



## **40 Jahre Lamborghini LM002: Das erste Super-SUV der Geschichte**

### **1986 präsentierte Lamborghini den außergewöhnlichen V12-Geländewagen – den Wegbereiter des heutigen Urus**

*Sant'Agata Bolognese/Knokke, 09. Juni 2026* – 40 Jahre sind vergangen, seit Lamborghini den LM002 im Januar 1986 auf dem Brüsseler Autosalon präsentierte – ein Fahrzeug, das das Verständnis eines Hochleistungs-Geländewagens grundlegend neu definierte. Der LM002 ist weit mehr als eine extreme Maschine: Er verkörpert ein mutiges Statement, das die DNA der Supersportwagen aus Sant'Agata Bolognese mit einer bis dahin unerreichten Geländetauglichkeit vereint.

*„Der LM002 repräsentiert eine der Wurzeln der heutigen Vision von Lamborghini“, sagt Stephan Winkelmann, Vorstandsvorsitzender und CEO von Automobili Lamborghini „Seiner Zeit weit voraus, nahm er das Konzept des Super-SUV vorweg und inspirierte nicht nur unsere Produktphilosophie, sondern auch Designelemente, die sich bis heute in der gesamten Urus-Familie wiederfinden.“*

Die Ursprünge des LM002 reichen auf die experimentellen Projekte Cheetah und LM001 zurück, die zwischen dem späten 1970er- und frühen 1980er-Jahren entwickelt wurden. Sie führten zu der entscheidenden technischen Erkenntnis des Ingenieurs Giulio Alfieri: der Verlagerung des legendären Lamborghini-V12-Motors nach vorn, um mehr Ausgewogenheit und Kontrolle auch in anspruchsvollem Gelände zu erreichen. Nach Jahren intensiver Erprobung unter extremen Bedingungen in den Wüsten Saudi-Arabiens entstand schließlich der endgültige LM002.

Angetrieben vom V12 aus dem Countach Quattrovalvole, ausgestattet mit speziell entwickelten Pirelli-Scorpion-BK-Reifen und ausgelegt für Einsätze auf Sand, Felsen und steilen Anstiegen, erreicht der LM002 Geschwindigkeiten von über 200 km/h – eine außergewöhnliche Leistung für einen Geländewagen seiner Zeit. Bis 1992 in nur 300 Exemplaren gefertigt, zuzüglich eines einzigartigen rechtsgelenkten Exemplars, das heute im Lamborghini Museum in Sant'Agata Bolognese ausgestellt ist, gilt der LM002 heute als der wahre Vorläufer des modernen Super-SUV-Konzepts von Lamborghini und als technische wie auch philosophische Grundlage für die spätere Entwicklung des Urus.

Heute wird der LM002 vom Lamborghini Polo Storico weiterhin bewahrt und aufgewertet, auch durch Projekte, die der Erhaltung seiner technischen Authentizität gewidmet sind. Dazu zählt die Zusammenarbeit mit Pirelli, durch die die historischen Scorpion-BK-Reifen, die ursprünglich speziell für dieses Modell entwickelt wurden, vor Kurzem wieder in Produktion gegangen sind. Diese Reifen sind heute erneut für Lamborghini-Kunden über das offizielle Lamborghini-Händlernetz sowie über den Pirelli-Collezione-Katalog erhältlich.

Der LM002 ist einer der festen Höhepunkte der Ausstellung im Lamborghini Museum in Sant'Agata Bolognese, wo ab dem 9. Juni eine eigens gestaltete Installation dem 40-jährigen Jubiläum des ersten Super-SUV von Lamborghini gewidmet ist.



### **Lamborghini Cheetah – der Ursprung des Projekts**

Der Einstieg von Automobili Lamborghini in die Welt der Hochleistungs-Geländefahrzeuge begann mit einer visionären Idee, die auf dem Genfer Autosalon 1977 die automobilen Konventionen herausforderte. Dort stellte der Hersteller aus Sant'Agata Bolognese den Cheetah vor – ein allradgetriebener Prototyp, der stilistisch wie technisch einen radikalen Bruch mit den bis dahin produzierten Gran-Turismo-Sportwagen darstellte.

