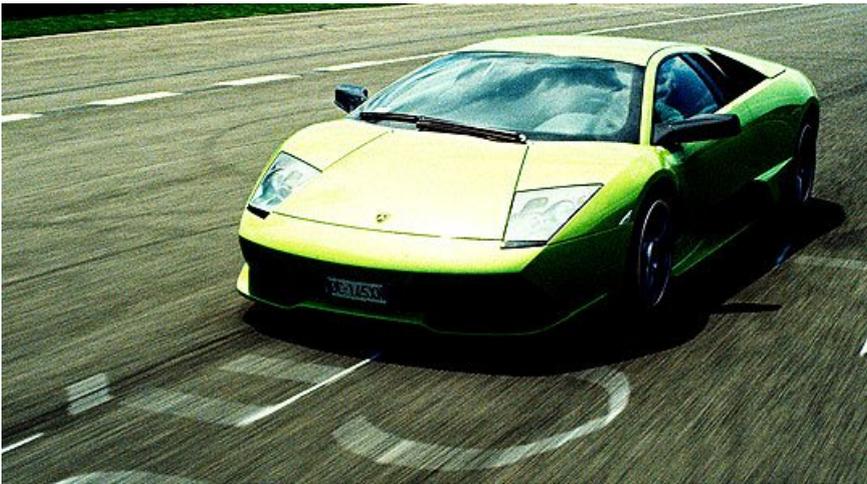


CLASSIC DRIVER

Lamborghini Murciélago LP640



Ein kurzer und später Anruf, keine Fragen, nur eine Mission: Ich soll den neuen Lamborghini Murciélago LP640 testen. Auf dem Circuito del Mugello. Der toskanischen Hausteststrecke von Ferrari. Abflug morgen, Bedenkzeit keine. Ich lege auf, versuche zu schlafen. Mir scheint, ich muss meine Kräfte beisammen halten. Doch irgendwer drückt die „fast forward“-Taste, die Ziffern auf meiner Digitaluhr rasen vorbei, dann stehe ich unter der Dusche, sitze im Flugzeug nach Florenz, stehe in flimmernder Mittagshitze am Eingangstor der Rennstrecke. Tiefschwarze Kreise auf dem Asphalt erinnern an das Motorradrennen des vergangenen Sonntags, orangefarbene Helfer mit großen Mülltüten sammeln die Spuren der Zuschauer von den Rängen. „Lasciate ogni speranza, voi ch'entrate“ steht in flüchtig gesprühten Lettern über der Einfahrt: „Lasst, die ihr eintretet, alle Hoffnung fahren.“ Mein Hemd klebt am Rücken, ich atme tief ein. Es riecht nach italienischen Kräutern. Und Schwefel. Dann plötzlich schallt aus den Tiefen der Boxengasse das infernalisch-urzeitliche Brüllen, auf das ich gewartet habe. Meine treuen Reisebegleiter, Vorfreude und Respekt, reichen sich ein letztes Mal die Hände. Es geht los.





In einer stickigen Garage erklärt der „Driving Instructor“ militärisch knapp die Strecke, lässt den Zeigestab nervös auf die Karte knallen, benutzt in sieben Sätzen elf Mal das Wort „Achtung“ und fünf Mal das Wort „Gefahr“. In seiner Sonnenbrille erkenne ich nur mein kleines, verzerrtes Spiegelbild. Dann wird ein Rolltor aufgerissen, der Durchgang in die Boxengasse ist frei. Ich werde herausgeschoben ins gleißende Licht, gelbe Staubpartikel tanzen vor meinen Augen, ich muss heftig blinzeln, dann ist er da: das giftgrüne Tier auf blutrotem Asphalt, der Stier, die Fledermaus, die letzte leibhaftige Inkarnation von Miura, Countach und Diablo, der Lamborghini Murciélago LP640. Ich versuche, mich zusammen zu nehmen, rasselte im Kopf zur Beruhigung die Eckdaten herunter. 6,5 Liter Hubraum, 640 PS bei 8.000/min, 660 Nm bei 6.000/min, 340 km/h, 3,4 Sekunden auf 100 km/h - mit gegenteiligem, verstörendem Effekt. Respektvoll trete ich einen Schritt zurück, bestaune die kristalline Erscheinung aus sicherer Distanz.





