

CLASSIC DRIVER

Lamborghini Murciélago: Requiem in V12

Lead

Der Stierkönig ist tot, lang lebe der Stierkönig! Nach neun Jahren wurde die Produktion des Lamborghini Murciélago beendet – und damit eine ganze Epoche zu Grabe getragen. Auf dem Genfer Salon im März wird ein neuer Nachfolger gekrönt. Wir haben dem großen V12 die letzte Ehre erwiesen.

Bei der Landung in Zürich regnet es wie aus Kübeln. Nebelschwaden hängen schwer über braungrünen Wiesen. Industriebauten aus Sichtbeton säumen den Weg. Das Szenario könnte kaum trister sein – und wird somit dem Anlass gerecht: Wir möchten uns vom Lamborghini Murciélago verabschieden, dem vielleicht letzten großen Supercar im Stil der Neunzigerjahre. Er war 2001 der erste Lamborghini unter Audi-Diktat, doch unter der Hülle steckte noch sehr viel Diablo und nur wenig Quattro. Nach neun Jahren und 4.099 Exemplaren ist die Produktion vor wenigen Wochen ausgelaufen, um Platz für den Nachfolger zu schaffen. Der Lamborghini Aventador – so wird er wohl heißen – soll im Frühjahr 2011 auf dem Genfer Salon enthüllt werden. Der völlig neu entwickelte, 700 PS starke Zwölfzylinder stammt ebenso aus Sant'Agata wie die fortschrittliche Carbon-Technologie, die den Newcomer deutlich leichter und effizienter machen soll. Die Zeiten und Anforderungen haben sich geändert.



Wie ein verirrter Totengräberkäfer kauert der mattschwarze Lamborghini Murciélago LP640 vor der Betonfassade der Werkstatt der Schmolh AG, einem der großen Schweizer Luxusautomobilhändler. Im Showroom glänzen die neuesten Bentley und Rolls-Royce um die Gunst der Gutbetuchten, der Duft von Edelholz und teurem Leder liegt in der Luft. Draußen, im Regen, steht der Lamborghini für einen anderen, abseitigeren Begriff von Exklusivität. Luc Donckerwolke, der belgische Stardesigner, hat während der Entwicklung des Murciélago offenbar nächtelang die Klassiker des Horrorfilms studiert – schließlich entspricht die geduckte Silhouette mit ihrem Insektenpanzer, den Scherentüren und tiefen Lüftungsfurchen

dem Archetyp des Ungetüms. Die Ingenieure aus Sant'Agata haben die visuelle Erscheinung passenderweise mit urzeitlichem Zwölfzylinder-Gebrüll unterlegt. Lackiert in knalligem Orange oder sonnigem Gelb mag der Lamborghini dadurch exotisch wirken. Der mattschwarze, vom Regen benetzte Lack lässt den kaum hüfthohen Keil jedoch einfach nur brutal und böse erscheinen. Dass Murciélago nicht nur der Name eines Kampfstieres, sondern auch das spanische Wort für Fledermaus ist, passt ins Bild.



Mit dem Auslaufen der Produktion endet auch die Ära, in der Sportwagen von Lamborghini als höchst eigenwillige, schwer zu bändigende Wesen gefürchtet und geachtet wurden. Wer einen Countach, Diablo oder eben Murciélago tatsächlich beherrschte, wurde von der raubeinigen Sportwagenwelt als echter Kerl anerkannt. Seit der Einführung des Gallardo im Jahr 2003 war klar, dass in Sant'Agata auch alltagstaugliche Sportwagen gebaut wurden, die man mit Automatik-Getriebe und Entertainment-System auch dem Fräulein Tochter zum Abitur schenken konnte. Die Zwölfzylinder-Topmodelle dagegen flogen nicht selten von der Bahn, weil ein übermütiger Fahrer die 580 PS des Mittelmotors unterschätzte. Bei der Leistung blieb es natürlich nicht: Im März 2006 präsentierte Lamborghini den Murciélago LP640 mit von 6,2 auf 6,5 Liter vergrößertem Hubraum und – nomen est omen – maximal 640 PS bei 8.000 Umdrehungen. Der LP640 beschleunigte in brachialen 3,4 Sekunden, wie Classic Driver kurz nach der Premiere auf der Rennstrecke von Mugello am eigenen Leib erfahren durfte. Auf der Geraden erreichte er eine Spitzengeschwindigkeit von 340 km/h.