Das in Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Unternehmen Mobility Technology International (MTI) entwickelte Projekt war ursprünglich darauf ausgelegt, taktische und militärische Mobilitätsanforderungen zu erfüllen und das Interesse sowohl der US-Streitkräfte als auch der Märkte des Nahen Ostens zu wecken. Technisch zeichnet sich der Cheetah durch ein Stahlrohr-Chassis in Kombination mit einer offenen Aluminiumkarosserie mit Inspektionsluken, freiliegenden Rohrelementen und einem offenen Cockpit aus.

Der Antriebsstrang besitzt eine für ein Allradfahrzeug dieser Art ungewöhnliche Heckmittelmotor-Anordnung. Herzstück ist ein 5,9-Liter-Chrysler-V8 mit 183 PS bei 4000 U/min und einem Drehmoment von 362 Nm bei 2500 U/min. Der Motor ist mit einem dreistufigen Chrysler-A727-Automatikgetriebe und permanentem Allradantrieb gekoppelt.

Die Aufhängung verfügt vorn über doppelte Querlenker, Schraubenfedern und einen Stabilisator, während hinten eine ähnliche Konstruktion verwendet wird, die durch eine einstellbare Drehstabfederung ergänzt ist. Die Bremsanlage nutzt belüftete Scheibenbremsen vorn, die vom zeitgenössischen Lamborghini Countach stammen.

Der Cheetah ist in der Lage, Steigungen von 60 bis 85 Prozent zu bewältigen und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h auf der Straße sowie etwa 140 km/h im Sand. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gelingt in nur 9,0 Sekunden – trotz eines angegebenen Trockengewichts von 2042 Kilogramm.

Obwohl die Produktion nie über einen einzigen Prototyp hinausging, wurde der Cheetah zu einer entscheidenden experimentellen Plattform für Lamborghini. Die Kühnheit dieses ersten Projekts legte den technologischen Grundstein, der später den Ansatz der Marke bei Hochleistungs-SUVs prägen sollte. Außerdem demonstrierte der Cheetah die Entschlossenheit des Herstellers aus Sant'Agata Bolognese, die konventionellen Grenzen in jedem Gelände zu überschreiten.

### **Vom LM001 zum LM002 über LM003 und LM004 – die Entwicklung**

Der LM001 – Lamborghini Militare 1 – markiert das zweite entscheidende Kapitel in der Entwicklung von Lamborghini-Geländefahrzeugen. Er stellt den Übergang von der experimentellen Natur des Cheetah zu einer ehrgeizigeren und strukturierteren ingenieurtechnischen Vision dar.

Der auf dem Genfer Autosalon 1981 vorgestellte LM001 ist das erste greifbare Ergebnis der Lamborghini-Ära unter der Leitung von CEO Patrick Mimran. In dieser Phase verfolgte das Unternehmen das Ziel, seine Produktpalette zu erweitern und sowohl den Markt für luxuriöse Geländewagen als auch für taktische Fahrzeuge zu erschließen. Unter der technischen Leitung von Ingenieur Giulio Alfieri wurde das Projekt gezielt darauf ausgelegt, neben



## Pressemitteilung

privaten Enthusiasten auch staatliche sowie militärische Auftraggeber anzusprechen – insbesondere in den Märkten des Nahen Ostens.

Im Gegensatz zum Cheetah verfügt der LM001 über eine geschlossene viertürige Karosserie mit klaren, kantigen Linien, die von Anfang an so konzipiert ist, dass bei Bedarf eine gepanzerte Ausführung entstehen kann. Eine der prägendsten Neuerungen des Projekts ist der Einsatz des legendären Lamborghini-V12 aus dem Countach: Der 4,8-Liter-Motor des LP500 S leistet 332 PS bei 6000 U/min. Beim ersten und einzigen Prototyp wird jedoch zunächst mit einem von AMC abgeleiteten 5,9-Liter-V8 experimentiert.

