# Lamborghini LM002 – Il primo Super SUV della storia compie 40 anni

## Nel 1986 debutta la straordinaria off-road V12 antesignana della famiglia Urus

*Sant'Agata Bolognese, 9 giugno 2026* - Sono passati quarant'anni dal Salone di Bruxelles del gennaio 1986, quando Lamborghini presentò la LM002, un veicolo destinato a ridefinire il concetto stesso di fuoristrada ad alte prestazioni. Non solo un mezzo estremo, ma una dichiarazione d'intenti capace di fondere il DNA delle vetture di Sant'Agata Bolognese con capacità off-road allora senza precedenti.

*"La LM002 rappresenta una delle radici della visione Lamborghini contemporanea",* ha commentato Stephan Winkelmann, Chairman e CEO di Automobili Lamborghini "*Avveniristica per i suoi tempi, ha anticipato il concetto di Super SUV, ispirando non solo il nostro approccio al prodotto, ma anche elementi del design che ritroviamo ancora oggi nella famiglia Urus".*

Le sue origini affondano nei progetti sperimentali Cheetah e LM001, sviluppati tra la fine degli anni Settanta e i primi anni Ottanta, fino all'intuizione tecnica decisiva guidata da Giulio Alfieri: spostare il leggendario motore V12 Lamborghini in posizione anteriore per ottenere maggiore equilibrio e controllo sui terreni più difficili. Dopo anni di collaudi estremi nei deserti dell'Arabia Saudita, nasce così la versione definitiva della LM002.

Equipaggiata con il V12 della Countach Quattrovalvole, pneumatici Pirelli Scorpion BK, sviluppati appositamente per lei, e una struttura progettata per affrontare sabbia, rocce e pendenze proibitive, la LM002 riusciva a superare i 200 km/h, una prestazione impensabile per un fuoristrada dell'epoca. Prodotta fino al 1992 in soli 300 esemplari, ai quali si aggiunge un unico esemplare con guida a destra oggi esposto presso il museo Lamborghini di Sant'Agata Bolognese, oggi è considerata la vera antesignana del moderno concetto di Lamborghini Super SUV e l'eredità tecnica e filosofica che avrebbe portato alla nascita della Urus.

Oggi, la LM002 continua a essere preservata e valorizzata dal Lamborghini Polo Storico anche attraverso progetti dedicati alla conservazione della sua autenticità tecnica, come la collaborazione con Pirelli che ha di recente riportato in produzione gli storici pneumatici Scorpion BK sviluppati appositamente per il modello, oggi nuovamente disponibili per tutti i clienti Lamborghini attraverso la rete ufficiale Lamborghini e nel catalogo Pirelli Collezione.

La LM002 è una delle protagoniste permanenti della esposizione del Museo Lamborghini di Sant'Agata Bolognese, che dal 9 giugno omaggia i 40 anni del primo Super SUV con una installazione celebrativa.

### Lamborghini Cheetah - La genesi del progetto

L'incursione di Automobili Lamborghini nel segmento dei fuoristrada ad alte prestazioni comincia con una visione pionieristica che, nel 1977 durante il Salone di Ginevra, scuote le convenzioni del settore automobilistico. In quell'occasione, la Casa di Sant'Agata Bolognese svela la Cheetah, un prototipo a trazione integrale che segna una netta divergenza stilistica e tecnica rispetto alle tradizionali vetture gran turismo e sportive prodotte fino a quel momento.

Nato da una collaborazione strategica con la società statunitense Mobility Technology International (MTI), il progetto è inizialmente concepito per rispondere a specifiche esigenze di mobilità tattica e militare, con l'obiettivo di intercettare l'interesse delle forze armate americane e dei mercati mediorientali. Sotto il profilo tecnico, la struttura della Cheetah è basata su un telaio tubolare in acciaio con carrozzeria aperta realizzata con pannellature in alluminio con botole di ispezione, includendo elementi tubolari a vista e un cockpit scoperto.

