

Lamborghini Murciélago Roadster

(Ginevra 2004)

- **Il concetto**
- **Il design**
- **La tecnica**
- **Gli interni**

Ginevra/Sant'Agata Bolognese, marzo 2004

Il concetto

Presentata come concept car nel 2003 a Detroit – dove aveva suscitato un grande interesse tra gli addetti ai lavori e tra gli appassionati di supercar italiane – la Murciélago Roadster fa il suo esordio ufficiale al Salone di Ginevra 2004 come vera auto di serie, che Automobili Lamborghini farà entrare in produzione e porrà in vendita nella seconda metà dell'anno in corso.

L'ultima nata della Casa del Toro riprende ed esalta il concetto delle vetture aperte della grande tradizione italiana, in particolare delle vetture che hanno fatto la storia della Lamborghini.

Potente, veloce ed estrema come la versione Coupé da cui deriva, la Murciélago Roadster prosegue dunque la tradizione delle dodici cilindri scoperte della Casa di Sant'Agata Bolognese: dalla 350 GTS alla Miura Roadster, sino alla Diablo Roadster.

Lo sviluppo della Murciélago Roadster è stato raggiunto senza compromessi nelle prestazioni attese da una vera Lamborghini. Infatti anche questa versione aperta, grazie ad una accurata progettazione, garantisce eccellenti caratteristiche di handling, di accelerazione e di emozione e sicurezza di guida.

La versione Roadster rafforza il carattere estremo ed esclusivo della Murciélago Coupé confermandola come vera e propria "icona" della nuova era Lamborghini.

Un'era iniziata nel 2001 proprio con la stessa Murciélago e proseguita nel 2003 con la Gallardo e nel 2004 con l'arrivo della Roadster che arricchisce, elevandola verso l'alto, la gamma Murciélago.

Il design

Così come nella Coupé, il design della Murciélago Roadster è esclusivo, aggressivo ed estremo.

Disegnando questa automobile, Luc Donckerwolke – Responsabile del Centro Stile Lamborghini – non si è limitato a “tagliare” il tetto della Coupé, ma gli ha anche conferito un aspetto e sensazioni particolari, tali da far diventare la Murciélago Roadster un vero e proprio modello unico.

Un modello che ha mantenuto la stessa emozionalità della Concept iniziale.

Il design è caratterizzato da una vera e propria muscolarità che interagisce con le linee dal taglio aggressivo esplorando tutto il linguaggio del design stesso Lamborghini, elevandolo a nuovi e più alti livelli.

Un’aggressività, una esclusività e un estremismo che si riflettono anche negli interni, dove gli appoggiatesta a cuneo si integrano perfettamente con la forma delle prese d’aria mobili e il rivestimento in pelle “asimmetrico”, che valorizza tutta la parte dell’abitacolo occupata dal pilota.

La parte “vetrata” frontale e laterale è stata disegnata come la visiera di un casco per integrarsi perfettamente nella struttura della vettura.

Per non rovinare l’estetica dell’auto, i rollbar di sicurezza sono automatici e a controllo elettronico ed escono solo in caso di necessità.

Anche i cerchi, di nuovo disegno, sono in linea con il tradizionale design Lamborghini, con i fori rotondi che si intersecano con i raggi.

L’apertura del cofano motore, che ricorda quello della mitica Miura, si effettua alzandolo dalla parte anteriore verso quella posteriore, facilitando anche l’accesso al motore.

Nuovi, infine, anche gli scarichi che hanno una “sezione” più aggressiva della Coupé.

La tecnica

Basata sulla tecnica della Murciélago Coupé, la versione Roadster se ne differenzia per alcuni importanti particolari, come varie e nuove parti strutturali del telaio – in acciaio e carbonio – che sono state riprogettate in modo da garantire un'adeguata rigidità torsionale e flessionale anche in assenza del tetto.

Da segnalare in particolare uno speciale traliccio di irrigidimento della struttura del vano motore: come optional, questo traliccio è anche disponibile in carbonio a vista.

Senza alterare il carattere estremo di questa automobile, è anche possibile montare un tettuccio in tela ("R.top"), concepito – com'è nella tradizione di questo tipo di vetture – unicamente per un uso temporaneo (ad esempio in caso di pioggia improvvisa) e per una velocità massima di 160 km/h.