Der Antrieb erfolgt über einen permanenten Allradantrieb in Kombination mit einer dreistufigen Chrysler-A-727-Automatik, wobei die Kraftverteilung deutlich zugunsten der Hinterachse ausgelegt ist. Mit einer Länge von 4790 Millimetern und einer Breite von 2000 Millimetern bietet der LM001 eine beeindruckende Bodenfreiheit von 425 Millimetern im zentralen Bereich. Trotz eines Leergewichts von etwa 2100 bis 2400 Kilogramm erreicht das Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von rund 180 km/h und beschleunigt in etwa 12,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Bei Wüsten-Testfahrten zeigt sich jedoch schnell eine grundlegende konstruktive Schwachstelle: die Heckmotor-Bauweise. Unter starker Beschleunigung und bei steilen Anstiegen wird die Vorderachse zu stark entlastet – ein Problem, das durch die fehlende Servolenkung zusätzlich verstärkt wird – und sich negativ auf die Lenkpräzision sowie die Fahrstabilität auswirkt.

Obwohl das Projekt nie über das Prototypenstadium hinauskam, entwickelt sich der LM001 zu einem wichtigen technischen Versuchsträger für Lamborghini. Das Fahrzeug führt fortschrittliche Fahrwerkslösungen für extremes Gelände ein, darunter eine Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Drehstabfedern und Teleskopstoßdämpfern. Die Herausforderungen in den Bereichen Gewichtsverteilung, Fahrdynamik und Motorkühlung zwingen die Ingenieure schließlich zu einem grundlegenden Umdenken der Fahrzeugarchitektur. Dies führt direkt zur Entwicklung des Lamborghini Militare Anteriore – kurz LMA. Bei diesem Fahrzeug wird der Motor erstmals vorn positioniert, wodurch die Grundlage für den späteren Serien-LM002 entsteht.

Um die Schwächen des LM001 zu überwinden, gestalten Giulio Alfieri und sein Team die Fahrzeugarchitektur vollständig neu. Die neue Frontmotor-Anordnung verbessert nicht nur die Gewichtsverteilung, sondern führt auch zu einem ausgewogeneren Drei-Box-Design.

Der LMA stellt weit mehr dar als eine bloße Verlagerung des Antriebsstrangs. Er kombiniert vom Motorsport abgeleitete Ingenieurslösungen mit robuster Geländetauglichkeit. Der vom Countach bekannte 4,8-Liter-V12 mit 332 PS bleibt erhalten, während das bisherige Chrysler-Automatikgetriebe durch ein deutlich robusteres Fünfgang-Schaltgetriebe von ZF mit Untersetzung ersetzt wird. Im Gegensatz zu den permanenten Allradsystemen früherer Prototypen ermöglicht der LMA zudem, die Vorderachse abzuschalten und das Fahrzeug wahlweise auf Hinterradantrieb umzustellen.

Auf dem Genfer Autosalon 1982 tritt der LMA als ein echtes rollendes Ingenieurlabor in Erscheinung. Mit einer Länge von nahezu 4,9 Metern und einem Gesamtgewicht von rund



## Pressemitteilung

2600 Kilogramm verkörpert er eine deutlich weiterentwickelte, komplexe Fahrzeugarchitektur.

Die Erprobung erfolgt unter extremen Bedingungen – in den Wüsten Saudi-Arabiens. Dort demonstriert das Fahrzeug eindrucksvoll seine Leistungsfähigkeit: Es bewältigt Steigungen von bis zu 120 Prozent und erreicht Spitzengeschwindigkeiten von nahezu 190 km/h. Diese Resultate bestätigen eindrucksvoll die Performance der neuen technischen Konfiguration und machen den LMA zur entscheidenden Grundlage für die Entwicklung des legendären LM002, der 1986 schließlich auf den Markt kommt.

Parallel zu diesem Entwicklungsweg erschließt Lamborghini auch alternative technische Ansätze. Der LM003 markiert dabei das einzige Kapitel des ursprünglichen Lamborghinimilitäre-Programms, das sich konsequent der Erprobung eines Dieselantriebs widmet. Der 1983 entwickelte Prototyp entsteht mit dem klaren Anspruch, die Umsetzbarkeit eines leistungsfähigen Offroaders zu untersuchen, der gegenüber den kraftvollen, jedoch verbrauchsintensiven V12-Benzinversionen durch höhere Effizienz und eine gesteigerte Alltagstauglichkeit überzeugen soll.

Für die Umsetzung kooperiert Lamborghini mit dem italienischen Spezialisten VM Motori. Der LM003 wird mit einem Fünfzylinder-Turbodiesel ausgestattet, der 150 PS leistet. Trotz des vielversprechenden Ansatzes zeigt sich in der Praxis schnell, dass die verfügbare Leistung für ein Fahrzeug mit einem Gewicht von annähernd drei Tonnen nicht ausreicht. Infolgedessen bleibt der LM003 ein einmaliger Prototyp und entwickelt sich nicht darüber hinaus.

