namen einer berühmten spanischen Stierrasse. Das Modell ist nach der mächtigen Stierrasse benannt, die von Don Eduardo Miura Fernández gezüchtet wurde.

Diese Geschichte spiegelt sich direkt in der Modellbezeichnung von Lamborghini wider. Namen wie Miura, Espada, Islero und später Murciélagos sind bewusste Verweise auf legendäre Stiere und ihre Eigenschaften.

Design und Stil, geprägt von Geschwindigkeit, Farbe und individuellem Ausdruck
Lamborghini arbeitet beim Design zum ersten Mal mit der Carrozzeria Bertone zusammen. Das renommierte Designstudio kreiert eine Karosserie, die neue Maßstäbe setzt. Flach, breit, elegant und aggressiv zugleich sieht der Miura aus wie ein Raubtier, das zum Sprung bereit ist. Die Silhouette ist niedrig, die Gesamthöhe des Autos beträgt nur etwa 105 Zentimeter. Die markanten Pop-up-Scheinwerfer mit „Wimpern“ und die großzügigen Lufteinlässe prägen ein Erscheinungsbild, das bis heute als zeitlos gilt.

Bertone orientiert sich an Rennwagen: flache, schwenkbare Scheinwerfer, Kühlergrills, die die Luft zu den Bremsen leiten, und Lamellenoberflächen auf der Fronthaube, die die Luft aus dem fast horizontalen Kühler entweichen lassen, in dieser Position nur im Prototyp. Der V12 wird über Lufteinlässe hinter und unter den Türen mit Luft versorgt. Die schwarzen Lamellen dienen als Abdeckungen für eine zusätzliche Belüftung und setzen gleichzeitig einen starken Designtrend. Auch heute noch ist der Miura eine meisterhafte stilistische Lösung, um die Luft elegant vom Antrieb abzuleiten.

Die schwarz eloxierten Zierleisten, die anstelle der üblichen Chromleisten verwendet werden, und die Anordnung von Motor und Getriebe setzen einen Trend für die kommenden Jahre. Der Miura ist nicht nur niedrig, sondern dank der Motoranordnung



Pressemitteilung

mit nur 4,36 Meter auch kompakt in der Länge. Heute gilt das Design als eines der besten in der Automobilbranche: ein Sportwagen, der Kraft und Eleganz vereint.

Darüber hinaus kann die elegante Karosserie je nach Kundenwunsch in ungewöhnlichen Farben lackiert werden. Der Miura wird einer der ersten Supersportwagen mit kräftigen Farben. Zusätzlich zu den Grundfarben Orange, Gelb, Blau, Grün, Weiß, Smaragdgrün und Rennrot können die Kunden auch zwischen den Sonderfarben Miura-Rot, Alpha-Rot, Spezial-Rot, Metallic-Rubinrot, Eurolac-Rot, Granada-Rot, Orange, Metallic-Purpurrot oder Caracas-Purpurrot wählen. Verschiedene individuelle Blautöne wie Special Blue, Tahiti Blue, Metallic Blue, Midnight Blue und Spear Blue sind ebenfalls erhältlich – zusammen mit über 50 weiteren Lackfarben. Lamborghini bietet seit mehr als 60 Jahren hochgradig individualisierbare Modelle an.

Der Lamborghini V12. Herz, Seele und Vermächtnis

Die Geschichte des Lamborghini V12 dreht sich um diesen Motor: ein technisch revolutionäres Triebwerk, das seit fast sechs Jahrzehnten die DNA der Marke prägt. Er ist Ausdruck von Ingenieurskunst, Innovation und Vision. Mit dem letzten reinen V12, der 2022 im Aventador Ultimae verbaut wurde, beendet Lamborghini eine Ära, die bis in die 1960er-Jahre zurückreicht. Im Jahr 2023 schlägt der V12 mit dem Revuelto ein neues Kapitel auf, in dem der legendäre Motor mit einem Hybridsystem kombiniert wird, was die Entwicklung des V12 in eine neue, elektrifizierte Ära markiert.

