

CLASSIC DRIVER



Lamborghini Murciélago LP 670-4 SuperVeloce: Stärker + leichter = schneller

03. März 2009 | Classic Driver



„SuperVeloce“ ist das Synonym für die neue, besonders aggressive Spezies des Lamborghini Murciélago. Wie schon der kleine Bruder Gallardo Superleggera ist der neue Murciélago LP 670-4 SuperVeloce stärker, leichter und schneller als die Basisversion - die Fahrleistungen des großen Lamborghini eröffnen hingegen unvergleichliche Dimensionen: 3,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, 342 km/h Höchstgeschwindigkeit!

Stärker plus leichter gleich schneller klingt eigentlich logisch. Genauer gesagt bietet der neue Lamborghini Murciélago LP 670-4 SuperVeloce im Vergleich zur Basis gesteigerte Fahrleistungen - resultierend aus 100 Kilogramm Gewichtsreduktion, 30 PS Leistungssteigerung und einer optimierten Aerodynamik. Hinter dieser einfachen Gleichung verbergen sich jedoch eine beträchtliche Summe an Maßnahmen, denn der Murciélago LP 640-4 ist an sich schon ein puristischer Sportwagen, der bis ins

Detail auf Höchstleistung getrimmt wurde.

Leistungssteigerung

Die Leistungssteigerung des Triebwerks war vielleicht die einfachste Aufgabe am Projekt SuperVeloce: Der mächtige 6,5-Liter-Zwölfzylinder bietet immerhin einen soliden Background für 30 zusätzliche Pferdestärken. So bedurfte es lediglich einem modifizierten Ansaugsystem, einem optimierten Ventiltrieb und einem verlängerten Ventilhub, um 670 PS bei 8.000/min zu erreichen. Das Drehmoment blieb unverändert bei 660 Newtonmeter. Das Triebwerk präsentiert sich unter einer neu gestalteten Abdeckung, geprägt durch sechseckige, durchsichtige Kunststoffplatten mit einer Kohlefaserumrahmung.

Serienmäßig ist der LP 670-4 mit dem sequenziellen Schaltgetriebe eGear, mit speziellen Modi wie „Corsa“ und „Low Adherence“ (niedrige Haftung), ausgestattet. Als Alternative steht die manuelle Sechsgangschaltung zur Auswahl. Beide Varianten sind mit dem permanenten Allradantrieb kombiniert. Die nötige Bodenhaftung bieten 18-Zoll-Leichtmetallräder (Modell: Ares) mit Reifen der Dimensionen 245/35 ZR 18 und 335/30 ZR 18. Sollten die breiten Hinterräder einmal ihren Grip verlieren, schickt die Visco-Kupplung über eine zusätzliche Welle bis zu 35 Prozent der Momente an die Vorderachse. Die Differenziale vorn und hinten sind selbstsperrend ausgelegt, die Raten betragen 25 und 45 Prozent.

Aerodynamikoptimierung

Komplizierter wird es bei der Aerodynamikoptimierung. Die Karosserie des Murciélagos wurde schon in der Basis auf einen extrem niedrigen Cw-Wert konzipiert. Entsprechend lagen diesmal die Steigerung der Fahrstabilität bei hohen Beschleunigungskräften und Geschwindigkeiten sowie die optimale Kühlluftzufuhr im Fokus der Entwicklungen. An der Frontpartie erhielt der LP 670-4 SuperVeloce daher einen weit nach vorne ragenden, in Mattschwarz lackierten Karbonspoiler – für Hindernisse wie Garageneinfahrten ist der SuperVeloce serienmäßig mit dem Lifting-System ausgestattet, das die Vorderachse auf Knopfdruck um 45 Millimeter anhebt. Größere Lufteinlässe in der Frontschürze zur Kühlung der Bremsen sowie zusätzliche Luftauslässe in den Kotflügeln zur Bremsentlüftung wurden ebenfalls realisiert. Die Anströmöffnungen im Schwellerbereich für den Ölkühler sind beim SuperVeloce in Mattschwarz lackiert.



Am Heck sorgen ein zweistufiges Diffusor-System und ein feststehender Heckspoiler für einen gesteigerten Anpressdruck. Letzteren bietet Lamborghini in zwei Größen an, wobei die größere Variante die Richtungsstabilität bei hohen Geschwindigkeiten merklich unterstützen soll, allerdings sorgt der enorme Anpressdruck auch für eine niedrigere V-max von 337 km/h. Als zusätzliches Erkennungsmerkmal erhielt der LP 670-4 SuperVeloce eine noch breitere Abgasmündung sowie großflächige, teflonbeschichtete Entlüftungsgitter aus Aluminium.

Gewichtsreduktion

Der komplizierteste Part der Arbeiten lag in der Gewichtsreduktion. Dank eines neu berechneten Stahlrohrrahmens konnte das Gewicht um satte 20 Kilo reduziert und gleichzeitig die Torsionssteifigkeit um 12 Prozent gesteigert werden. Die vorderen Kotflügel und die hinteren Seitenteile aus neuem Kohlenstoffmaterial und der Wegfall des elektronischen Antriebs des

Serienspoilers sparen zusammen 13 Kilogramm Gewicht ein. Für die 26 Kilogramm, die im Bereich des Antriebs wegfallen, zeichnet in erster Linie das komplett neue Abgassystem verantwortlich – das übrigens, so Lamborghini, für ein neues akustisches Erlebnis sorgen soll.

Die meisten Kilos konnten im Bereich des Innenraums eingespart werden: Hier dominieren die Materialien Alcantara und Kohlefaser. Serienmäßig ist der SuperVeloce mit leichten Sport-Schalensitzen aus Karbonfaser ausgestattet, die intensiven Seitenhalt im Hüft- und Schulterbereich bieten; als Option sind die Standard-Sitze des Murciélago LP 640-4 erhältlich. Sitze, Innenhimmel und Cockpit sind mit leichtem Alcantaraleder (leichter als Leder) bezogen. Designakzente setzen die Nähte und Lochungen im Y-Muster, die in Wagenfarbe gehalten sind. Zur Gewichtsreduktion tragen zudem Türverkleidungen und der Mitteltunnel aus Kohlefaser bei. Für die gesamte Innenraum-Diät von 34 Kilogramm musste auch das Radio-Navigationssystem weichen – auf Wunsch ist dieses natürlich nachträglich lieferbar.

Für den Lamborghini Murciélago LP 670-4 SuperVeloce stehen die Außenfarben Giallo Orion, Arancio Atlas, Bianco Isis, Grigio Telesio, Nero Aldebaran, dazu Bianco Canopus (Mattweiss) und Nero Nemesis (Mattschwarz), zur Auswahl. Am besten entscheiden Sie sich schnell, denn der Super-Murciélago ist auf 350 Exemplare limitiert.

Text: Jan-Christian Richter

Fotos: Lamborghini

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

Jetzt kostenlos abonnieren!

<https://www.classicdriver.com/de/article/lamborghini-murci%C3%A9lago-lp-670-4-supervelece-st%C3%A4rker-leichter-schneller>

© Classic Driver. All rights reserved.