1985 präsentiert Lamborghini mit dem LM004 ein noch extremeres experimentelles Konzeptfahrzeug, das einen Antrieb aus dem Marinebereich nutzt. Das Projekt soll die technischen Grenzen der LM-Baureihe weiter ausloten, indem Antriebe aus dem Wasserrennsport aufgegriffen und auf ein Geländefahrzeug übertragen werden.

Im Zentrum des LM004 steht der Lamborghini L804 – die Wettbewerbsversion des hauseigenen V12-Motors, ursprünglich für den Einsatz in Hochleistungs-Offshorebooten entwickelt. Mit einer Leistung von über 420 PS und einem Drehmoment von 589 Nm bereits bei nur 2000 U/min verlangt der gewaltige 7,0-Liter-Motor nach einem verlängerten Chassis, das über die Proportionen des späteren Serienmodells LM002 hinausgeht.

Trotz seines außergewöhnlichen Leistungspotenzials wird das LM004-Projekt schließlich eingestellt. Das hohe Gewicht des aus dem Marinebereich stammenden Motors sowie Bedenken hinsichtlich der Zuverlässigkeit erweisen sich im Gesamtbild als nachteilig. Im Vergleich dazu überzeugt der 5,2-Liter-V12, der für die Serienversion des LM002 ausgewählt wird, durch seine ausgewogenere Performance und bessere Alltagstauglichkeit.

### **Der LM002 – die finale Version**

Der Lamborghini LM002 markiert ein einzigartiges Kapitel der Automobilgeschichte. Zwischen 1986 und 1992 gefertigt, gilt er als das weltweit erste echte Super-SUV – ein Fahrzeug, das die Performance eines Supersportwagens mit bis dahin unerreichter Geländetauglichkeit vereint. Bereits bei seiner Premiere auf dem Brüsseler Autosalon 1986



## Pressemitteilung

zieht der LM002 mit seiner imposanten Erscheinung und seinem kompromisslosen Charakter alle Blicke auf sich.

Seinen ikonischen Status verdankt er nicht zuletzt seinem Antrieb, der direkt vom legendären Countach Quattrovalvole abgeleitet ist. Der 5167 Kubikzentimeter große V12-Motor mit 60 Grad Bankwinkel und vier Ventilen pro Zylinder entwickelt rund 450 PS (420 PS nach SAE-NET-Spezifikation) und verleiht dem über 2700 Kilogramm schweren Offroader beeindruckende Fahrleistungen bis hin zu einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Zunächst mit sechs Weber-Vergasern ausgestattet, wird der Motor 1989 zu einer Version mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung weiterentwickelt – ein Schritt, der schließlich auch die Zulassung für den US-amerikanischen Markt ermöglicht und die technische Reife des Fahrzeugs unterstreicht.

Der LM002 verfügt über ein Fünfgang-Schaltgetriebe von ZF mit Untersetzung sowie über einen zuschaltbaren Allradantrieb, der es dem Fahrzeug ermöglicht, Steigungen von bis zu 120 Prozent souverän zu bewältigen. Der Antriebsstrang integriert drei selbstsperrende Differenziale, mit Sperrwerten von 25 Prozent an der Vorderachse und 75 Prozent an der Hinterachse. Auch das Mitteldifferenzial weist eine Sperrwirkung von 75 Prozent auf und lässt sich mechanisch vollständig bis zu 100 Prozent sperren – eine technische Lösung, die direkt aus den Erkenntnissen der LMA-Prototypen hervorgeht.

Der LM002 überzeugt jedoch nicht allein durch seine beeindruckenden Fahrleistungen, sondern ebenso durch eine konsequent auf extreme Einsatzbedingungen ausgerichtete Konstruktion. Das verstärkte Stahlrohrrahmen-Chassis widersteht Kräften von bis zum Achtfachen der Erdbeschleunigung. Gleichzeitig sorgt die aufwendige Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern für großzügige Federwege von 130 Millimetern beim Einfedern und 110 Millimetern beim Ausfedern. Darüber hinaus kann der LM002 Gewässer mit einer Tiefe von bis zu 82 Zentimetern ohne spezielle Vorbereitung sicher durchqueren.

