

# **Lamborghini Murciélago Roadster**

**(Genf 2004)**

- **Das Konzept**
- **Das Design**
- **Die Technik**
- **Das Interieur**

Genf/Sant'Agata Bolognese, März 2004

## **Das Konzept**

Bereits als Concept Car auf dem Automobilsalon in Detroit 2003 stand er im Mittelpunkt des Interesses der Fachwelt und der Liebhaber von Supersportwagen aus Italien. Jetzt steht der Lamborghini Murciélago Roadster in seiner endgültigen Form auf dem Genfer Salon 2004. In der zweiten Jahreshälfte kommt der Traumwagen in den Handel.

Das neueste Produkt aus dem Haus des Stieres steht im Zeichen der langjährigen italienischen Tradition offener Fahrzeuge.

Atemberaubend, schnell und extrem wie die Coupé-Version, von der er abstammt, setzt der Murciélago Roadster die Tradition der offenen Zwölfzylinder aus Sant'Agata Bolognese - vom 350 GTS bis zum Miura Roadster und dem Diablo Roadster - nahtlos fort.

Die Entwicklung des Roadster wurde umgesetzt ohne Kompromisse bei den Leistungen und Eigenschaften, die von einem Lamborghini erwartet werden.

Dank einer sorgfältigen Konzeption gewährleistet der Roadster eine atemberaubende Beschleunigung, ein ausgezeichnetes Handling und eine größtmögliche Fahrsicherheit, alles in allem ein wahres Lamborghini Erlebnis.

Die Roadster-Version akzentuiert den extremen und exklusiven Charakter des Coupé und bestätigt zugleich den Murciélago als echte Ikone der Marke Lamborghini.

Die neue Ära Lamborghini begann im Jahr 2001 mit der Einführung des Murciélago und wurde 2003 fortgeführt mit dem Gallardo. Im Jahr 2004 erweitert nunmehr der Roadster die Modellreihe des Murciélago.

## **Das Design**

Das Design des Murciélago Roadster ist, wie beim Coupé, exklusiv, aggressiv und extrem.

Bei der Entwicklung dieses Fahrzeugs beschränkt sich der Designer Luc Donckerwolke, der bereits das Coupé entworfen hat, nicht darauf, das Dach des Basismodell „abzuschneiden“, sondern verlieh dem Supersportwagen ein eigenständiges Aussehen. Dadurch wird der Roadster zu einem einzigartigen Modell, das die gleichen Emotionen vermittelt wie das ursprüngliche Concept Car.

Die aggressive Linie im typischen Lamborghini-Design korrespondiert mit der muskulösen Formensprache und generiert damit ein neues höheres Niveau an emotionaler Ausdruckstärke.

Aggressivität und Exklusivität finden sich konsequenterweise als Grundidee auch in der Innenausstattung wieder. Die keilförmigen Kopfstützen greifen stimmig die Form der beweglichen Lufthutzen auf. Der asymmetrisch gestaltete Innenraum in Nappalederausstattung betont durch die differenzierte Materialauswahl den gesamten Fahrerbereich.

Die verkürzte Windschutzscheibe und die Seitenscheiben wurden perfekt in die Struktur des Fahrzeugs eingepasst. Als Ensemble erinnern sie eindeutig an ein Helmvisier. Konsequenterweise auch die Umsetzung der Überrollbügel, die dank elektronischer Steuerung nur im Notfall ausfahren. Somit wird die Ästhetik des gesamten Erscheinungsbildes nicht gestört.

Nicht allein als gekanntes Zitat des legendären Lamborghini Miura, öffnet sich die Motorhaube nach hinten – die Zugänglichkeit des Motorraums wird somit erleichtert.

Auch die neu konzipierten Felgen mit ihren runden Öffnungen und überschneidenden Speichen harmonieren sehr konsequent mit dem typischen Lamborghini-Design.

Neu gestaltet wurde auch die Auspuffanlage, deren Endrohre einen aggressiveren Schnitt als in der Coupé-Version des Murciélago aufweisen.

## Die Technik

Der Roadster basiert zwar grundsätzlich auf dem Murciélago Coupé, unterscheidet sich aber in einigen wichtigen Umfängen. Vor allem neu konzipierte Rahmenstrukturteile aus Stahl und Kohlefaser gewährleisten auch ohne Dach unerschütterliche Torsionssteifigkeit. Eine wichtige Funktion übernimmt dabei eine spezielle Versteifungsstruktur im Motorraum. Auf Wunsch ist diese optisch markante Versteifung auch in Kohlefaser lieferbar.

Ohne den extremen Charakter eines typischen Roadster zu schmälern kann ein Stoffdach ("R.top") montiert werden, das – ganz in der konzeptionellen Tradition dieses Fahrzeugtyps – im wesentlichen für den vorübergehenden Einsatz (zum Beispiel bei plötzlichem Regen) und für eine Geschwindigkeit bis zu 160 km/h vorgesehen ist.