Je nach Modell, P400 oder P400 S, leistet der Motor 350 oder 370 PS, was den Miura zu einem der schnellsten Serienfahrzeuge seiner Zeit macht. Der Miura 400 beschleunigt in 6,7 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h. Zu dieser Zeit ist dieser Supersportwagen das schnellste Serienfahrzeug der Welt. Der Motor des späteren P400 SV liefert mit 385 PS bei 7.850 U/min und einem Drehmoment von 388 Nm bei 5.500 U/min noch mehr Leistung und bietet damit eine noch bessere Fahrbarkeit. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Trockenkupplung auf ein manuelles Fünfganggetriebe mit offener Schaltkulisse.

Motor, Getriebe und Differential teilen sich ein gemeinsames Gehäuse und Schmiersystem, was zu dieser Zeit außergewöhnlich ist. Es ist gewagt, platzsparend und technisch anspruchsvoll. Während der Produktion entwickelt Lamborghini ein separates Schmiersystem für Motor und Getriebe, eine technisch bedeutende Änderung. Seine Leistung, gepaart mit dem bahnbrechenden V12-Mittelmotor-Layout, macht den Miura zu einem technisch radikalen Fahrzeug und zu einem Pionier unter den Supersportwagen.

Ingenieur Paolo Stanzani spielt eine zentrale Rolle in dieser Erfolgsgeschichte. Er entwickelt den ursprünglich von Giotto Bizzarrini entworfenen V12 für den Straßenverkehr und sorgt dafür, dass er serienreif wird. Zusammen mit dem Team entwickelt er die modernen technischen Lösungen, die den Miura von anderen Sportwagen seiner Zeit unterscheiden. Stanzani ist auch maßgeblich an der Konstruktion anderer Lamborghini-Ikonen wie dem Countach, dem Espada und dem



Pressemitteilung

Urraco beteiligt. Der V12 sorgt nicht nur für Leistung, sondern auch für den Charakter des Miura. Sein Sound ist unverkennbar. Der V12 ist einer der Gründe, warum der Miura eine Hauptrolle in Filmen spielt, darunter die legendäre Eröffnungsszene von „The Italian Job“ (1969). Der Motor wird zum Star, sein Sound untrennbar mit der Bildsprache der Szene verbunden.

Der Miura erscheint auf unzähligen Titelseiten von Zeitschriften und in Artikeln und prägt die Vorstellung davon, was einen Supersportwagen ausmacht. Prominente Besitzer wie Rod Stewart, Eddie Van Halen und Miles Davis schätzen den Miura wegen seines Designs und seiner Motoreigenschaften, die jede Fahrt zu einem unvergesslichen Erlebnis machen, denn der V12 des Miura ist mehr als nur ein Motor. Er ist das Herzstück der Marke Lamborghini, die Verkörperung von Leidenschaft, Innovation und kompromissloser Leistung.

Wie es sich für einen Supersportwagen gehört, ist der Lamborghini Miura ein kompromissloses Auto. Ohne Servolenkung, ohne elektronische Assistenzsysteme und mit direktem mechanischem Feedback erfordert er auch heute noch die volle Konzentration des Piloten. Gleichzeitig belohnt er den Fahrer mit einem unverfälschten, emotionalen Fahrerlebnis. Der V12 liefert reichlich Leistung und einen unverwechselbaren Sound, der auch heute noch als Maßstab gilt. Das Fahrwerk besteht aus einem Stahl-Space-Frame, der Motor und Aufhängung eng miteinander verbindet. Diese kompakte Bauweise ermöglicht das ikonische Design und auch eine außergewöhnliche Straßenlage. Doppelquerlenker und Schraubenfedern vorne und hinten sorgen für ein für seine Zeit sportliches, straffes und präzises Handling.

