

# CLASSIC DRIVER



## Motori Marini Lamborghini

27. Januar 2005 | Classic Driver



**Wo kein Wind weht, hilft nur noch Motorkraft. Doch Segelboote sehen beim schnellsten Wassersport der Welt, dem Offshore-Powerboatrennen, ohnehin kein Land. Hier werden Geschwindigkeiten jenseits der 250 km/h erreicht, haushohe Wasserfontänen in die Luft gewirbelt und kleinste Wellen zu meterhohen Sprungschanzen. Top-Motorenlieferant für diese spektakuläre Serie ist kein geringerer als Lamborghini, der die „Zigarren“ seit dreieinhalb Jahrzehnten mit großvolumigen Diesel- und Benzintriebwerken erfolgreich ausstattet...**

Die Geschichte der Bootsmotoren von Lamborghini begann vor rund 35 Jahren, als Ferruccio Lamborghini entschied, den Motor des Espada in einem neu entworfenen Boot von Eugenio Molinari zum Einsatz zu bringen. Seinen zweiten Einsatz auf See erlebte das Triebwerk später in einem Riva Super Aquarama, das mit Ferruccio Lamborghini höchstpersönlich am Gashebel beim ersten Offshore-Rennen in der Adria teilnahm.



*Powerboats der Class 1 beim Dubai Grand Prix 2003. Die 12-14 m langen Katamarane vertreten die Königsklasse der Powerboat-Serie.*

Während dieser frühen Jahre im „Wassersport“ produzierte Lamborghini sogar ein eigenes Boot mit dem Namen Quetzal. Diese „Zigarre“, wie man Offshore-Rennboote zu dieser Zeit nannte, war von Aldo Cicero entworfen und mit dem Hochleistungs-Triebwerk des legendären Geländewagens Lamborghini LM bestückt worden. Um den Motor für die neuen Bedingungen zu präparieren, hatte man den Hubraum auf 8.000 cm<sup>3</sup> vergrößert. Das Boot war in zwei Versionen erhältlich – als Rennversion mit Benzin-Direkteinspritzung und als „Zivilversion“ mit Vergaser. Für viele Speedboat-Enthusiasten ist der Name Quetzal immer noch ein großer Begriff, der sowohl für beeindruckende Leistung als auch für faszinierendes Design steht.



Aufgrund der finanziellen Schwierigkeiten Lamborghinis wurde die Produktion der Quetzal eingestellt und Ferruccio Lamborghini entschied, Alfieri mit der Konstruktion eines neuen Motors zu beauftragen. Im Jahr 1984 debütierte der Zwölfzylinder mit 8.200 cm<sup>3</sup> in einem Aluminium-Boot. Seitdem hat sich viel verändert: Einspritz-Motoren ersetzen die alten Vergaser und aus Viergang wurden Sechsgangschaltungen. Mittlerweile verzeichnet Lamborghini acht Weltmeisterschaftstitel sowie sechs Europameister-Titel und viele der großen Offshore-Teams, wie „Victory“ aus den Vereinigten Arabischen Emiraten oder „Spirit of Norway“, besitzen einen Lamborghini. In Zukunft plant Lamborghini die Teilnahme an Rennen in China, Malaysia und Australien.



Die Offshore-Rennen der 'Superfund Class 1 World Powerboat Championship' finden heute in allen Teilen der Welt statt. Seit den frühen Neunzigerjahren haben die Katamarane die ‚Mono-Hulls‘ ersetzt und erreichen mittlerweile Geschwindigkeiten jenseits der 250 km/h – keine Wunder, denn unter Deck der Powerboats befinden sich Zwölfzylinder im Doppelpack, von denen allein einer zwischen 750 - 950 PS leistet.

Lamborghini entwickelte verschiedene Hochleistungs-Triebwerke für den Renneinsatz, darunter zwei Dieselmotoren, der V12 Seatek und der Isotta Fraschini V8, sowie drei V8-Benzinmotoren, mit den Modellnamen: Mercruiser, Sterling und Keith Eikert.



Übrigens: Über Sieg oder Niederlage entscheidet beim Powerboatrennen meistens die Auswahl des Propellers (Schraube). Sie haben bei den Rennbooten den gleichen Stellenwert wie die Reifen bei einem Formel 1 Wagen. In manchen Werkstatt-Trucks kann man eine ganze „Galerie“ der geschmiedeten Einzelstücke an den Wänden hängen sehen. Gefertigt werden diese vom Schweizer Hersteller Rolla oder der amerikanischen High-Tech Propellerschmiede Hering. Der Preis für einen Spezial-Propeller liegt bei rund 15.000,- Euro!

*Text: Classic Driver*

*Foto: Lamborghini*

---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**

*Jetzt kostenlos abonnieren!*

---

<https://www.classicdriver.com/de/article/motori-marini-lamborghini>

© Classic Driver. All rights reserved.