Im Vergleich zum ersten Lamborghini Murciélago, wie er auf der IAA 2001 als Nachfolger des Diablo enthüllt und seitdem rund 2.000 Mal verkauft wurde, hat der neue Murciélago LP640 sichtbar an Schärfe und Brutalität gewonnen. Im Centro Stile in Sant' Agata Bolognese wurde das Topmodell umfassend aufgerüstet: Mit seinen neuen Stoßfängern vorn und hinten, dem neuen Heckdiffusor mit integriertem einstrahligen Endrohr und den neu gezeichneten Heckleuchten könnte man den LP640 bei entsprechender Lackierung auch unbemerkt in einem Hangar voller Harrier-Jets parken. Zur funktionsorientierten Fighter-Attitüde passt auch das asymmetrische Design der Seitenpartien - so bleibt der rechte Schweller hinter dem Lufteinlass fast geschlossen, während auf der Pilotenseite eine große Öffnung zur Entlüftung des neuen Ölkühlers klafft. Auch das Redesign der Rückspiegel und Scheibenwischer lässt sich mit besseren Aerodynamikwerten logisch begründen. Allein die neuen Leichtmetallfelgen „Hermera“ und die optionalen Glaslamellen für die Abdeckung des Zwölfzylinders werden durch ihre dekorative - sprich aggressionssteigernde - Wirkung gerechtfertigt. Ein langsam aufschwingender Flügel unterbricht meinen Monolog.





Obwohl die Sonne jetzt im Zenit steht, ist es im Inneren des LP640 angenehm dunkel und kühl. Meine Hand fährt über die rauen, rhombenförmig gesteppten Wildlederbezüge der Sitze, Türen und Dachverkleidung. Gerade mal 113 Zentimeter misst der höchste Dachpunkt, entsprechend flach ist meine Liegeposition. Ich bringe das Lenkrad in Position, trete die Kupplung, schließe die Augen und drehe den Schlüssel. Wenige Zentimeter hinter meiner Wirbelsäule erwachen die zwölf Zylinder mit einem heiseren Brüllen zum Leben. Meine Finger und Zehenspitzen beginnen elektrisch zu kribbeln. Vor mir in der Boxengasse flimmert die Luft. Im Rückspiegel vibriert das schwarze Metall des Triebwerks. Ich lasse den Gurt einrasten, lege den ersten Gang ein und trete vorsichtig auf's Gas. Geschmeidig fauchend kommt der Lamborghini in Fahrt - wie schon beim Vorgänger verhindern die „Antidrive - und Antisquat“-Eigenschaften der Achsen das Rucken beim Anfahren und Bremsen. Mit einem letzten Blick auf die Instrumente - 360 km/h! 8.000/min! - trete ich das Gaspedal durch. Die rote Nadel schnell nach oben, der Druck in meinen Ohren steigt, ich werde mit dem gefühlten Vortrieb eines startenden Kampffliegers auf die Start- und Zielgerade geschossen.





Der Circuito del Mugello ist eine der modernsten und anspruchsvollsten Strecken Italiens. Wenn nicht gerade der italienische Motorrad-Grand-Prix tourt, testet Ferrari hier die neuesten Formel-1-Geschosse. Dass ich ausgerechnet am Steuer eines Lamborghini in die erste der 15 Kurven gepresst werde, hat schon Format - und steht auch für das neue Selbstbewusstsein der Marke. Aus der langsamen San Donato Kurve beschleunige ich in die Poggio Seco, dem höchsten Streckenpunkt, brülle abwärts über eine lange Gerade, schalte runter, trete am Bremspunkt hart in die Eisen - und bekomme die unbändige, schier endlose Verzögerungskraft der Carbon-Keramikbremsen zu spüren. Wer die Option einmal getestet hat, kann wohl nicht mehr zurück. Ich knalle durch Arrabiata 1 und Arrabiata 2, die tiefsten Kurven der Strecke, bremsen in die scharfe Scarperia-Biegung, meine Hände immer fest am Wildlederlenkrad, schlage gefährlich schnell in die lange Bucine-Kurve ein, beschleunige mit vollem Schub heraus in die Zielgerade und fühle das Adrenalin durch meine Blutbahnen schießen, während die Drehzahl nadel springt und das Triebwerk in meinem Rücken mit unbändigem Gebrüll den Treibstoff verbrennt.





Mit aggressivem Zwischengasfauchen bremsen ich in die Box. Eine Runde hat schon gereicht, um mich gefügig zu machen. Für eine weitere Runde würde ich auf der Stelle alles geben - mein Lachen, meine Seele, notfalls auch meinen Führerschein. Doch der Instruktor winkt mich vorerst ohne Gegenleistung durch. LP640, das steht für die Motorposition „longitudinale posteriore“ und die Pferdestärken, aber auch für einen technischen Evolutionssprung: Motor, Radaufhängung, Getriebe, Bremsen, Elektronik - alles wurde verschärft. Durch Vergrößerung der Bohrung, einen längeren Hub, neue Zylinderköpfe, einen neuen Ansaugtrakt und eine neue Abgasanlage drückt der 6,5 Liter V12 brutale 640 PS bei dröhnenden 8.000/min und ein maximales Drehmoment von 660 Nm bei 6.000/min auf die Achsen. Zum Vergleich: der 6,2 Liter V12 des ersten Murciélagos brachte „nur“ 580 PS Leistung. Auch der Sprint auf Tempo 100 geht mit 3,4 Sekunden ganze 0,4 Sekunden schneller als beim Vorgänger und bei der Vmax von 340 km/h hat das neue Topmodell ganze 10 km/h gut gemacht. Für die Kühlung sorgt der asymmetrische Lufteinlass und die Flüssigkeitskühlung mit variabler Lufteinlassgeometrie.