Der Lamborghini Miura: Produktion und Sonderausführungen

Zwischen 1966 und 1973 entstehen laut offiziellen Angaben 763 Lamborghini Miura-Modelle im Lamborghini-Werk in Sant'Agata Bolognese (Italien). Der erste Serien-Miura wird am 20. April 1967 nach Mailand ausgeliefert, gefolgt von 107 weiteren Fahrzeugen im ersten Jahr. Bis 1968 verkauft Lamborghini bereits 184 Miura-Modelle, durchschnittlich fast vier Fahrzeuge pro Woche – eine außergewöhnliche Zahl für einen Hochleistungs-Supersportwagen dieser Zeit.

Vor Beginn der Serienproduktion baut Lamborghini einen offiziellen Prototyp und etwa zehn Prototypen des frühen P400-Modells. Diese Versuchsfahrzeuge sind in den offiziellen Produktionszahlen nicht enthalten. Darüber hinaus wird für bestimmte Märkte wie die Vereinigten Staaten und den Nahen Osten eine kleine Anzahl von Fahrzeugen mit geringfügigen technischen oder behördlichen Anpassungen produziert, die in historischen Quellen manchmal separat gezählt werden. Lamborghini entwickelt auch frühe Übergangsmodelle des Miura P400 S, die Merkmale des P400 und des späteren P400 S kombinieren.

Mindestens zehn Miura-Modelle gelten als Einzelstücke, Sonderprojekte oder Showcars. Zu den bekanntesten gehört der Miura Roadster von 1968, eine einzigartige, offene Version, von der Carrozzeria Bertone erschaffen. Er ist in Lamé-Hellblau lackiert, mit weißem Lederinterieur und rotem Teppichboden ausgestattet und verfügt über



Pressemitteilung

charakteristische Elemente wie größere Lufteinlässe in den Türen, etwa 120 strukturelle Verstärkungen, eine steiler geneigte Windschutzscheibe und einzigartige Rückleuchten, wodurch er sich deutlich vom Coupé unterscheidet.

Um das Vermächtnis des Miura zu feiern, stellt Lamborghini 2006 anlässlich des 40-jährigen Jubiläums des Modells das Miura Concept auf dem Genfer Autosalon vor. Es ist eine Hommage an einen der einflussreichsten Supersportwagen der Automobilgeschichte. Das von Walter de'Silva entworfene Miura Concept interpretiert die flache Silhouette, die breiten hinteren Schultern und die kurzen Überhänge des Originals in einer zeitgemäßen Formensprache neu und verzichtet bewusst auf Retro-Elemente. Es ist ausschließlich als Designstudie konzipiert und bleibt eher ein technisches Konzept als ein Produktionsvorschlag.

Miura heute

Vor allem zwischen 1966 und 1973 etabliert der Lamborghini Miura eine klare DNA, die Lamborghini bis heute verfolgt. Modelle wie der Countach, Diablo, Murciélago, Aventador und Revuelto führen sein Erbe fort. Der Miura macht Lamborghini zu einem echten Serienhersteller.

Auch heute noch ist der Lamborghini Miura ein Maßstab für Automobildesign und kulturelle Relevanz. Sechzig Jahre nach seiner Einführung ist er nicht gealtert, sondern gereift. Im Laufe der Jahre gewinnen verschiedene Miura-Modelle renommierte Auszeichnungen bei führenden Concours d'Elegance, darunter Villa d'Este, Pebble Beach Concours d'Elegance, Salon Privé und Hampton Court Palace, und werden mit Best in Class- und Sonderpreisen der Jury für herausragendes Design, Authentizität und historische Bedeutung ausgezeichnet. Viele dieser preisgekrönten Fahrzeuge werden vom Lamborghini Polo Storico restauriert oder zertifiziert, der offiziellen Abteilung, die für die Bewahrung des historischen Erbes von Lamborghini durch Archivforschung, Zertifizierung, Restaurierung und die Teilnahme an wichtigen internationalen Veranstaltungen zum Thema Kulturerbe zuständig ist.