Il propulsore è installato in posizione posteriore-centrale, una scelta insolita per un veicolo a quattro ruote motrici di questo tipo. Il cuore della Cheetah è un motore V8 Chrysler da 5,9 litri, capace di erogare una potenza di 183 CV a 4.000 giri/min e una coppia massima di 362 Nm a 2.500 giri/min. È accoppiato a una trasmissione automatica Chrysler A727 a 3 marce e la trazione è integrale permanente.

Per quanto concerne il comparto sospensioni, all'anteriore sono presenti triangoli sovrapposti, molle elicoidali e barra stabilizzatrice; al posteriore lo schema è simile, ma arricchito da una barra di torsione regolabile. L'impianto frenante utilizza dischi ventilati sull'asse anteriore, gli stessi impiegati sulla contemporanea Lamborghini Countach.

La Cheetah è in grado di superare pendenze dal 60% fino all'85%. Raggiunge una velocità massima di 167 km/h su strada (circa 140 km/h su sabbia) e copre lo scatto 0-100 km/h in 9 secondi. La massa a vuoto dichiarata era di circa 2.042 kg.

Sebbene la produzione si sia fermata a un unico esemplare, la Cheetah rappresenta un laboratorio fondamentale di esperienza. Ed è proprio l'audacia di questo primo esperimento a tracciare il sentiero tecnologico della Casa del Toro, dimostrando la capacità di Sant'Agata Bolognese di sfidare i limiti della fisica su ogni tipo di terreno e ponendo le basi per il futuro del marchio.

## Dalla LM001 alla LM002 (passando per la LM003 e LM004) – Lo sviluppo

La LM001 (acronimo di Lamborghini Militare 1) rappresenta il secondo capitolo fondamentale nell'evoluzione dei fuoristrada di Sant'Agata Bolognese, segnando il passaggio dalla fase prototipale della Cheetah a una visione ingegneristica più strutturata e ambiziosa.

Presentata in anteprima mondiale al Salone di Ginevra del 1981, la LM001 è il primo risultato concreto della gestione Mimran, che intende diversificare la produzione del marchio esplorando il segmento dei veicoli d'assalto e del fuoristrada di lusso. Sotto la direzione tecnica dell'ingegner Giulio Alfieri, il progetto mira a conquistare sia il mercato civile degli appassionati che quello governativo, con un particolare interesse verso i paesi arabi per compiti di sorveglianza militare.

A differenza della Cheetah, la LM001 presenta una carrozzeria chiusa a quattro porte con linee squadrate, progettata per facilitare l'eventuale installazione di blindature. La vera innovazione è l'idea di installarvi il leggendario motore della Countach (la LP500 S), un 12 cilindri a V da 4.754 cm³ capace di erogare 332 CV a 6.000 giri/min, anche se il primo ed unico esemplare di questa versione sia stato sperimentato e prodotto con un V8 da 5900 cc di origine AMC.

Il veicolo è dotato di trazione integrale permanente con un cambio automatico Chrysler A-727 a tre rapporti. La ripartizione della coppia è "sbilanciata" per il 75% sull'asse posteriore.

Con una lunghezza di 4.790 mm e una larghezza di 2.000 mm, offre un'altezza minima da terra di ben 425 mm nella sezione centrale. Nonostante una massa a vuoto di circa 2.100-2.400 kg, la LM001 raggiunge una velocità massima di 180 km/h e può accelerare da 0 a 100 km/h in 12 secondi.

Tuttavia, i test condotti nel deserto evidenziano una criticità strutturale: il posizionamento posteriore del motore. Questa configurazione rende l'avantreno troppo leggero durante le forti accelerazioni (non era presente il servosterzo) o le scalate su pendenze elevate (fino al 60%), compromettendo la precisione dello sterzo e la stabilità direzionale.