Arrabiata 1, Arrabiata 2 - im zweiten Anlauf fahre ich bereits härter, risikofreudiger, versuche zu übersteuern. Im Gegensatz zum kleinen, kompakten, agilen Lamborghini Gallardo V10 ist der Zwölfzylinder-Aggressor Murciélago weitaus brutaler, massiger und schwerer im Zaum zu halten - auch weil am Limit kein ESP einschreitet und den Kurs korrigiert. Trotz der Dimensionen eines Rennboots und dem Motorfeuer einer Mittelstreckenrakete reagiert der LP640 überraschend präzise und direkt auf jeden Schalt-, Lenk-, Gas- und Bremsbefehl. Die Fahrbarkeit des neuesten Lamborghini, von der man am Steuer eines Countach oder Diablo nie zu träumen gewagt hätte, verdankt man dem effizienteren Sechsgang-Getriebe bzw. dem „e-gear“ Automatikschaltgetriebe, der überarbeiteten Motorsteuerung und den neuen Federn, Stabilisatoren, Dämpfern. Für den optimalen Grip sorgt zudem das bewährte VT-Allradsystem "Viscous Traction", dass die Kraftverteilung entsprechend der gewählten Visco-Kupplungscharakteristik selbstständig auf die Achsen verteilt und mich ohne quietschende Reifen durch die Scarperia führt.



