



## Lamborghini Huracán LP 610-4: Der neue Maßstab unter den Supersportwagen

1. Huracán – der Start einer neuen Legende
2. Design
3. Karosserie
4. Innenraum
5. V10-Triebwerk
6. Kraftübertragung
7. Fahrwerk
8. Ausstattung
9. Vorgänger - Lamborghini Gallardo
10. Technische Daten

Automobili Lamborghini S.p.A.

Leiter für Kommunikation und Außenbeziehung  
Raffaello Porro  
[raffaello.porro@lamborghini.com](mailto:raffaello.porro@lamborghini.com)

Pressesprecher Italien und Südeuropa  
Clara Magnanini  
Telephon +39 051 6817711  
[clara.magnanini@lamborghini.com](mailto:clara.magnanini@lamborghini.com)

Pressesprecher Nordeuropa  
Gerald Kahlke  
Telephon +39 051 6817711  
[gerald.kahlke@lamborghini.com](mailto:gerald.kahlke@lamborghini.com)

Pressesprecher Motorsport und Nachhaltigkeit  
Chiara Sandoni  
Telephon +39 051 6817711  
[chiara.sandoni@lamborghini.com](mailto:chiara.sandoni@lamborghini.com)

Pressesprecher Events  
Rita Passerini  
Telephon +39 051 6817711  
[rita.passerini@lamborghini.com](mailto:rita.passerini@lamborghini.com)

Produktkommunikation  
Moreno Conti  
Telephon +39 051 6817711  
[moreno.conti@lamborghini.com](mailto:moreno.conti@lamborghini.com)

Pressesprecher UK und Middle East  
Juliet Jarvis  
Telephon +44 (0)1933 577077  
[juliet@jtc.uk.com](mailto:juliet@jtc.uk.com)

Pressesprecher Nord- und Südamerika  
Kevin Fisher  
Telephon +1 323 556 8853  
[kevin.fisher@centigrade.com](mailto:kevin.fisher@centigrade.com)

Pressesprecher APAC  
James Page  
Telephon +86 10 6531 3196  
[james.page@lamborghini.com](mailto:james.page@lamborghini.com)

Pressesprecher China  
Na Liu  
Telephon +86 10 65314076  
[na.liu@lamborghini.com](mailto:na.liu@lamborghini.com)

Pressesprecher Japan and Korea  
Rika Iimure  
Telephon +81 (0)3 5475 6626  
[rika.iimure@lamborghini.com](mailto:rika.iimure@lamborghini.com)

Pressesprecher SEA und Pazifik  
Michelle Yow  
Telephon +65 6690 9218  
[michelle.yow@lamborghini.com](mailto:michelle.yow@lamborghini.com)



## 1. Lamborghini Huracán LP 610-4: Der Start einer neuen Legende

- Supersportwagen mit atemberaubenden Fahrleistungen:  
0 auf 100 km/h in 3,2 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit über 325 km/h
- Frei saugender V10-Motor mit 5,2 Liter Hubraum und 449 kW /  
610 PS, Kombination aus direkter und indirekter Benzineinspritzung
- Sehr schnell schaltendes 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe Innovativer Leichtbau:  
Chassis aus Kohlefaser und Aluminium
- Expressiv-puristisches Außendesign, Voll-LED-Technologie
- Elegantes Interieurdesign, Top-Verarbeitungsqualität und viele  
Individualisierungsmöglichkeiten
- Cockpit mit programmierbarem 12,3“ TFT-Display
- Allradantrieb mit neuer elektrohydraulischer Lamellenkupplung
- Carbon-Keramik-Bremsscheiben serienmässig
- Fahrdynamiksystem ANIMA mit drei Modi
- Optional variable Lenkung und adaptives Fahrwerk

Automobili Lamborghini unternimmt einen großen Schritt in die Zukunft: Mit dem neu entwickelten Huracán LP 610-4, dem Nachfolger des erfolgreichen Gallardo, definiert der italienische Supersportwagenhersteller den Maßstab im Segment neu. Mit seinem einzigartigen Design, der atemberaubenden Dynamik und der exzellenten Qualität vermittelt der Huracán ein Sportwagen-Erlebnis auf höchstem Niveau. Er vereint hohe Leistung mit einem alltagstauglichen Charakter; seine zahlreichen neuen Technologien arbeiten hochintegriert zusammen. "Mit dem Huracán schreibt Lamborghini das nächste Kapitel seiner großen Geschichte", sagt Stephan Winkelmann, Präsident und CEO Automobili Lamborghini S.p.A.

