



ELECTRIFYING FUTURE

Silvia Baruffaldi

“Do you remember the amazement generated by the Stratos Zero, so futuristic by comparison with the other cars of the time? That is exactly how the Terzo Millennio takes its bow, like a supercar of the future just as the Stratos or the Lamborghini Countach were in their time”. Mitja Borkert proudly shows the first concept car produced under his leadership since taking over the helm at Lamborghini design in 2016. He makes no mystery of the great respect he has for a maestro like Marcello Gandini, to whom, he says with a bit of emotion, he was able to present the Third Millennium in person.

With its grittily intriguing forms, this design study imagines what an electrically powered Lamborghini will look like. It obviously can't look like any old electrified car: the visual appeal and breathtaking performance of the Taurus brand must always go hand



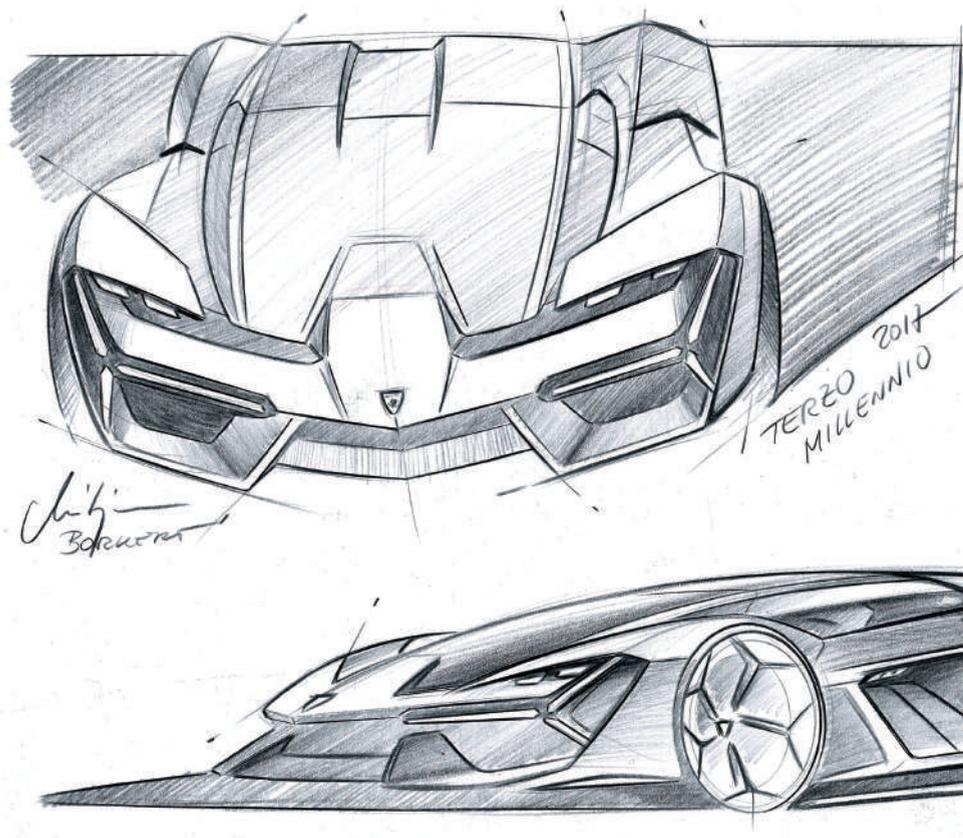
in hand with technological innovation. A cutting-edge approach was needed, and for this reason collaboration between the Lamborghini

R&D department and two laboratories from the MIT, the prestigious Massachusetts Institute of Technology in Boston, was initiated,

for the purpose of exploring two fundamental aspects of the project: new energy storage systems and innovative materials.

The aim was to abandon conventional batteries by investigating the potential of supercapacitors, an approach already set in motion by Lamborghini when it adopted low voltage supercapacitors on the Aventador V12 a few years ago. Materials, such as carbon fibre, a sector the Sant'Agata brand is highly specialised in, can also offer new opportunities: the Terzo Millennio explores the possibility of including nanofiller surfaces in the shell, thus transforming the entire carbon body of the car into a storage system using integrated nanotubes.

