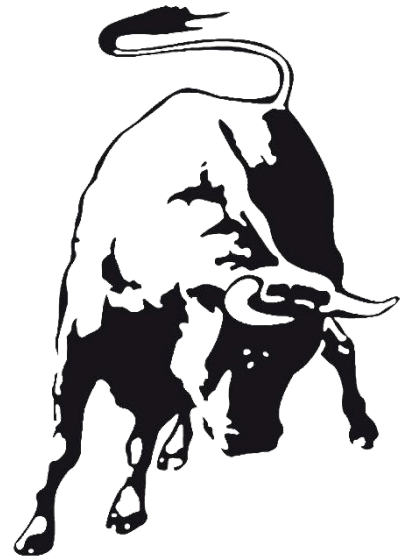




Der Stier von Sant'Agata:
Die Geschichte von Lamborghini

Geschichte und Gründer von Automobili Lamborghini

Die Geschichte von Automobili Lamborghini ist untrennbar mit dem Namen ihres Gründers, Ferruccio Lamborghini, verbunden. Geboren 1916 in Renazzo di Cento, in der Provinz Ferrara, Italien, entstammte Ferruccio einer Familie von Weinbauern. Doch seine Leidenschaft galt nicht der Landwirtschaft, sondern der Mechanik.



Nach dem Zweiten Weltkrieg, in dem er als Mechaniker bei der italienischen Luftwaffe diente, erkannte er den enormen Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen in der Nachkriegszeit. Mit grossem Unternehmergeist begann er 1948, aus ausgemusterten Militärfahrzeugen Traktoren zu bauen.

Dies war die Geburtsstunde von Lamborghini Trattori, einem Unternehmen, das schnell florierte und Ferruccio Lamborghini zu einem wohlhabenden Mann machte. Ferruccio Lamborghini war bekannt für seinen anspruchsvollen Geschmack und seine Liebe zu schnellen Autos, insbesondere zu Ferraris. Eine weit verbreitete Legende besagt, dass die Gründung von Automobili Lamborghini aus einer persönlichen Auseinandersetzung zwischen Ferruccio Lamborghini und Enzo Ferrari resultierte.