Mit 14.022 produzierten Exemplaren ist der Gallardo das erfolgreichste Lamborghini Modell aller Zeiten. Während seiner zehnjährigen Bauzeit hat er die Marke in eine völlig neue Dimension geführt. In guter Lamborghini Tradition bezieht auch der Nachfolger des Gallardo seinen Namen aus der Welt des Stierkampfes: Der Kampfstier Huracán aus der Zucht des spanischen Conte de la Patilla kämpfte im August 1879 in Alicante, sein unnachgiebiger Charakter machte ihn unbesiegbar.



Mit dem Huracán LP 610-4 führt Lamborghini seine puristische, unverwechselbare Formensprache auf eine neue Evolutionsstufe. Das Design ist kühn und scharfkantig, die Volumina scheinen aus einem Guss zu kommen. Der Startpunkt des Designprozesses war die Silhouette des Huracán. Sie ist entstanden aus dem Ziel, das Auto mit einer einzigen Linie zu definieren, die sich von der Front über die Passagierzelle zum Heck spannt. Die Seitenfenster bilden eine sechseckige Form, die im Profil des Huracán wie ein eingesetztes Juwel wirkt. Auch bei Nacht gibt sich der Neue von Lamborghini unmissverständlich zu erkennen: Alle Leuchten, auch die Hauptscheinwerfer, strahlen in LED-Technologie - ein Novum im Segment der Supersportwagen.

Ein innovatives Cockpit dominiert das Interieur: Das 12,3 Zoll große TFT-Display ist in verschiedenen Modi konfigurierbar und liefert dem Fahrer alle wichtigen Informationen in virtuellen Darstellungen. Mit ihren schlanken Formen dokumentieren der Armaturenräger und der Mitteltunnel die Leichtigkeit des Interieurdesigns. Edle Materialien prägen den vielfach individualisierbaren Innenraum, die handwerklich extrem aufwändige Verarbeitung sorgt für einen souveränen Qualitätseindruck.

Beim neu konzipierten Hybrid-Chassis des Huracán LP 610-4 handelt es sich um ein technisches Kunstwerk, das Carbon- und Aluminium-Komponenten miteinander vereint. Das ultraleichte Chassis legt die Basis für das geringe Fahrzeug-Trockengewicht von 1422 Kilogramm. Mit seiner exzellenten Steifigkeit garantiert es die Fahrpräzision eines Rennwagens.

Das neue V10-Triebwerk des Huracán schöpft seine enorme Kraft aus 5,2 Liter Hubraum. Es produziert eine Leistung von 449 kW / 610 PS bei 8250 U/min und ein maximales Drehmoment von 560 Nm bei 6500 U/min. Die neue „Iniezione Diretta Stratificata“ kombiniert eine direkte und eine indirekte Benzineinspritzung miteinander - die Ergebnisse sind ein Zuwachs an Leistung und Drehmoment und ein Rückgang bei Verbrauch und Emissionen gegenüber dem Vorgänger.

Mit seinem Leistungsgewicht von gerade mal 2,33 Kilogramm pro PS erzielt der Lamborghini Huracán atemberaubende Fahrleistungen. Die Spitze von mehr als 325 km/h



und die Beschleunigungswerte - null auf 100 km/h in 3,2 Sekunden, null auf 200 km/h in 9,9 Sekunden - umreißen seine Dynamik. Auch dank der Stopp & Start Technologie ging der ECE-Normverbrauch auf 12,5 Liter pro 100 km (290 g CO<sub>2</sub>/km) zurück.