Sebbene rimasta allo stadio di prototipo, la LM001 rappresenta un laboratorio tecnico fondamentale per lo sviluppo delle future architetture Lamborghini. La scheda tecnica riporta infatti sospensioni anteriori e posteriori con bracci oscillanti, barre di torsione e ammortizzatori telescopici, una configurazione robusta e funzionale pensata per affrontare terreni estremi. In questo contesto, l'ingegneria si concentra sull'equilibrio tra capacità di assorbimento e stabilità complessiva, ponendo le basi per l'evoluzione delle soluzioni ciclistiche che verranno affinate nei modelli successivi. Le difficoltà riscontrate nella dinamica, nella gestione delle masse e nel raffreddamento del propulsore posteriore spingono il team tecnico a una revisione totale del layout. È proprio il superamento di questi limiti a determinare il passaggio alla successiva LMA (Lamborghini Militare Anteriore), dove il motore viene finalmente spostato all'anteriore, gettando le basi definitive per la produzione in serie della LM002.

Per ovviare a queste criticità, l'ingegner Giulio Alfieri e il suo team riprogettano integralmente l'architettura del veicolo. Questa scelta non solo equilibria la distribuzione delle masse, ma impone anche un nuovo design "three-box".

La LMA non si limita a spostare il motore, ma introduce componenti tecniche di derivazione puramente sportiva adattate all'uso gravoso. Viene confermato il leggendario propulsore della Countach da 4,8 litri e 332 CV, una scelta che garantisce una potenza senza precedenti per la categoria, e la precedente trasmissione automatica Chrysler è sostituita da un più robusto cambio manuale ZF a cinque rapporti provvisto di ridotte. Inoltre, a differenza della trazione permanente dei modelli precedenti, la LMA permette al conducente di disinserire l'asse anteriore, offrendo la possibilità di viaggiare in modalità a due ruote motrici.

L'auto viene presentata al Salone di Ginevra del 1982, mostrandosi come un vero e proprio laboratorio su ruote. Il progetto evidenzia un'evoluzione strutturale significativa, mentre le dimensioni crescono fino a circa 4,9 metri di lunghezza rispetto ai 4,79 della LM001, con un peso complessivo che raggiunge i 2.600 kg.

I collaudi sono spinti all'estremo nelle sabbie dell'Arabia Saudita, dove il veicolo dimostra di poter superare pendenze del 120% e raggiungere velocità vicine ai 190 km/h. Questi risultati confermano che la nuova impostazione tecnica è quella corretta, trasformando la LMA nella base definitiva sulla quale, dopo quattro anni di affinamenti, sarebbe nata la leggendaria LM002 nel 1986.

Ma all'interno di tale genesi, ci sono anche altre soluzioni alternative, come la LM003 che rappresenta invece l'unico capitolo della storia classica della linea "Lamborghini Militare" dedicato alla sperimentazione di una motorizzazione a gasolio. Sviluppato nel 1983, questo

prototipo è concepito per testare la fattibilità di un fuoristrada ad alte prestazioni che possa offrire maggiore efficienza e una diversa fruibilità rispetto ai potenti, ma assetati, motori V12 a benzina.

Per la motorizzazione, la Casa di Sant'Agata Bolognese si rivolge a uno specialista italiano del settore, la VM Motori. Il prototipo viene equipaggiato con un propulsore turbodiesel a 5 cilindri, in grado di erogare 150 CV.

Nonostante l'interesse teorico per una versione diesel, la LM003 non supera la fase di prototipo a causa di evidenti limiti prestazionali. I test evidenziano che la potenza è decisamente insufficiente per muovere con agilità un veicolo che, con le sue dotazioni e la sua struttura massiccia, sfiora le tre tonnellate di peso.

Segue nel 1985 la Lamborghini LM004, ovvero una variante sperimentale estrema, concepita come un prototipo ad altissime prestazioni equipaggiato con un propulsore di derivazione nautica. Questo modello rappresenta il tentativo della Casa di Sant'Agata Bolognese di spostare ancora più in avanti i limiti tecnici della gamma LM, testando soluzioni motoristiche tipiche delle competizioni d'altura.

Lamborghini L804 è la versione da competizione del V12 destinata alle imbarcazioni offshore, dove domina le gare internazionali. L'unità è in grado di erogare oltre 420 CV e una coppia massima di 589 Nm già a 2.000 giri/min. Per ospitare l'imponente cubatura del motore da 7 litri, il prototipo è costruito su un telaio con passo allungato rispetto a quello della successiva LM002.