Lamborghini Miura P400 (1966–1969)

Erstvorstellung: Genfer Autosalon, 1966

Motor: 3,9-Liter-V12, 350 PS bei 7.000 U/min, 355 Nm bei 5.000 U/min

Getriebe: 5-Gang-Schaltgetriebe, quer eingebauter Motor

Höchstgeschwindigkeit: ca. 280 km/h

0–100 km/h: ca. 6,7 s

Leergewicht: 985 kg

Besonderheiten: erstes Serienfahrzeug mit Mittelmotor-Konzept im Straßenfahrzeugbereich,

Stahl-Spaceframe-Chassis. Flache, elegante Karosserie von Marcello Gandini/Bertone, „Wimperf“-Scheinwerfer, die dem Miura sein charakteristisches Gesicht verleihen. Der P400 ist der ursprüngliche Miura, kompromisslos und puristisch, heute extrem selten.

Preis: 7.700.000 Lire



Pressemitteilung

Lamborghini Miura P400 S (1968–1971)

Motor: 3,9-Liter-V12, 370 PS bei 7500 U/min, 390 Nm bei 5500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: ca. 280 km/h

0–100 km/h: 6,4 s

Leergewicht: 1.180 kg

Verbesserungen: breitere Spur, modernisierte Fahrwerksabstimmung mit Koni-Stoßdämpfern, elektrische Fensterheber, hochwertigere Innenausstattung (Luxusoptionen), komfortabler als der P400, belüftete Scheibenbremsen vorne und hinten ab Fahrzeug 501

Karosserie: leichte Änderungen an Lufteinlässen, Sitzen und Armaturenbrett, verchromte Fensterrahmen statt schwarz eloxiert, optionale Klimaanlage

Besonderheiten: immer noch extrem sportlich, aber alltagstauglicher. Der P400 S verbindet die rohe Kraft des ursprünglichen Miura mit etwas mehr Luxus.

Preis: 7.850.000 Lire + 350.000 Lire pro aria condizionata.

Lamborghini Miura P400 SV (Spinto Veloce) (1971–1973)

Motor: 3,9-Liter-V12, 385 PS bei 7850 U/min, 388 Nm bei 5500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: über 290 km/h

0–100 km/h: 5,5 s

Leergewicht: 1245 kg

Verbesserungen: separate Motor- und Getriebschmierung, breitere Hinterachse für bessere Traktion, modifizierte Hinterradaufhängung, gesteigerte Leistung, schneller und besser kontrollierbar, teilweise mit Sperrdifferenzial

Besonderheiten: letzte Version der Miura-Serie, keine Scheinwerferklappen, modernes Aussehen, höchste Leistung und Straßenlage der Serie, SV steht für Spinto Veloce (stärker und schneller)

Preis: 8.600.000 Lire

Fotos und Videos: media.lamborghini.com

Informationen zu Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com



Automobili Lamborghini S.p.A.

Headquarters

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

Brand & Corporate Communication
Camilla Manzotti
T +39 360 1077907
camilla.manzotti@lamborghini.com

Product & Motorsport Communication
Francesco Colla
T +39 348 8629861
francesco.colla@lamborghini.com

Social Media & Digital Communication
Chiara Busolo
T +39 340 0791871
chiara.busolo@lamborghini.com

Motorsport Communication
Giovanni Zini
T +39 342 1318474
giovanni.zini@lamborghini.com

Heritage Communication
Enrico Pavesi
T +39 345 6749362
extern.enrico.pavesi@lamborghini.com

Regional Offices

Pressemitteilung

North & South America

Jory Wood Syed

T +1 332 220 5217

jory.syed@lamborghini.us

Europe, Middle East & Africa

Liliya Dovbenchuk

T +39 349 756 2077

liliya.dovbenchuk@lamborghini.com

Asia Pacific

Tricia Tan

T +65 9073 3031

tricia.tan@lamborghini.com