Die außergewöhnlichen Fähigkeiten des LM002 werden maßgeblich vom Pirelli Scorpion BK getragen, einem Reifen, der Anfang der 1980er-Jahre speziell für dieses Fahrzeug entwickelt wird. Sein charakteristisches Merkmal sind die markanten seitlichen „Ohren“, die gezielt darauf ausgelegt sind, das Fahrverhalten auf Sanddünen zu optimieren und gleichzeitig eine präzise Richtungsstabilität zu gewährleisten. Selbst im druckreduzierten Runflat-Betrieb bleibt der Reifen voll funktionsfähig und ist in der Lage, hohe Querkräfte zuverlässig aufzunehmen.

Pirelli konstruiert den Scorpion BK mit einer besonders robusten Karkasse, die durch schnitthemmende Aramid-Materialien verstärkt ist. Das Profil orientiert sich direkt an Rallye-Reifen, insbesondere am Pirelli Intermedio Montecarlo, der im internationalen Rallye-Sport eingesetzt wird. Das Ergebnis ist eines der frühesten und eindrucksvollsten Beispiele für den Transfer von Motorsporttechnologie in ein Serienfahrzeug.

### **Offroad-Luxus und Sonderversionen**

Trotz seiner kantigen Karosserie und imposanten Abmessungen steht der Innenraum des LM002 für den Höhepunkt handwerklicher Luxusausstattung seiner Zeit. Hochwertige



## Pressemitteilung

Lederbezüge und edle Holzeinlagen prägen das Interieur, während Ausstattungsmerkmale wie Klimaanlage, blau getönte Scheiben, eine in das Dach integrierte High-Fidelity-Soundanlage und auf Wunsch sogar TV-Empfang den exklusiven Anspruch des Fahrzeugs verdeutlichen. Im Innenraum finden vier Personen komfortabel Platz, während der großzügig dimensionierte Laderaum im Heck die außergewöhnliche Vielseitigkeit des LM002 betont.

Im Jahr 1987 liegt der Preis bei rund 169 Millionen italienischen Lire – ein Ausdruck sowohl seiner technologischen Exklusivität als auch der Tatsache, dass es kein vergleichbares Konkurrenzmodell gibt. Die Produktion endet 1992 nach insgesamt 301 gefertigten Exemplaren, darunter auch Fahrzeuge für den nordamerikanischen Markt, auf dem der LM002 offiziell ab 1989 angeboten wurde.

Der LM/American steht für die konsequente Weiterentwicklung und technologische Reife des LM002. In einer auf lediglich 60 Exemplare limitierten Serie gefertigt, wird diese Variante gezielt überarbeitet, um den strengen Emissionsvorschriften der Vereinigten Staaten – insbesondere den anspruchsvollen Regularien Kaliforniens – gerecht zu werden.

1989 stellt der LM/American seine Leistungsfähigkeit eindrucksvoll unter Beweis: Der legendäre Rallyefahrer und damalige Lamborghini-PR-Manager Sandro Munari nimmt mit ihm an der renommierten Langstreckenveranstaltung One Lap of America teil. Die rund 10.000 Meilen umfassende Strecke durch mehrere US-Bundesstaaten gilt als eine der härtesten Herausforderungen ihrer Art. Bemerkenswert: Zum Einsatz kommt ein seriennaher LM002, der technisch exakt der für den amerikanischen Markt homologierten Version entspricht.

Die bedeutendste Weiterentwicklung des LM/American betrifft die Kraftstoffversorgung des 5167 Kubikzentimeter großen V12-Motors. Um die zunehmend strengeren Emissionsvorschriften zu erfüllen, denen die klassischen Weber-Vergaser nicht mehr gerecht werden können, entwickelt Lamborghini ein fortschrittliches elektronisches Mehrpunkteinspritzsystem.

Zum Einsatz kommt das intern entwickelte System Lamborghini LIE 52/12, das mit Unterstützung des in Bologna ansässigen Unternehmens EFI realisiert wird, nachdem aufwendigere externe Lösungen geprüft und verworfen worden sind. Zusätzlich werden Katalysatoren eingeführt, um Schadstoffemissionen zu reduzieren und die Einhaltung sämtlicher US-Vorschriften sicherzustellen. In dieser Konfiguration erreicht der V12 mit Einspritzanlage eine homologierte Leistung von 420 PS nach SAE-NET.