Besondere Sorgfalt wurde auf konsequente Sicherheit gelegt. Der Murciélago Roadster verfügt über automatisch ausfahrende Überrollbügel. Erkennt deren elektronische Steuerung eine entsprechend definierte Konstellation, schnellen die Überrollbügel innerhalb weniger Millisekunden hinter den Sitzen aus.

Die Gesamtabmessungen entsprechen denen des Coupés: 4.580 mm Länge, 2.045 mm Breite, Achsabstand 2.665 mm, Spur vorne 1.635 mm und hinten 1.695 mm. Es ändert sich nur die Höhe: der Lamborghini Murciélago Roadster sitzt nochmals 70 mm flacher auf die Straße als das Coupé.

Das Leergewicht von 1.650 kg verteilt sich zu 42% auf die Vorderachse und zu 58% auf der Hinterachse.

Als Triebwerk kommt der bekannte Lamborghini 12-Zylinder-V-Motor im 60-Grad-Winkel mit 6.192 cm<sup>3</sup> und einer Leistung von 580 PS (426 kW) bei 7.500/min zum Einsatz. Sein maximales Drehmoment von 650 Nm liegt bei 5.400/min an. Das Getriebe ist wie beim Coupé ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Als Sonderausstattung ist auch das automatisierte Sechsganggetriebe e.gear verfügbar.

Auch der Roadster verfügt über den Lamborghini-Allradantrieb mit zentraler Viskokupplung und selbstsperrendem Differential vorne und hinten (Sperrwirkung 45% hinten, 25% vorne).

Bei der Einzelradaufhängung vermindern spezielle Stabilisatoren das vordere Eintauchen bzw. hintere Aufsteigen der Karosserie (Antidive/Antisquat). In Verbindung mit den selbstregulierenden Stoßdämpfern vom Typ Koni FSD (Frequency Selecting Dampers) wird die Lamborghini spezifische Fahrwerksauslegung erzielt.

Die Bremsanlage ist eine Anlage mit „H“-System und Servobremse, ABS und vier belüfteten Scheiben.

Die Felgen aus einer speziellen Aluminium-Legierung messen 8,5" vorn und 13" hinten. Für ultimative Bodenhaftung sorgen die Reifenformate 245/35ZR 18 vorn und 335/30ZR 18 hinten.

Die Spitzengeschwindigkeit des Murciélago Roadster beträgt etwa 320 km/h (je nach aerodynamischer Auslegung) – mit „R.top“ sollten 160 km/h nicht überschritten werden.

Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Murciélago Roadster in 3,8 Sekunden.

Dank der Verwindungssteifigkeit ist das Fahrverhalten des Roadster im Grenzbereich auf dem gleichen, exzellenten Niveau wie das des Coupé.

## **Das Interieur**

Der Murciélago Roadster ist mehr denn je auch in der Innenausstattung ein extremes und exklusives Auto, das eine sogenannte "asymmetrische" Lederausstattung aufweist: der linke Teil des Materials unterscheidet sich vom rechten und ist perforiert. Der gesamte Innenraum ist auf den Fahrer maßgeschneidert und ausgerichtet, um so schon auf den ersten Blick einen echten „Pilot Oriented Challenger“ zu signalisieren, also ein Auto, das den Piloten herausfordert, aber gleichzeitig konsequent auf ihn hin orientiert ist.

Das Paneel der linken Tür ist perforiert, während der zentrale Teil der beiden Sitze mit Alcantara bezogen ist. Sie wurden neu konzipiert und im Bereich der Kopfstützen geändert. Netze an der Trennwand zwischen Motor und Innenraum bieten Aufbewahrungsmöglichkeiten für kleinere Gegenstände.

Aus Leder mit perforierten Segmenten präsentiert sich das Lenkrad mit dem programmatisch-signifikanten Lamborghini-Signet in der Mitte.

Die Instrumente und der Bordcomputer sind klar und übersichtlich gegliedert.

Griffgünstig liegen die Bedienelemente zur Hand, unter anderem auch die elektrische Betätigung für das Anklappen der elektrisch beheizten Außenspiegel und dem blendfreien Innenspiegel.

Eine weitere Besonderheit stellt das Lamborghini Lifting-System dar. Es gestattet die Niveauanhebung der Vorderachse bei niedriger Geschwindigkeit. Mit der dann um 45 mm gewachsenen Bodenfreiheit stellen auch städtische Bordsteine kein Hindernis für den ultraflachen Supersportwagen dar.

Die Klimaautomatik, das Navigationssystem (Sonderausstattung) und die maßgeschneiderten Ablagefächer sorgen für Stressfreiheit und adäquaten Reisekomfort.

Die Sonderausstattungsliste für den Murciélago Roadster bleibt überschaubar: sichtbare Versteifungsstruktur des Rahmens über dem Motor aus Kohlefaser (statt schwarzem Stahl), Innenverkleidung der Motorabdeckung aus Kohlefaser, Windabweiser auf den Windschutzscheiben und Windschott hinter den Sitzen.