Innovations of this kind require a futuristic form, and that's what Borkert and his team (with Elias Facundo for the exterior design)



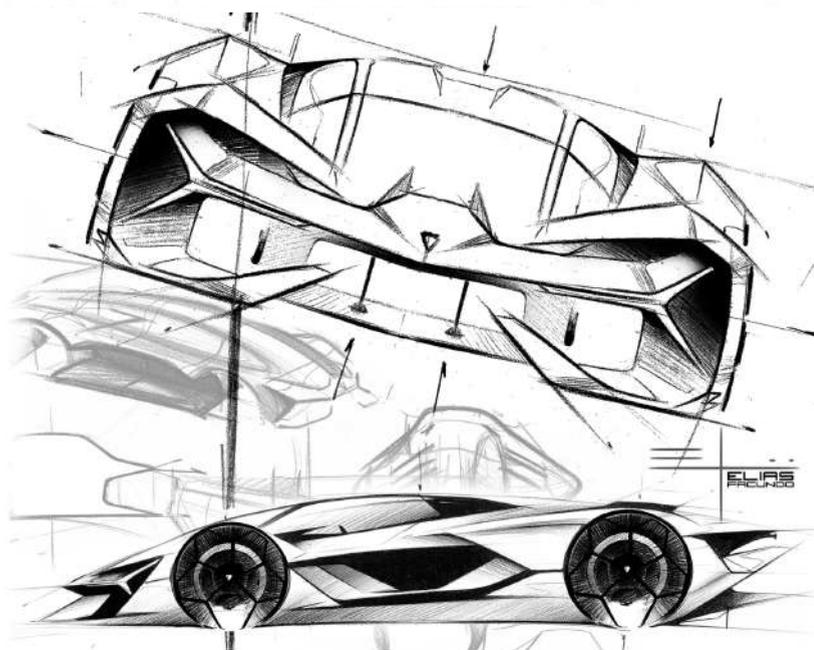
The bold, eye-catching forms of the Terzo Millennio were defined by Lamborghini design director Mitja Borkert and exterior designer Elias Facundo, authors of the sketches here and below.

Le forme risolte e accattivanti della Terzo Millennio sono state definite dal direttore del design Lamborghini Mitja Borkert e dall'exterior designer Elias Facundo, autori dei bozzetti qui accanto e sotto.



Electric motors are fitted in each wheel and the particular design aims to express their power. In the photo, Borkert and Facundo during the presentation of the car at the MIT in Boston.

Ad ogni ruota corrisponde motore elettrico e il particolare design vuole esprimerne la potenza. Nella foto, Borkert e Facundo in occasione della presentazione della vettura al MIT di Boston.



set out to achieve. Contrary to what happened at the time of the Miura, when the brief was to dress up a chassis and mechanicals, here the starting point was designing the car", continues Borkert. "Now we call on the engineers to make it real. All designers, ourselves included, are pursuing this "electric trend". In terms of architecture, batteries are usually housed underneath the driver, but this would kill supercars: we want to continue to exist and that's why we want a different layout for positioning the batteries, up front, or in place of the V12 engine, as we have hypothesised with the Terzo Millennio".

In the tail, where on a mid-engined coupé one would expect the power unit, light beams have the task of viewing energy flows. Even the design of the wheels becomes a statement to communicate the power of the electric motor contained in each of them, while still respecting the long-standing Lamborghini tradition in matters of 4WD.

The motors in the wheels also allow greater freedom to define forms both for aerodynamics - the Terzo Millennio explores new solutions to improve flows - and for the aesthetic-formal aspect, which Borkert and his designers have interpreted in a car body sculpted by clean, sharp lines, but with a "sinuous and super-sexy plan view, softer than what we have produced in the last two or three years but still unmistakably Lamborghini", says Borkert, pointing out that the Y sign, basic characteristic of brand Dna, is clearly present in front and rear lighting units. A luminous signature that will also put its stamp on all the next production models. ■■■



"Clean cut lines on sexy volumes", is how Borkert defines the features of the Terzo Millennio, with its sharp lines applied to a sinuous plan view silhouette. Functional cuts to aerodynamics are made possible by the use of carbon fibre.

«Linee nette su volumi sexy», così Borkert definisce le fattezze della Terzo Millennio, con i suoi tratti affilati applicati a una silhouette che in pianta si rivela sinuosa. I tagli funzionali all'aerodinamica sono resi possibili dalla fibra di carbonio.

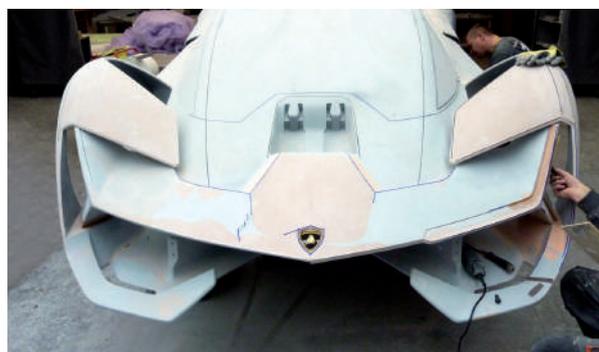


FUTURO ELETTRIZZANTE

«A veete presente lo stupore suscitato dalla Stratos Zero, così futuribile in confronto con le automobili dell'epoca? Ecco, la Terzo Millennio si propone proprio così, come una supercar del futuro come lo sono state a suo tempo la Stratos o la Lamborghini Countach». Mitja Borkert mostra con orgoglio la prima concept car realizzata sotto la sua guida, da quando ha assunto la direzione del design Lamborghini nel 2016. Non fa mistero del grande rispetto che nutre per un maestro come Marcello Gandini, al quale, racconta con un po' di emozione, ha avuto l'occasione di presentare la Terzo Millennio di persona.

