
Dem Mythos nachgespürt: Lamborghini und der Zwölfzylinder

Von Jens Meiners, cen

Er gilt als Krone des Motorenbaus, als Insignium von Leistung und Macht: Der Zwölfzylinder-Motor. Und er prägt die Marke Lamborghini von Anfang an. Vom Ursprungsmodell, dem 350 GT, bis zum noch produzierten, aber längst ausverkauften Aventador Ultimae reicht die Ahnenlinie des filigranen Hochleistungs-Aggregats, das immer wieder verbessert und optimiert wurde.

Demnächst beginnt eine andere Ära – mit hybridisierten Motoren, die regulatorischen Zwängen und wohl auch der Neugier einer neuen Kundengenerationen gerecht werden sollen. Doch im Ultimae tritt der V12 noch pur auf, ohne Zwangsbeatmung per Turbine oder elektrischen Fußtritt aus dem Getriebe.

Zwei Tage V12 stehen auf dem Programm, als Krönung die Fahrt im Aventador Ultimae und eine Mitfahrt in einem klassischen Espada. Für Kontext sorgen eine Führung durch das Museum am Firmensitz in Sant'Agata Bolognese: Hier stehen die Ikonen der Markengeschichte, die immer wieder Technik- und Designgeschichte geschrieben haben: Der Miura als erster Mittelmotor-Supersportwagen, der Countach als gestalterische Projektion aus der Zukunft, der LM002 als militärisch inspirierter Geländewagen von überragender Leistung.

Wir sprechen mit der Klassik-Abteilung, die gegen einen erklecklichen Betrag die Historie jedes Lamborghini rekonstruieren und dokumentieren kann, und mit den Restaurateuren, die sich darum kümmern, Klassiker für Kunden in ihren Originalzustand zu versetzen. Sogenannte Restomods stehen hier nicht auf dem Programm, es geht um Authentizität. Auf Nachfrage wird allerdings eingeräumt, dass zeitgenössische Änderungen möglich sind – etwa der Austausch der klotzigen Stoßstangen, die in den 70er-Jahren die Form der in den USA verkauften Modelle auf das unvorteilhafteste akzentuierten.

Genug gesehen, jetzt geht es ans Volant – aber zunächst einmal in einem Huracán Spyder. Auch diese Baureihe neigt sich dem Ende ihres Lebenszyklus zu, verfügt sie doch ebenfalls über einen Antrieb ohne Elektrifizierung. Dabei handelt es sich allerdings um einen 5,2-Liter-V10, der vor zwei Jahrzehnten, noch für das Vorgängermodell Gallardo (und den Audi R8), von einem Audi-V8 abgeleitet wurde. Damals gab es auch noch eine präzise Handschaltung mit traumhaft offener Kulissee, die allerdings einen Nachteil besaß: So brutal wie mit dem beim Huracán obligatorischen Doppelkupplungs-Getriebe ließen sich die Gänge damit nicht hineinpeitschen.

Im Interieur herrscht reiner Futurismus, die digitalen Anzeigen erinnern an Science-Fiction-Visionen, die Schalter schimmern wie in flüssiges Metall getaucht. Der ultra-moderne Auftritt kontrastiert mit dem freisagenden V10-Aggregat, das mit wütendem Bellen auf jegliche Gaspedalbewegungen reagiert. Dieser Klang erzeugt Wehmut, er ist eine Reminiszenz an die verflossene V10-Ära in der Formel 1.

Bevor wir uns den Zwölfzylindern und damit der Spitze zuwenden, steht noch der Wechsel vom Huracán in den Urus an, das verkaufsstärkste Lamborghini-Modell und der erste Turbo der Marke. Dass der Urus sich Architektur und Achtzylinder mit anderen Premium-SUV aus dem Volkswagen-Konzern teilt, ist ihm nicht anzumerken, so zackig und ungeduldig reißt es ihn vom Fleck. Doch abgesehen davon, dass man sich am Gasfuß erheblicher Zurückhaltung befleißigen sollte, stellt es keine Herausforderung dar, diesen Lamborghini zu bewegen. Der Urus ist das wohl sportlichste SUV überhaupt –

aber er ist eben ein SUV. Und das muss man wollen.

Wir wollen etwas anderes: Wir wollen den Mythos Zwölfzylinder erleben. In der Gegenwart und historisch. Wir beginnen im Heute: Im Aventador Ultimae. Seit 2011 gibt es den Aventador, jetzt kulminiert die Baureihe im Ultimae, der längst ausverkauft ist. Die Proportionen sind nochmals extremer als beim Huracán, er ist länger, flacher und viel breiter; direkt hinter dem Fahrer sitzt der 6,5-Liter-Zwölfzylinder, dessen Wurzeln noch in die 60er-Jahre zurückreichen, für die Kraftübertragung sorgt ein aufwendig konstruiertes, blitzschnelles Getriebe von Graziano.

Der Einstieg erfolgt im Gegensatz zum Huracán über Scherentüren – wie bei Countach, Diablo und Murciélago. Die stilistische Abstammungslinie ist klar erkennbar, wenngleich das Design des Aventador deutlich aufgeregter als bei seinen Vorgängermodellen ist. Man sitzt tief, das Cockpit ist ungewöhnlich kantig, das Ambiente trotz der langen Bauzeit prototypenhafter als beim Huracán. Auf dieses Auto muss man sich einlassen, mehr als auf jeden anderen aktuellen Lamborghini.