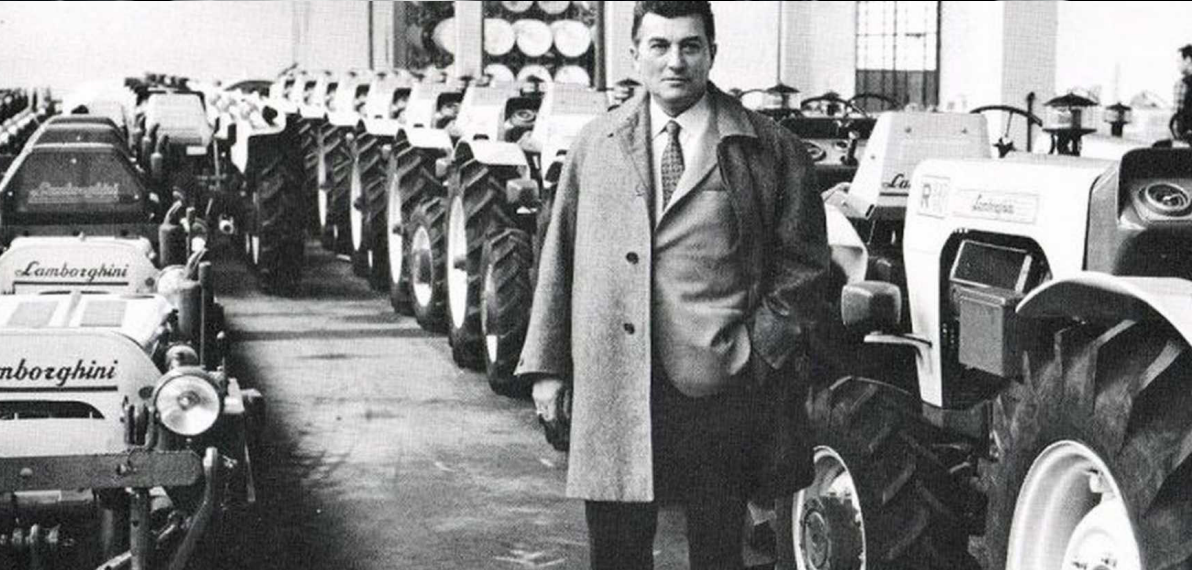
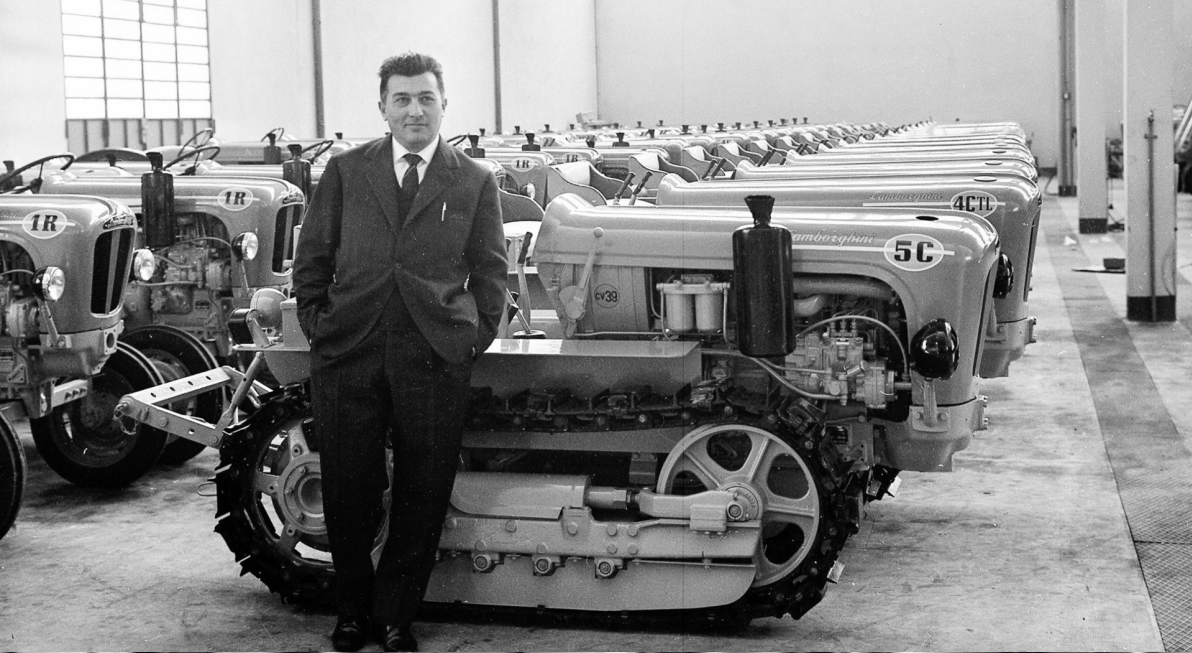
Lamborghini soll sich über die Kupplung seines Ferraris beschwert haben, woraufhin Ferrari ihn abwies und ihm riet, sich um seine Traktoren zu kümmern und ihm das Bauen von Sportwagen zu überlassen. Diese angebliche Beleidigung motivierte Ferruccio Lamborghini, es Ferrari zu beweisen und einen überlegenen Sportwagen zu bauen. So gründete er am 1. Juli 1963 die Automobili Lamborghini S.p.A. in Sant'Agata Bolognese, mit dem klaren Ziel, die besten Gran Turismo-Fahrzeuge der Welt zu produzieren. Als Markensymbol wählte er den Stier, ein Zeichen für Stärke und Aggression, das auch Ferruccios Sternzeichen war.



Inhaltsverzeichnis

- Geschichte und Gründer von Automobili Lamborghini
- Die Wurzeln im Ackerboden (1948–1962)
- Der V12 – Das Herz des Stiers
- Miura – Die Erfindung des Supercars (1966)
- Countach – Das Raumschiff für die Strasse (1971–1990)
- Stürmische Zeiten – Krisen und Besitzerwechsel (1972–1998)
- Die Audi-Renaissance (1998–Heute)
- Lamborghini Heute und Zukunft





Die Wurzeln im Ackerboden (1948–1962)