To retain its typical proportions and keep overall height low, Lamborghini's future electric car could have batteries in front of the driver rather than in the platform. The Y-signs, the brand's signature styling cue, remain unmistakable. On the right, the style model setup.

Per mantenere le sue tipiche proporzioni e contenere l'altezza totale, la Lamborghini elettrica del futuro potrebbe avere le batterie di fronte al guidatore anziché nel pianale. Permangono gli inconfondibili segni ad Y, stilema del marchio. A destra, l'allestimento del modello di stile.



Con le sue forme grintose e affascinanti, questo studio immagina come sarà una Lamborghini a propulsione elettrica, che ovviamente non potrebbe essere una vettura elettrificata qualunque: l'appeal visivo e le performance mozzafiato del marchio del Toro devono andare sempre di pari passo con l'innovazione tecnologica. Ci voleva un approccio d'avanguardia e per questo è stata avviata una collaborazione tra il dipartimento di R&D Lamborghini e due laboratori del MIT, il prestigioso Massachusetts Institute of Technology di Boston, con cui esplorare due aspetti fondamentali del progetto: nuovi sistemi di immagazzinamento dell'energia e materiali innovativi.

L'obiettivo è abbandonare le batterie convenzionali indagando le potenzialità dei supercondensatori, un percorso già avviato da Lamborghini con l'adozione di supercondensatori a bassa tensione sul V12 della Aventador qualche anno fa. Anche i materiali possono offrire nuove opportunità, come la fibra di carbonio, uno dei settori ad alta specializzazione del marchio di Sant'Agata: con la Terzo Millennio si esplora la possibilità di includere superfici a nanocariche nella scocca, trasformando così l'intera carrozzeria in carbonio della vettura in una sistema di immagazzinamento per mezzo di nanotubi integrati.

Per innovazioni così ci vuole una forma futuribile, ed è quanto si sono proposti di ottenere Borkert e il suo team (con Elias Facundo in particolare per il design esterno). «Al contrario di quanto avveniva ai tempi della Miura, quando veniva richiesto di disegnare una veste per un telaio e una meccanica, siamo partiti disegnando la vettura», prosegue Borkert. «Ora facciamo appello agli ingegneri affinché la rendano reale. Tutti i desi-



Below, from the left: Elias Facundo; Luciano De Oto, Director of the ACRC Department (Lamborghini's composite research centre); Mitja Borkert; Maurizio Reggiani, Director of Research and Development; Riccardo Parenti, Head of Concept Development.

Sotto, da sinistra: Elias Facundo; Luciano De Oto, Direttore del Dipartimento ACRC (il centro ricerca dei compositi di Lamborghini); Mitja Borkert; Maurizio Reggiani, Direttore Ricerca e Sviluppo; Riccardo Parenti, Head of Concept Development.

gnier, noi inclusi, stanno seguendo questo "trend elettrico". In termini di architettura, di solito le batterie vengono alloggiato sotto al guidatore, ma ciò ucciderà le supercar: noi vogliamo continuare ad esistere e per questo chiediamo di posizionare le batterie con un layout diverso, davanti, oppure al posto del motore V12, come abbiamo ipotizzato con la Terzo Millennio».

Nella coda, là dove su una coupé a motore centrale ci si aspetterebbe di trovare il propulsore termico, si osservano invece fasci luminosi che hanno il compito di visualizzare i flussi di energia. Anche il design delle ruote è uno statement per comunicare la potenza del motore elettrico contenuto in ciascuna di esse, rispettando inoltre la lunga tradizione Lamborghini in fatto di 4WD.

I motori nelle ruote consentono anche una maggiore libertà nella definizione delle forme sia per l'aerodinamica – la Terzo Millennio esplora soluzioni inedite per il perfezionamento dei flussi – sia per l'aspetto estetico-formale, che Borkert e i suoi designer hanno declinato in un corpo vettura scolpito da linee nette e affilate, ma con una vista in pianta «sinuosa e supersexy, più morbida rispetto a ciò che abbiamo prodotto negli ultimi due o tre anni, però sempre inconfondibilmente Lamborghini», precisa Borkert, facendo notare come il segno ad Y, tratto fondante del Dna del marchio, sia ben presente nei gruppi ottici anteriori e posteriori. Una firma luminosa che caratterizzerà con forza anche tutti i prossimi modelli di serie. ■■■