Als Belohnung winkt im Aventador Ultimae ein Fahrerlebnis ohne Parallelen. Auf Knopfdruck startet der Zwölfzylinder wie ein Gewehrschuss und verfällt in einen Leerlauf, der akustische Dominanz und seidenweiche Laufkultur in einzigartiger Weise kombiniert. Schier unglaubliche 780 PS sorgen für überragende Fahrleistungen: Von 0 auf 100 km/h in 2,8 Sekunden, 355 km/h Spitze. Dabei bespielt dieser V12 die gesamte Klangskala, die diese perfekt ausgewogene Konstruktion hergibt. Weit näher an einem seidigen Reihen-Sechszylinder als am dumpfen Bollern eines Achtzylinders oder dem gepressten Aufbrüllen eines V10 verkörpert ein Zwölfzylinder das Höchstmaß an automobilkultur – selbst dann, wenn er so in die Vollen gehen darf wie bei Lamborghini. Übrigens stoppt ein Zwölfzylinder auf den Punkt; man muss es erlebt haben.

Als einziger Zwölfzylinder von Lamborghini erreichte der Aventador nur einen Bruchteil der Produktionszahlen von Huracán oder Urus. Er ist ein viel extremeres, auch diffizileres Auto, das auch andere Ansprüche an Wartung und Unterhalt stellt. Dafür können sich Besitzer auf eine Wertentwicklung einstellen, die nur noch nach oben weisen dürfte. Dies jedenfalls lassen die Erfahrungen mit allen anderen Zwölfzylinder-Typen von Lamborghini vermuten.

Das gilt auch für den Espada, dem – neben dem Off-Roader LM002 - wohl ungewöhnlichsten aller Lamborghini-Modelle. Er ist eigentlich kein richtiger Sportwagen, eher ein Gran Turismo der 70er-Jahre, gebaut von 1968 bis 1978 in immerhin 1217 Einheiten. Einen von ihnen, ein Fahrzeug in Privatbesitz, hat Lamborghini zu dieser Presseveranstaltung eingeladen.

Der Espada widersetzt sich den Konventionen des Sportwagen-Designs, er setzt ein architektonisches Statement, breit und großzügig verglast. Die lange Haube und die vier verchromten Auspuff-Endrohre künden allerdings unmissverständlich von der Potenz dieses Lamborghini. Man sitzt tief in diesem Viersitzer, doch die Kabine ist ungewöhnlich luftig und geräumig, das Fondabteil auch für Langstrecken geeignet.

Der fauchende Zwölfzylinder verfügt im Espada bereits über vier Liter Hubraum, im 350 GT, ein paar Jahre vorher, waren es noch dreieinhalb. Mit glatten 350 PS tritt der Espada der Serie 2 auch heute noch druckvoll an; 260 km/h wären möglich, der Besitzer lässt es langsamer angehen, ohne der Maschine übertriebene Schonung angedeihen zu lassen. Für die Kraftübertragung sorgt ein präzise rastendes Fünfgang-Schaltgetriebe, Zwischengas sorgt für kurzes Aufbellen. Die Köpfe drehen sich, die korrekte Einordnung des Autos gelingt nur Kennern: Zu sehr hebt sich der zeitlose Espada vom Klischee des italienischen Supersportwagens ab.

Die Faszination Zwölfzylinder ist spürbar, Klang und Ansprechverhalten lassen das Potential des Aggregats erahnen, das im Aventador Ultimae nun seine ultimative Ausprägung erfährt. Das Nachfolgemodell soll ein Plug-In-Hybrid werden. Immerhin

wieder mit einem Zwölfzylinder, wohl erstmals völlig neukonstruiert. Der Mythos lebt weiter. (Jens Meiners, cen)

Bilder zum Artikel



Lamborghini Espada und Aventador Ultimae.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



Lamborghini Aventador Ultimae.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



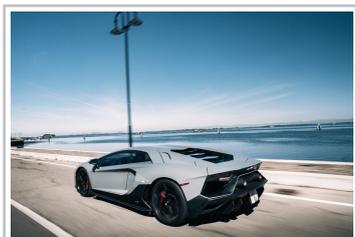
Lamborghini Aventador Ultimae.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



Lamborghini Aventador Ultimae.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



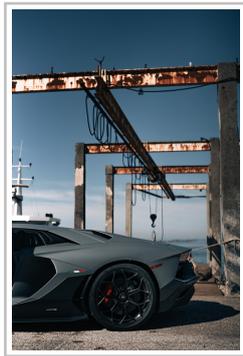
Lamborghini Aventador Ultimae.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



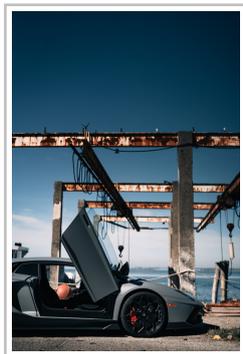
Lamborghini Aventador Ultimae.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



Lamborghini Aventador Ultimae.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



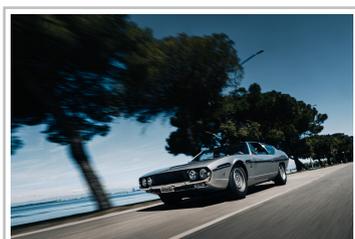
Lamborghini Aventador Ultimae.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



Lamborghini Espada.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



Lamborghini Espada.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



Lamborghini Espada.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini



Lamborghini Espada.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lamborghini