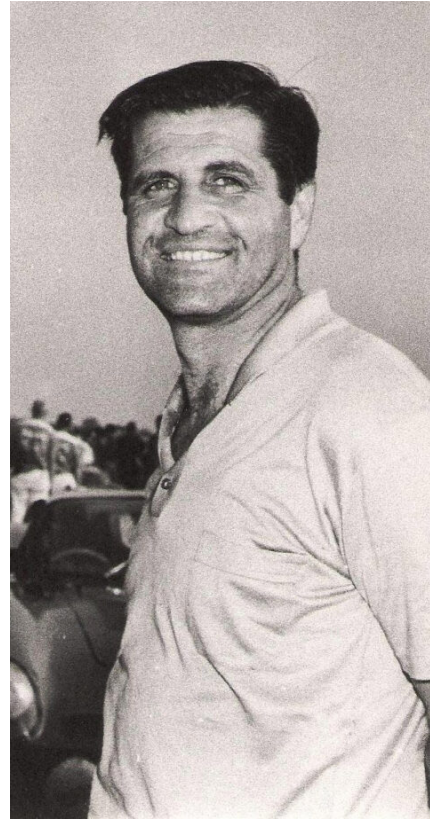
Ferruccio Lamborghini, geboren 1916, zeigte schon früh eine aussergewöhnliche Begabung für Mechanik. Nach seiner Rückkehr aus dem Zweiten Weltkrieg, wo er als Mechaniker in der italienischen Luftwaffe gedient hatte, erkannte er den dringenden Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen in Italien. Er nutzte seine Fähigkeiten und begann 1948 in einer kleinen Werkstatt in Cento, Ferrara, aus ausgemusterten Militärfahrzeugen, insbesondere Lastwagenmotoren und -achsen, Traktoren zu bauen. Sein Unternehmen, Lamborghini Trattori, war ein sofortiger Erfolg. Die Traktoren waren robust, zuverlässig und erschwinglich, was sie bei den italienischen Bauern sehr beliebt machte.



Der Erfolg von Lamborghini Trattori ermöglichte es Ferruccio, seinen Wohlstand zu mehren und sich seinen Leidenschaften zu widmen, zu denen auch schnelle und luxuriöse Sportwagen gehörten. Er besass mehrere Ferraris, Maseratis und andere Hochleistungsfahrzeuge. Es war jedoch die wiederholte Unzufriedenheit mit der Qualität und Zuverlässigkeit seiner Ferraris, insbesondere mit den Kupplungen, die ihn dazu brachte, seine eigenen Vorstellungen von einem perfekten Sportwagen zu entwickeln. Die berühmte Anekdote, in der Enzo Ferrari Ferruccio Lamborghini abwies, als dieser Verbesserungsvorschläge machte, ist zwar möglicherweise ausgeschmückt, aber sie verdeutlicht den Stolz und die Entschlossenheit, die Ferruccio antrieben, sein eigenes Automobilunternehmen zu gründen. Er wollte nicht nur einen Sportwagen bauen, sondern einen, der besser war als die Konkurrenz zuverlässiger, komfortabler und leistungsstärker.

Der V12 – Das Herz des Stiers

Der V12-Motor ist seit den Anfängen das schlagende Herz der prestigeträchtigsten Lamborghini-Modelle und ein Symbol für die technische Exzellenz und den kompromisslosen Leistungsanspruch der Marke. Ferruccio Lamborghini wusste, dass er, um Ferrari zu übertreffen, einen Motor benötigte, der sowohl leistungsstark als auch raffiniert war. Er beauftragte den brillanten Ingenieur Giotto Bizzarrini, der zuvor bei Ferrari gearbeitet hatte, mit der Entwicklung eines V12-Motors für seinen ersten Sportwagen. Bizzarrini entwickelte einen 3,5-Liter-V12-Motor mit einem Bankwinkel von 60 Grad, der ursprünglich für den Rennsport konzipiert war und beeindruckende 360 PS bei 9.000 U/min leistete. Dieser Motor war seiner Zeit weit voraus und legte den Grundstein für Lamborghinis Ruf als Hersteller von Hochleistungsfahrzeugen.



Der erste Lamborghini, der 350 GT, wurde mit diesem Motor ausgestattet und setzte neue Maßstäbe in puncto Leistung und Fahrkultur. Im Laufe der Jahrzehnte wurde der V12-Motor kontinuierlich weiterentwickelt und in verschiedenen Iterationen eingesetzt. Von den ursprünglichen 3,5 Litern wuchs der Hubraum auf 3,9 Liter und später auf 6,5 Liter an, wobei die Leistung stetig gesteigert wurde. Der V12-Motor war nicht nur für seine rohe Kraft bekannt, sondern auch für seinen unverwechselbaren Klang, der für viele Enthusiasten zur „Musik für die Ohren“ wurde. Er prägte Modelle wie den Miura, den Countach, den Diablo, den Murciélago und zuletzt den Aventador, der das letzte Modell mit einem reinrassigen, natürlich angesaugten V12-Motor war. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung in der Automobilindustrie hat auch Lamborghini begonnen, seine V12-Motoren zu hybridisieren. Der Nachfolger des Aventador, der Revuelto, kombiniert einen 6,5-Liter-V12-Motor mit drei Elektromotoren, was eine Systemleistung von über 1000 PS ermöglicht und eine neue Ära für den legendären V12 einläutet.