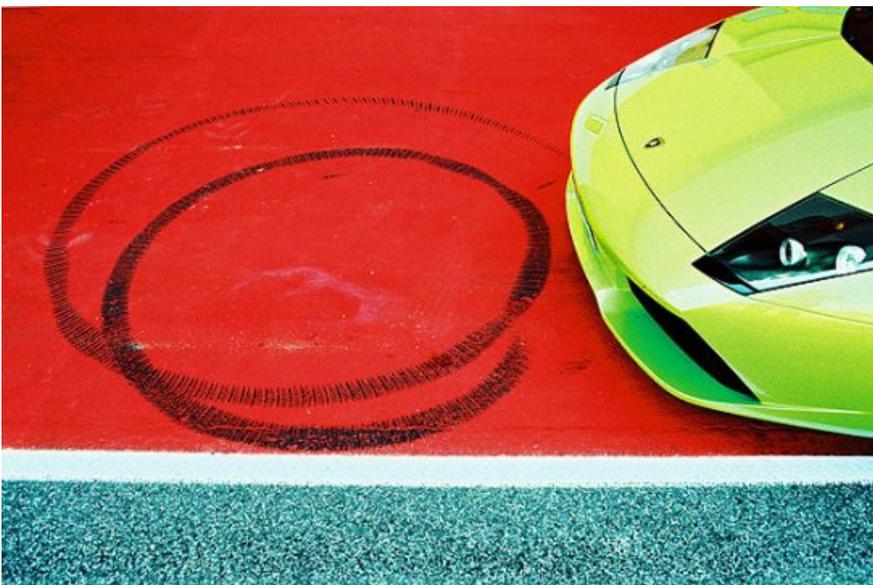


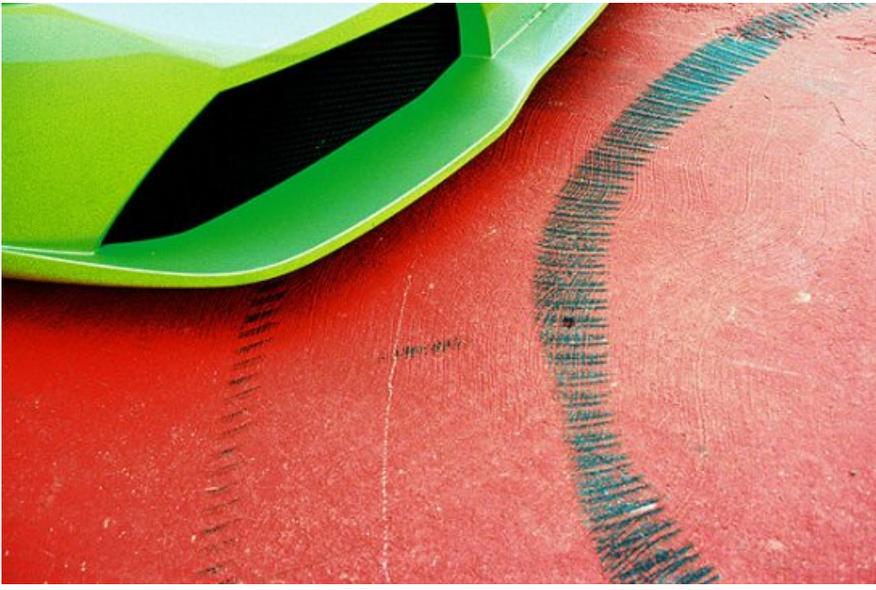
Rettilineo, San Donato, Luco, Poggio Secco. Eine Kurve, ein Name. Ich kann nicht aufhören. Wie getrieben jage ich wieder und wieder durch die Kurven. Die Reifen - 18" Pirelli P Zero „Rosso“ - kleben auf dem Asphalt. Durch die Rückenlehne brennt die Hitze des Motors, die Klimaanlage bläst mir arktische Luft in die Lungen. Wie besessen kralle ich mich in das Lenkrad, mein rechter Oberschenkelmuskel steht in Flammen, meine Pupillen sind stecknadelkopfgroß. Es ist der Tanz mit dem Teufel, die totale Versuchung. Dann wird mir schlagartig klar: Ich bin es, der diesen Tanz führt, die Kontrolle behält. Exorzismus nicht nötig. Und das ist neu.

Denn dieses Auto ist ein Abgesang, der Endpunkt einer Ära. Und gleichzeitig der Startschuss zu einem neuen Rennen. Die Zeit der feuerspuckenden Supercars ist vorbei. Die stumpfe Brutalität der Neunzigerjahre - im ersten Murciélagos noch deutlich spürbar - weicht nun unwiderruflich dem intelligenten Perfektionismus moderner Autobahn-Kriegsführung. Arrabiata 1, Arrabiata 2. Es ist der Wendepunkt. Von der Steinaxt zum Tarnkappenbomber. In 3,4 Sekunden. Nach gedrehten Runden an den Laptop kabeln, auslesen, optimieren. Scarperia, Palagio. Bremspunkt, bremsen, runterschalten, Bucine - und zurück aufs Gas. Alle Aggression auf die Gerade pressen, den Körper zum Schwingen bringen. Die Box ignorieren, den Instruktor ignorieren. Der Tank ist noch voll, das Öl unterm Siedepunkt. Gas geben, schalten. San Donato, Poggio Secco. Perfektion, Macht, Kontrolle. Hunderttausend heulende und jaulende Höllenhunde. Lasst, die ihr eintretet, alle Hoffnung fahren. Ich versuche zu lächeln - es funktioniert. Ich habe noch Zeit.

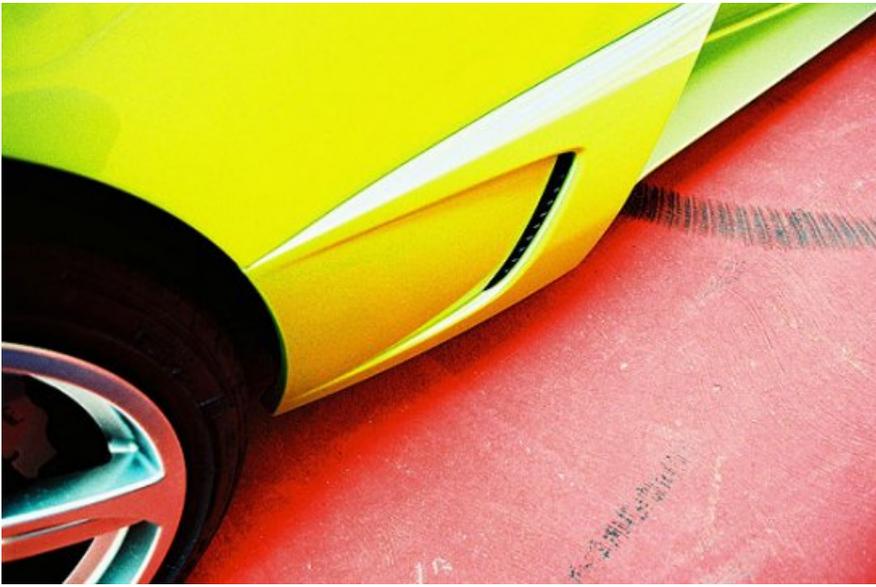
Text & Foto: [Jan Baedeker](#)

Sie möchten den Lamborghini Murciélago LP640 als Bildschirmhintergrund? [Klicken Sie hier in unsere Rubrik ‚Wallpaper‘.](#)













ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/lamborghini-murci%C3%A9lago-lp640>
© Classic Driver. All rights reserved.