Ma nonostante la potenza brutale, il progetto LM004 viene poi accantonato. Il peso eccessivo del motore marino e le criticità legate all'affidabilità lo rendono meno efficiente rispetto al V12 da 5,2 litri che viene poi scelto per la produzione definitiva della LM002.

## La LM002 – il prodotto definitivo

La Lamborghini LM002 rappresenta un capitolo unico nella storia dell'automobile: prodotta tra il 1986 e il 1992, è la prima vera "super-SUV" al mondo, capace di coniugare le prestazioni di una supercar con doti fuoristradistiche senza precedenti. Viene presentata al Salone di Bruxelles del 1986, riscuotendo un successo immediato per la sua imponenza e aggressività.

L'elemento che alimenta l'iconicità della LM002 è il suo propulsore, derivato direttamente dalla leggendaria Countach Quattrovalvole. Un V12 a 60° di 5.167 cc con 4 valvole per cilindro che eroga circa 450 CV (420 CV nelle specifiche SAE NET), permettendo al fuoristrada Lamborghini di oltre 2.700 kg di raggiungere i 210 km/h. L'unità inizialmente è equipaggiata con 6 carburatori Weber, ma dal 1989 viene introdotta la versione a iniezione elettronica, certificata anche per il mercato statunitense.

Per quanto concerne il comparto trasmissione, la vettura si affida ad un cambio manuale ZF a 5 marce con riduttore e trazione integrale inseribile, che le consente di superare pendenze fino al 120%. Tre i differenziali autobloccanti, con la percentuale di bloccaggio di quello anteriore pari al 25%, mentre per quello posteriore è pari al 75%. Stesso valore quest'ultimo riferibile anche al differenziale centrale, che però può essere bloccato meccanicamente fino al 100%. Peculiarità derivate dall'esperienza acquisita nella fase di sviluppo di LMA.

Un Super SUV non solo veloce, ma anche tecnicamente sovradimensionato per resistere a ogni sollecitazione. Infatti la struttura tubolare in acciaio rinforzata con lamiera è capace di sopportare sovraccarichi fino a 8 volte l'accelerazione di gravità. Le sospensioni a quattro ruote indipendenti a bracci oscillanti offrono corse elevate: 130 mm in compressione e 110 mm in estensione. Inoltre, la LM002 può affrontare acque profonde fino a 82 cm senza preparazioni speciali.

A sostenere le performance del Super SUV, ci sono poi gli pneumatici Pirelli Scorpion BK. Un modello nato nei primi anni Ottanta proprio per supportare le prestazioni di questo veicolo fuori dal comune. Tale copertura è passata alla storia per le sue iconiche "orecchie", speciali alette laterali progettate per consentire alla LM002 di "galleggiare" agilmente sulle dune dei deserti, garantendo precisione direzionale sulla sabbia, oltre a poter funzionare sgonfi (run-flat) con carichi laterali elevati.

Pirelli realizza una carcassa ultra-robusta dotata di rinforzi antitaglio in aramide. E il disegno del battistrada trae ispirazione diretta dal mondo dei rally, derivando dall'Intermedio Montecarlo utilizzato nelle gare mondiali, segnando uno dei primi esempi di travaso tecnologico dal motorsport alla strada.

## Lusso in formato off-road e versioni speciali

Nonostante l'aspetto esterno squadrato e le dimensioni importanti, l'abitacolo della LM002 è il culmine del lusso artigianale dell'epoca. Gli interni sono rivestiti in pelle pregiata e le finiture sono in radica di legno. Inoltre, sono parte del corredo l'aria condizionata, i vetri azzurrati, l'impianto stereo ad alta fedeltà integrato nel tetto e, su richiesta, persino un televisore. Quattro i posti bordo, ma si può arrivare sino a 11 occupanti considerando lo spazio esterno nella porzione posteriore della vettura.

Nel 1987 costa circa 169 milioni di lire, una cifra che riflette l'esclusività tecnologica e l'assenza di concorrenti diretti. La produzione della LM002 si conclude nel 1992 con un totale di 301 unità realizzate, incluse quelle destinate al mercato nordamericano (sbarco avvenuto a partire dal 1989).