Miura – Die Erfindung des Supercars (1966)

Der Lamborghini Miura, vorgestellt 1966, gilt weithin als das erste „Supercar“ der Geschichte und revolutionierte die Automobilwelt mit seinem radikalen Design und seiner bahnbrechenden Technik. Er war das Ergebnis der Vision eines jungen Ingenieurteams – Gian Paolo Dallara, Paolo Stanzani und Bob Wallace die heimlich an einem Mittelmotor-Sportwagen arbeiteten, entgegen Ferruccio Lamborghinis ursprünglicher Präferenz für traditionelle Frontmotor-GTs.



Ingenieurteams – Gian Paolo Dallara, Paolo Stanzani und Bob Wallace – die heimlich an einem Mittelmotor-Sportwagen arbeiteten, entgegen Ferruccio Lamborghinis ursprünglicher Präferenz für traditionelle Frontmotor-GTs. Das Chassis des Miura, bekannt als P400 (P für Posteriore, 400 für 4-Liter-Motor), wurde 1965 auf dem Turiner Autosalon vorgestellt und sorgte für Aufsehen. Die Karosserie, entworfen von Marcello Gandini bei Bertone, war ein Meisterwerk der Ästhetik und Aerodynamik. Mit seiner extrem flachen Silhouette, den charakteristischen „Wimpern“ um die Scheinwerfer und dem quer eingebauten V12-Mittelmotor setzte der Miura neue Maßstäbe im Automobildesign.



Der quer eingebaute V12-Motor, eine Weiterentwicklung des ursprünglichen Bizzarrini-Aggregats, leistete im Miura beeindruckende 350 PS und ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von über 280 km/h. Dies machte den Miura zum schnellsten Serienfahrzeug seiner Zeit und zu einem begehrten Objekt für die Reichen und Berühmten. Die Produktion des Miura begann Ende 1966, und in den folgenden Jahren wurden verschiedene Versionen wie der Miura S und der Miura SV mit noch mehr Leistung und Verbesserungen eingeführt.

Der Miura war nicht nur ein technisches und ästhetisches Meisterwerk, sondern auch ein Symbol für Lamborghinis Kühnheit und Innovationskraft. Er etablierte die Marke fest in der Riege der exklusivsten Sportwagenhersteller und prägte das Bild des Supercars für Jahrzehnte. Sein Einfluss ist bis heute in vielen modernen Hochleistungssportwagen sichtbar.



Countach – Das Raumschiff für die Strasse (1971–1990)

Nach dem bahnbrechenden Erfolg des Miura stand Lamborghini vor der Herausforderung, einen würdigen Nachfolger zu schaffen. Das Ergebnis war der Lamborghini Countach, ein Fahrzeug, das 1971 als Prototyp LP500 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt wurde und die Automobilwelt erneut schockierte und begeisterte. Entworfen von Marcello Gandini bei Bertone, war der Countach ein futuristisches Keil-Design, das wie ein Raumschiff für die Strasse aussah und alle bisherigen Designkonventionen sprengte.



Der Name „Countach“ stammt aus dem piemontesischen Dialekt und ist ein Ausruf des Erstaunens oder der Bewunderung, was die Reaktion auf das Fahrzeug perfekt widerspiegelte. Das Design des Countach war radikal: extrem flach, breit und mit den ikonischen Scherentüren, die zu einem Markenzeichen von Lamborghini wurden. Technisch setzte der Countach auf einen längs eingebauten V12-Mittelmotor, um eine bessere Gewichtsverteilung und Fahrdynamik zu erreichen als der quer eingebaute Motor des Miura.



Die Serienproduktion des Countach begann 1974 und erstreckte sich über 16 Jahre bis 1990. In dieser Zeit durchlief das Modell mehrere Evolutionen, darunter der LP400, LP400 S, LP500 S, 5000 QV (Quattrovalvole) und der 25th Anniversary Countach. Jede Version brachte Leistungssteigerungen und optische Modifikationen mit sich, wie zum Beispiel die charakteristischen Kotflügelverbreiterungen und den riesigen Heckflügel, der zu einem Synonym für den Countach wurde, obwohl er ursprünglich nicht Teil von Gandinis Design war.