Über die Motorsteuerung hinaus weist der LM/American auch zahlreiche Anpassungen auf, die sowohl aus regulatorischen Vorgaben als auch aus der überarbeiteten technischen Konfiguration resultieren. Aufgrund des veränderten Bauraumbedarfs der neuen Einspritzkomponenten sowie verschärfter Sicherheitsanforderungen wird das Tankvolumen von 280 Liter bei den Vergaserversionen auf 180 Liter reduziert.

Heute gilt der LM002 als eine der reinsten Ausprägungen der kompromisslosen Lamborghini-Philosophie: ein außergewöhnliches und unkonventionelles Fahrzeug, das die Welt der Hochleistungs-SUVs Jahrzehnte bevor dieses Segment globale Bedeutung erlangt, eindrucksvoll vorwegnimmt.



## Pressemitteilung

### Ein lebendiges Erbe: vom LM002 zum Urus

Der LM002 ebnet einen Weg, der zu seiner Zeit noch nicht existiert, und gilt damit als der eigentliche Vorläufer des modernen Hochleistungs-Luxus-SUV. Jahrzehnte später wird dieses Erbe mit der Präsentation der Urus-Studie im Jahr 2012 neu interpretiert – ein kraftvoll gestaltetes SUV, das sich klar auf den LM002 bezieht und zugleich die Lamborghini-DNA in eine moderne und vielseitige Form überführt.

Mit der Markteinführung des Serien-Urus im Jahr 2017 definiert Lamborghini das Segment erneut und begründet das heutige Konzept des Super-SUV. Mit Bestwerten wie einer Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h – die ihn bei seiner Einführung zum schnellsten SUV der Welt macht – bestätigt der Urus die Legitimität der Marke in einer Kategorie, die der LM002 bereits Jahrzehnte zuvor mutig erschlossen hat.

Heute wird der LM002 vom Lamborghini Polo Storico bewahrt und gepflegt – jener Abteilung, die sich dem Erhalt des historischen Erbes der Marke widmet. Durch Restaurierungsservices, Authentifizierungszertifikate sowie die Recherche, Wiederbeschaffung und Nachfertigung originaler Ersatzteile unterstützt der Polo Storico LM002-Besitzer weltweit und trägt dazu bei, eines der ikonischsten Modelle der Lamborghini-Geschichte zu erhalten.

Zu den bedeutendsten Initiativen zählt die Zusammenarbeit mit Pirelli zur Neuauflage der historischen Scorpion-BK-Reifen, die Anfang der 1980er-Jahre speziell für den LM002 entwickelt wurden und heute über das offizielle Händlernetz von Lamborghini wieder weltweit erhältlich sind.

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

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



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

##### Headquarters

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

Brand & Corporate Communication  
Camilla Manzotti  
T +39 360 1077907  
[camilla.manzotti@lamborghini.com](mailto:camilla.manzotti@lamborghini.com)

Product & Motorsport Communication  
Francesco Colla  
T +39 348 8629861  
[francesco.colla@lamborghini.com](mailto:francesco.colla@lamborghini.com)

Social Media & Digital Communication  
Chiara Busolo  
T +39 340 0791871  
[chiara.busolo@lamborghini.com](mailto:chiara.busolo@lamborghini.com)

Motorsport Communication  
Giovanni Zini  
T +39 342 1318474  
[giovanni.zini@lamborghini.com](mailto:giovanni.zini@lamborghini.com)

Heritage Communication  
Enrico Pavesi  
T +39 345 6749362  
[extern.enrico.pavesi@lamborghini.com](mailto:extern.enrico.pavesi@lamborghini.com)

##### Regional Offices

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

Europe, Middle East & Africa  
Liliya Dovbenchuk  
T +39 349 756 2077  
[liliya.dovbenchuk@lamborghini.com](mailto:liliya.dovbenchuk@lamborghini.com)

Asia Pacific  
Tricia Tan  
T +65 9073 3031  
[tricia.tan@lamborghini.com](mailto:tricia.tan@lamborghini.com)



Pressemitteilung