Particolare attenzione è stata posta – comunque – al fattore sicurezza. Come si è detto, la Murciélago Roadster è infatti equipaggiata di uno speciale roll bar automatico a controllo elettronico, che esce dal suo alloggiamento dietro i sedili in caso di emergenza (roll-over) e nel giro di pochi millisecondi.

Le dimensioni sono le stesse della Coupé: 4580 mm di lunghezza, 2045 di larghezza, interasse di 2665 mm, carreggiata anteriore di 1635 e posteriore di 1695 mm. Varia soltanto, come già detto, l'altezza: la Murciélago Roadster è più bassa di 70 mm rispetto alla Coupé.

Il peso a secco è di 1650 kg, con la distribuzione dei pesi all'anteriore del 42% e al posteriore del 58%.

Il motore è ovviamente il Lamborghini 12 cilindri V60° di 6192 cmc di 580 CV (426KW) di potenza a 7500 giri/min e coppia massima di 650 Nm a 5400 giri/min con sistema di gestione elettronica del motore L.I.E. Lamborghini. Il cambio è, come per la Coupé, meccanico a 6 marce. Come optional, è disponibile il cambio a 6 marce in versione robotizzata e.gear.

Non manca, anche sulla Roadster, la trazione integrale permanente Lamborghini con giunto viscoso centrale e differenziali posteriore e anteriori autobloccanti (45% post, 25% ant.) .

Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti a quadrilateri articolati e barre antirollio con configurazione delle sospensioni stesse “Antidive” per l’anteriore e “Antisquat” per il posteriore. Da segnalare l’adozione di ammortizzatori “selfadjusting” tipo Koni FSD (Frequency Selecting Dampers).

L’impianto frenante è del tipo a sistema ad “H” con servofreno, ABS e quattro dischi ventilati.

I cerchi sono in lega d’alluminio e dimensioni 8,5” quelli anteriori e 13” i posteriori con pneumatici Pirelli Rosso di 245/35ZR 18 davanti e 335/30ZR 18 dietro.

La velocità massima della Murciélago Roadster (a seconda della configurazione aerodinamica) è di circa 320 km/h, e quella a tettuccio montato è di 160 km/h.

Per passare da 0 a 100 km/h la Murciélago Roadster impiega 3,8 secondi.

Grazie alle modifiche strutturali introdotte, e nonostante l’assenza del tetto, il livello di rigidità raggiunto e le sospensioni ottimizzate garantiscono prestazioni di “handling” e di sicurezza di guida non inferiori a quelle della Coupè. A conferma di ciò, i tempi sul giro su vari circuiti di handling risultano pressoché identici per le due versioni.

Gli interni

La Murciélago Roadster è più che mai un'auto estrema ed esclusiva anche negli interni, che presentano un rivestimento in pelle cosiddetto "asimmetrico": la parte sinistra è di materiale diverso da quella destra ed è traforata e tutta la parte dell'abitacolo destinata al pilota è orientata a quest'ultimo, tanto da farne una vera e propria "Pilot Oriented Challenger".

Anche il pannello della portiera sinistra è "perforato" mentre la parte centrale di entrambi i sedili è in alcantara. Questi ultimi, di nuovo disegno, sono stati modificati nell'area dei poggiatesta così da permettere l'utilizzo delle reti portaoggetti situate nella paratia che separa l'abitacolo dal motore.

In pelle – e parzialmente perforato – anche il volante, che ha al centro lo scudo Lamborghini.

Per il resto, anche stando seduti al volante della Murciélago Roadster tutto è sotto controllo come nella Coupé.

La strumentazione è chiara e precisa, con il body computer, il trip computer, il comando elettrico per la chiusura dei retrovisori esterni – riscaldati elettricamente – lo specchio interno antiriflesso e il "lifting system", che permette alle basse velocità di sollevare di 45 mm l'asse anteriore della vettura.

Contribuiscono al comfort il climatizzatore automatico, il navigation system (optional) e i comodi vani portaoggetti.

Tra gli opzionali specifici previsti sono da segnalare, infine, la struttura di irrigidimento del telaio posta al di sopra del motore in carbonio a vista (di serie è in acciaio di colore nero), il rivestimento interno del coprimotore (in carbonio) e il frangivento dietro i sedili e sul parabrezza.