Der Countach war nicht nur ein Design-Statement, sondern auch ein technisches Meisterwerk, das die Grenzen des Machbaren im Automobilbau verschob. Er festigte Lamborghinis Ruf als Hersteller von extremen und kompromisslosen Supersportwagen und beeinflusste das Design vieler nachfolgender Sportwagen. Bis heute gilt der Countach als eines der wichtigsten und ikonischsten Modelle in der Geschichte der Marke.

Stürmische Zeiten – Krisen und Besitzerwechsel (1972–1998)

Nach den glanzvollen Anfangsjahren und der Etablierung als Hersteller von Supersportwagen geriet Automobili Lamborghini in den 1970er Jahren in stürmische Gewässer. Die erste Ölpreiskrise von 1973 traf die Luxusautomobilindustrie hart, und Lamborghini, das bereits hohe Investitionen in die Erweiterung seiner Modellpalette getätigt hatte, sah sich mit sinkenden Verkaufszahlen konfrontiert. Modelle wie der viersitzige Espada, der 2+2-sitzige Jarama und der Versuch, mit dem Urraco in das Segment des Porsche 911 vorzudringen, konnten die finanziellen Schwierigkeiten nicht abwenden.



Ferruccio Lamborghini, desillusioniert von den wirtschaftlichen Problemen und dem zunehmenden Druck, verkaufte 1972 seinen Anteil am Traktorenunternehmen Lamborghini Trattori und 1974 auch seine restlichen Anteile an Automobili Lamborghini. Dies markierte das Ende der Ära des Gründers und den Beginn einer langen Periode von Besitzerwechseln und finanzieller Instabilität.





Zwischen 1972 und 1998 durchlief Lamborghini eine Reihe von Eigentümerwechseln:

1972–1977: Die Schweizer Unternehmer Georges-Henri Rossetti und René Leimer übernahmen die Kontrolle, konnten das Unternehmen jedoch nicht stabilisieren.

1980–1987: Patrick Mimran, ein junger und ambitionierter Schweizer Geschäftsmann, erwarb das Unternehmen. Unter seiner Führung erlebte Lamborghini eine leichte Erholung. Er belebte den Urraco als Jalpa wieder und führte den Aufsehen erregenden Geländewagen LM002 ein, der auf einem Entwicklungsauftrag für die US Army basierte.

1978–1980: Lamborghini meldete Insolvenz an und stand unter Zwangsverwaltung.

1987–1994: Der US-amerikanische Automobilkonzern Chrysler kaufte Lamborghini. In dieser Zeit wurde der Diablo entwickelt, ein Nachfolger des Countach, der die Marke ins neue Jahrzehnt führen sollte. Chrysler versuchte auch, Lamborghini in die Formel 1 zu bringen, was jedoch nur begrenzten Erfolg hatte.

1994–1998: Lamborghini wurde an den indonesischen MegaTech-Konzern verkauft, der von Tommy Suharto, dem Sohn des damaligen indonesischen Präsidenten, geführt wurde. Diese Periode war erneut von Unsicherheit und mangelnder strategischer Ausrichtung geprägt.

Diese Jahre waren eine Achterbahnfahrt für Lamborghini, geprägt von finanziellen Engpässen, wechselnden Visionen und dem ständigen Kampf ums Überleben. Trotzdem gelang es der Marke, ikonische Modelle wie den Countach und den Diablo zu produzieren und ihren Ruf für extreme Sportwagen zu bewahren.



Die Audi-Renaissance (1998–Heute)

Das Jahr 1998 markierte einen Wendepunkt in der Geschichte von Automobili Lamborghini. Nach Jahrzehnten der Unsicherheit und wechselnder Eigentümer wurde das Unternehmen von der Volkswagen-Tochter Audi AG übernommen. Diese Übernahme war der Beginn einer neuen Ära, die Lamborghini Stabilität, finanzielle Ressourcen und Zugang zu modernster Technologie verschaffte, ohne die einzigartige Identität der Marke zu verwässern.

Unter der Führung von Audi erlebte Lamborghini eine bemerkenswerte Renaissance. Die Marke wurde neu positioniert, die Produktionsprozesse optimiert und die Modellpalette systematisch erweitert. Audi investierte massiv in Forschung und Entwicklung, was zur Einführung einer Reihe hocheffizienter Modelle führte:



Gallardo (2003): Der Gallardo war das erste Modell, das vollständig unter Audi-Ägide entwickelt wurde. Mit seinem V10-Motor und einem aggressiveren Design wurde er zu einem kommerziellen Erfolg und zum meistverkauften Lamborghini aller Zeiten, bevor er vom Huracán abgelöst wurde.