La versione LM/American rappresenta l'evoluzione tecnologica della LM002. Prodotta in una serie limitata di soli 60 esemplari, questa variante viene tecnicamente riconfigurata per rispettare i severi standard ambientali statunitensi e della California.

Nel 1989, il celebre pilota e allora responsabile delle pubbliche relazioni di Lamborghini, Sandro Munari, prende parte alla competizione statunitense denominata "One lap of America". Una massacrante prova di durata di circa 10.000 miglia che attraversa numerosi stati americani. Per la competizione viene utilizzata una LM002 di serie, in una configurazione strettamente identica al modello omologato per il mercato degli Stati Uniti.

La modifica più significativa della LM/American riguarda il sistema di alimentazione del leggendario motore V12 da 5.167 cc. Per conformarsi alle normative antinquinamento che i tradizionali carburatori Weber non possono più soddisfare, Lamborghini sviluppa un sistema avanzato di iniezione elettronica multipoint.

Viene adottato il sistema Lamborghini LIE 52/12, una soluzione sviluppata internamente con il supporto della società EFI di Bologna dopo aver scartato opzioni esterne troppo onerose.

La vettura è poi equipaggiata con convertitori catalitici per abbattere le emissioni nocive, rendendola idonea alla circolazione in tutti gli stati americani. La potenza della versione a iniezione per il mercato USA è certificata a 420 CV SAE NET.

Oltre all'elettronica del motore, la LM/American presenta adattamenti specifici per il mercato e per la nuova configurazione tecnica. Infatti, a causa dell'ingombro dei nuovi componenti del sistema di iniezione e delle normative di sicurezza, la capacità del serbatoio carburante viene ridotta a 180 litri, rispetto ai 280 litri previsti per la versione a carburatori.

La LM002 rimane oggi un simbolo della filosofia "senza compromessi" di Lamborghini: un veicolo unico e fuori dal comune che ha anticipato di molti anni la moda dei SUV ad altissime prestazioni.

## L'eredità vivente: dalla LM002 alla Urus

La LM002 ha tracciato una strada allora inesistente, diventando la vera antesignana dei SUV di altissimo livello. Questa eredità è stata raccolta decenni dopo con la presentazione, nel 2012, della Urus concept, un SUV muscoloso che cita esplicitamente la LM002 nel suo tentativo di tradurre il DNA del Toro in un formato moderno e versatile.

Con il debutto della Urus di serie nel 2017, Lamborghini ha ridefinito il segmento creando il primo vero "Super SUV". Grazie a prestazioni da record, come la velocità massima di 305 km/h che la rende il SUV più veloce al mondo al momento del lancio, la Urus conferma la legittimità del marchio in un settore che la LM002 ha avuto il coraggio di esplorare per prima.

Oggi la LM002 continua a essere preservata e valorizzata dal Lamborghini Polo Storico, il dipartimento della Casa dedicato alla tutela delle vetture storiche del marchio. Attraverso servizi di restauro, certificazioni di autenticità e attività di ricerca, recupero e ricostruzione dei ricambi originali, il Polo Storico supporta i proprietari di LM002 in tutto il mondo, contribuendo alla conservazione di uno dei modelli più iconici della storia Lamborghini.

Tra le attività più significative rientra anche la collaborazione con Pirelli per la ricreazione degli storici pneumatici Scorpion BK, sviluppati appositamente per la LM002 nei primi anni Ottanta e da quest'anno nuovamente disponibili attraverso la rete dei dealer Lamborghini a livello globale.

Foto e video: media.lamborghini.com

Informazioni su 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

Motorsport Communication
Giovanni Zini

Heritage Communication
Enrico Pavesi

# Informazioni per i media

T +39 340 0791871
chiara.busolo@lamborghini.com

T +39 342 1318474
giovanni.zini@lamborghini.com

T +39 345 6749362
extern.enrico.pavesi@lamborghini.com

## Regional Offices

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