Im Frühjahr 2009 präsentierte Lamborghini schließlich den leistungstechnischen Höhepunkt, den Murciélago LP670-4 SuperVeloce – oder kurz SV. Durch Leichtbau war das Gewicht um 100 Kilo reduziert worden, während die Motorkraft auf 670 PS angehoben wurde. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauerte fortan nur noch 3,2 Sekunden, allerdings war das Mittelmotor-Geschoss auf 350 Exemplare limitiert und mit 357.000 Euro noch einmal deutlich teurer geworden. Wer wollte, konnte die ersten beiden Murciélago-Versionen auch als Roadster bestellen, doch für ernsthaft ambitionierte Sportwagenfahrer waren die Boulevard-Cruiser keine Option. Dafür fand man die „offenen Fledermäuse“ in zahllosen Rap-Videos der mittleren Nullerjahre wieder – meist in Kombination mit sehr großen Champagnerflaschen und sehr spärlich bekleideten Wackeldamen. Im Mittleren Osten, wo Schaumwein und tiefe Dekoltées traditionell einen schweren Stand haben, freute man sich dagegen über den martialisch gestalteten Reventón – ein auf 22 Exemplare limitiertes Showcar auf Basis des LP640, für das in Sant’Agata der abenteuerliche Preis von einer Millionen Euro aufgerufen wurde. Doch zurück zu unserem Abgesang auf den Murciélago.



Das komplett in schwarzem Leder ausgeschlagene Cockpit verströmt schon im ersten Augenblick die kühle Aura eines futuristischen Gefechtsstandes, gepaart mit dem gewaltverheißenden Charme eines Bondage-Salons. Der Sitz umschließt den Fahrer wie King Kongs Faust, während der bis auf Brusthöhe reichende Getriebetunnel trotz gesteppter Polsterung die Nähe zum Maschinenraum signalisiert. Und tatsächlich sitzt einem das gewaltige Triebwerk direkt im Rücken und meldet sich beim Start mit infernalischem Leerlauf-Gebrüll und markerschütternden Vibrationen. Was beim Fahrer für vorfreudiges Grinsen sorgt, bringt sensiblere Beifahrer schnell an den Rand der Panik. Nicht ohne Grund haben die Interior-Designer auf der rechten Cockpit-Seite einen stabilen Haltegriff angebracht, an dessen Abnutzungerscheinungen man gut die sadistischen Neigungen des Fahrers ablesen kann. Ansonsten sind die Möglichkeiten der Ablenkung begrenzt. Der Pilot konzentriert sich auf Gaspedal, Bremse, Lenkrad und die zentralen Armaturen, auf denen selbst bei behutsamer Behandlung viel zu schnell viel zu hohe Zahlen erscheinen. Selbst ehemalige Waldorfschüler sollten Spielstraßen und 30-Zonen am Steuer des Murciélagos meiden.



Der große Lamborghini ist für's Geradeausfahren gemacht. Rückwärts ausparken, Wenden, scharf Abbiegen ist natürlich möglich, erfordert jedoch Konzentration und eine gewisse Leidenschaft. Bei eingeschlagenen Rädern hakt es spürbar und man hofft, an der filigranen Fahrwerkstechnik bloß nichts kaputt gemacht zu haben. Wer sich die Proportionen und das Layout einmal näher ansieht, kann sich natürlich denken, dass die superkurze und ultraflache Frontpartie eher vom gewaltigen Heck-und-Maschinentrakt um die Kurven geschoben wird, als umgekehrt. Entsprechend fühlt man sich auf der regennassen Züricher Stadtautobahn zunächst kaum als allmächtiger Torero, sondern eher wie beim Probetraining auf der Bull-Riding-Machine. So liegt man unter der Frontscheibe wie Schneewittchen in ihrem gläsernen Sarg, über den im Sekundentakt der Arm des Scheibenwischers schwingt, um die schier endlosen Wassermassen in den Griff zu bekommen. Die überall zu ahnenden, durch die schmalen Fensterscharten aber kaum erspähenden LKWs tragen ebenfalls nicht zum allgemeinen Wohlbefinden bei.



Natürlich ist der Murciélago viel sicherer, als er es seinem Fahrer vermittelt. Dank Allradantrieb klebt der Wagen auch bei starkem Regen auf der Straße – und kann deshalb das ganze Jahr durch gefahren werden. Vorausgesetzt, man will sich den Stress antun. Denn eigentlich verlangt der scheidende Patriarch nach einem trockenen, flachen und möglichst verkehrsfreien Alterssitz. Die Machtübergabe an den Nachfolger wird sowieso erst in Etappen erfolgen. Bis zum Genfer Salon bleibt der Murciélago der König von Sant'Agata – und auch nach der Premiere wird es Monate dauern, bis der Newcomer in die Showrooms rollt. Technisch dürfte er wieder eine neue Benchmark setzen. Den widerspenstigen, divenhaften Charme des letzten großen Zwölfzylinders nach altem Format soll und wird er jedoch nicht erreichen.

Unser mattschwarzer Lamborghini Murciélago LP640 hat übrigens erst 11.000 Kilometer gelaufen und steht derzeit bei der Schmohl AG in Glattbrugg bei Zürich zum Verkauf. Weitere Informationen finden Sie im [Classic Driver Automarkt](#).

Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/lamborghini-murci%C3%A9lago-requiem-v12>
© Classic Driver. All rights reserved.