Murciélago (2001): Als Nachfolger des Diablo setzte der Murciélago die Tradition der V12-Supersportwagen fort und verkörperte die neue Ära der Qualität und Zuverlässigkeit unter Audi-Führung.

Aventador (2011): Der Aventador löste den Murciélago ab und festigte Lamborghinis Position im Segment der extremen V12-Supersportwagen. Er führte innovative Technologien wie ein Monocoque aus Kohlefaser ein.

Huracán (2014): Der Huracán ersetzte den Gallardo und setzte dessen Erfolg fort. Er wurde in zahlreichen Varianten produziert und ist bis heute ein Eckpfeiler der Modellpalette.



Urus (2018): Mit dem Urus wagte Lamborghini den Schritt in das Segment der Super-SUVs. Dieses Modell erwies sich als enormer Erfolg und steigerte die Verkaufszahlen und die Profitabilität des Unternehmens erheblich, indem es neue Kundenschichten erschloss.

Die Audi-Ära brachte nicht nur eine Erweiterung der Modellpalette, sondern auch eine deutliche Verbesserung der Fertigungsqualität, der Ergonomie und der Alltagstauglichkeit der Fahrzeuge, ohne dabei die extreme Leistung und das emotionale Fahrerlebnis zu opfern, für das Lamborghini bekannt ist. Die Marke präsentierte auch weiterhin spektakuläre Studien und limitierte Kleinserienfahrzeuge wie den Veneno, der 2013 als eines der teuersten strassentauglichen Serienautos der Welt Schlagzeilen machte.



Lamborghini Heute und Zukunft

Automobili Lamborghini steht heute stärker da denn je, gestützt durch die Stabilität und die technologischen Ressourcen des Volkswagen-Konzerns und insbesondere der Audi AG. Die Marke hat sich erfolgreich im Segment der Supersportwagen und Super-SUVs etabliert und blickt mit einer klaren Strategie in die Zukunft, die unter dem Namen „Direzione Cor Tauri“ bekannt ist.

„Direzione Cor Tauri“ ist Lamborghinis umfassende Strategie zur Elektrifizierung seiner Modellpalette und zur Dekarbonisierung des Produktionsstandorts in Sant’Agata Bolognese. Der Name bezieht sich auf den hellsten Stern im Sternbild Stier, was die Ausrichtung der Marke auf eine elektrifizierte Zukunft symbolisiert. Diese Strategie umfasst drei Phasen:

Hybridisierung der bestehenden Modelle: In dieser Phase werden die Nachfolger der aktuellen V12- und V10-Modelle als Plug-in-Hybride (PHEV) eingeführt. Der Lamborghini Revuelto, der Nachfolger des Aventador, ist das erste Modell dieser Strategie und kombiniert einen V12-Motor mit Elektromotoren. Auch der Huracán-Nachfolger und der Urus werden hybridisiert.

Einführung eines vierten, vollelektrischen Modells: Lamborghini plant die Einführung eines komplett neuen, vollelektrischen Modells. Der Lanzador, ein Gran Turismo 2+2 Konzeptfahrzeug, wurde bereits als Vorschau auf dieses zukünftige Modell vorgestellt. Er soll die Leistung und das emotionale Fahrerlebnis eines Lamborghini in ein vollelektrisches Format übertragen. Die Serienversion des Lanzador wird voraussichtlich um 2028 auf den Markt kommen.



Fokus auf Nachhaltigkeit und Dekarbonisierung: Neben der Elektrifizierung der Fahrzeuge konzentriert sich Lamborghini auch auf die Reduzierung der Umweltauswirkungen seiner Produktion. Ziel ist es, die Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette bis 2030 um 40 % zu senken.

Lamborghini investiert weiterhin in innovative Technologien und Materialien, um die Leistung, das Design und die Exklusivität seiner Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Marke bleibt ihrem Erbe treu, indem sie Fahrzeuge schafft, die nicht nur technologisch fortschrittlich, sondern auch emotional ansprechend sind. Mit der „Direzione Cor Tauri“ Strategie ist Lamborghini gut positioniert, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern und seine Position als Hersteller von Traumautos zu behaupten.

