

CLASSIC DRIVER

Lamborghini Urus



Der Lamborghini LM 002 war in den 80er Jahren ein Geländewagen wie kein anderer: Optisch mehr Panzer denn Auto, wurden von ihm gerade einmal 300 Exemplare gebaut. Auf der Peking Motorshow steht die Geländewagen-Legende des LM 002 wieder auf - unter dem Namen „Urus“.

Porsche Cayenne, Range Rover und BMW X6 können sich ab 2016 warm anziehen – zumindest wenn es nach Lamborghini-Chef Stephan Winkelmann geht. Auf der Peking Motorshow zeigt der norditalienische Sportwagenhersteller die Konzeptstudie des Urus, ein polarisierendes Crossover-Coupé, das im Gelände eine genauso gute Figur machen soll, wie auf der Autobahn. „Wir hatten immer Exoten abseits unserer Sportwagen im Programm“, erläutert Winkelmann, „man denke nur an den Espada oder eben den LM 002. SUV versprechen in den nächsten Jahren ein großes Wachstum. Mit ihm hätten wir erstmals die Chance, das Erstauto in der Familie zu stellen.“ Noch ist über die Zukunft der Urus-Studie nicht entschieden, doch die Chancen stehen gut, dass Lamborghini bald eine dritte Modellreihe bekommt. Und wenn, dann wohl ein Crossover.



Optisch wirkt der knapp fünf Meter lange und zwei Meter breite Urus wie eine martialische Mischung aus BMW X6 und dem Kleinserien-Supersportler Lamborghini Reventon. Die Karosserie trägt mit ihrem scharfkantigen

Design den bekannten Lambo-Look – nur eben als Crossover-Coupé. „Das wird kein Packesel. Das wird ein Pärchen-Auto“, macht Stephan Winkelmann unmissverständlich klar. Wenn der Lamborghini-Chef sein neues Spielzeug zeigt, ist das Wort Familienkutsche tabu. Trotzdem wäre der Wagen für Lamborghini das erste SUV seit dem kantigen LM 002 aus den 80er Jahren und zudem der erste Viersitzer seit langem – aus der viertürigen GT-Studie Estoque ist schließlich kein Serienauto entstanden. Beim neuen Modell soll das anders sein. „Der Wagen würde unser Geschäft mittel- und langfristig stabiler machen“, sagt Winkelmann und kennt auch sonst nur gute Gründe für eine dritte Baureihe.





Eines scheint sonnenklar: Die Entwickler aus Sant'Agata Bolognese warten lediglich auf grünes Licht vom Mutterkonzern aus Wolfsburg, dann werden sie loslegen. „Wir sind aber sicher nicht schon 2015 mit dem Wagen fertig“, sagt Winkelmann mit Blick auf die Schwestermarke Bentley, die in rund drei Jahren ihr neues SUV auf die Räder stellen will. Der Bentley EXP 9 F sorgte jüngst auf dem Genfer Salon für Aufsehen. Ein Serienmodell würde auch bei den Briten eine dritte Baureihe in einem immer weiter wachsenden Segment bedeuten. Bentley-Chef Wolfgang Dürheimer, der einst als Entwicklungschef bei Porsche den Cayenne auf die Erfolgsspur brachte, könnte mit seinem Ultra-Luxus-SUV einen ähnlich genialen Coup landen. Lamborghini-Chef Winkelmann setzt auf die Synergieeffekte im zwölf Marken umfassenden Volkswagen-Konzern. Das Lambo-SUV würde sich die Plattform mit der kommenden VW Touareg- und Audi Q7-Generation teilen. Pro Jahr hält Winkelmann 3.000 bis 3.500 Einheiten für möglich, zu einem Stückpreis „auf Gallardo-Ebene“ – das wären rund 170.000 Euro. Als Antrieb schwebt dem Lambo-Lenker allerdings kein Zehn- oder Zwölfzylinder wie bei Gallardo und Aventador vor, sondern eher ein V8 mit Biturbo-Aufladung, vielleicht sogar als Teil eines Hybridantriebs. „Das wäre der gangbarste Weg“, so der Firmenchef. Die Leistung eines etwaigen Serienmodells dürfte bei mindestens 600 PS liegen.





„Es war eine schwere Aufgabe das Auto zu kreieren“, erzählt Designer Filippo Perini, „weil es anders ist, als alles was wir sonst machen. Zudem war uns wichtig, dass der Urus zwar bullig und kraftvoll, aber nicht riesig dasteht.“ Das Verhältnis von Karosserie zu Glasflächen entspricht in etwa dem des Lamborghini Gallardo. Das Lamborghini-SUV soll das schnittigste und niedrigste Auto im SUV-Segment sein, aber nicht unbedingt das rasanteste. „Eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit steht nicht im Lastenheft“, betont Stephan Winkelmann, auch wenn der Wagen natürlich schnell und agil sein und Lamborghini-Ansprüchen standhalten werde. Trotzdem: eine Spitzengeschwindigkeit von unter 300 km/h wäre für einen Lamborghini-SUV kaum machbar. Wie die Studie soll ein etwaiges Serienmodell eine aktive Aerodynamik bekommen. Nicht nur die Bodenfreiheit würde sich auf die Geschwindigkeit und die Einsatzmöglichkeiten auf Straße oder im Gelände einstellen. So kann die Höhe um fünf Zentimeter nach unten und 15 Zentimeter nach oben variiert werden. Auch Spoiler und Schweller passen sich an. Die Verwendung von Leichtbauelementen wie beim Supersportwagen Aventador soll das Gewicht um rund 100 Kilogramm senken.



Exklusivität über alles gilt auch im Innenraum. Großen Wert legen die Italiener auf ein exklusives Interieur mit hellem Leder und vielen Elementen aus Sichtkarbon. Vorne und hinten gibt es für die vier Insassen große Bedienmodule mit Touchflächen. Ein Radstand von 2,90 Metern soll dafür sorgen, dass es sich auch im Fond angenehm reisen lässt. Abwarten, wie der Lamborghini Urus in China ankommt.

Text: [Stefan Grundhoff](#)/[Sebastian Viehmann](#)

Fotos: Lamborghini

□

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/lamborghini-urus>
© Classic Driver. All rights reserved.