Die Leistung des Zehnzylinders kommt über das neue 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe „Lamborghini Doppia Frizione“ (LDF) und einen Allradantrieb auf die Straße, der eine ebenfalls neue elektrohydraulische Lamellenkupplung nutzt. Über einen Fahrdynamik-Wahlschalter im Lenkrad lassen sich drei unterschiedliche Fahrmodi anwählen, von der Straße bis zur Rennstrecke. Das System wird ANIMA (ital. für Seele) - „Adaptive Network Intelligent Management“ genannt. Es beeinflusst Motor, Getriebe, Allradantrieb und das Fahrdynamiksystem ESC sowie weitere Fahrdynamiksysteme.

Die Räder des Lamborghini Huracán messen 20 Zoll, die serienmäßige Carbon-Keramik-Bremsanlage sorgt für überragende Verzögerung. Auf Wunsch liefert Lamborghini seinen neuen Supersportwagen mit der variablen Lenkung Lamborghini Dynamic Steering und der elektromagnetischen Dämpferregelung MagneRide aus. Auch diese beiden Features sind in die Regularbeit des Fahrdynamiksystems eingebunden, das die Bezeichnung ANIMA trägt.

Der Lamborghini Huracán LP 610-4 erlebt seine Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon 2014, die Auslieferung an die Kunden ist ab Frühjahr 2014 vorgesehen. Die Produktion erfolgt am Stammsitz von Automobili Lamborghini in Sant'Agata Bolognese. Der Preis des Fahrzeugs beträgt 169.500,00 Euro + MwSt.

## **2. Das Exterieurdesign**

Die Eleganz eines Lamborghini ist die Schönheit der hochverdichteten Kraft - jede Linie und jedes Detail folgt den Anforderungen an Geschwindigkeit, an Dynamik, an Performance. Auch beim Huracán LP 610-4 ist das Design essenziell - unverwechselbar, hermetisch in sich geschlossen und frei von jeglichem Dekor.

Die Abmessungen umreißen die Konturen eines dynamischen Keils von 4.459 Millimeter Länge, 1.924 Millimeter Breite, 1.165 Millimeter Höhe und 2.620 Millimeter Radstand.



Spannungsvolle Wölbungen kontrastieren mit scharfen Kanten und geometrischen Flächen. Dieses Formen erfordere eine innovative Technologie in der Bearbeitung von Aluminium und Carbon.

Ein für Lamborghini charakteristisches Grundmotiv ist das Sechseck - sichtbar in den vorderen Lufteinlässen und ihren dreidimensional geformten Gittern, an den Seitenfenstern, an den Ansaugöffnungen für den Motor und an den serienmäßigen Rädern im Giano Design.

Die pfeilförmige Front des Lamborghini Huracán ist scharfkantig nach unten gezogen wie die Nase eines Hais, zwei Sicken konturieren die vordere Haube. Die breiten, schlitzzartigen Scheinwerfer sind ausschließlich mit LEDs bestückt - eine Innovation in der Klasse der Supersportwagen. Lichtleiter produzieren das Tagfahrlicht; in jedem Scheinwerfer bilden sie zwei Y-förmige Konturen, die dem Huracán den Blick eines sprungbereiten Raubtiers verleihen. Das LED-Licht ähnelt mit etwa 5.500 Kelvin Farbtemperatur dem Tageslicht, es leuchtet die Straße exzellent aus und lässt die Augen kaum ermüden. Die Leuchtdioden sind auf die Lebensdauer des Fahrzeugs ausgelegt und sehr energieeffizient.

Ein mächtiger, tief in den Bug eingeschnittener und über dessen ganze Breite reichender Lufteinlass beherrscht den unteren Bereich der Front; in Wagenfarbe lackierte Stege unterteilen ihn mit starken Diagonalen. Wie bei einem Rennwagen schieben sich die unteren Konturen des Lufteinlasses als Splitterkanten nach vorne.

In der Seitenansicht tritt der avantgardistische Charakter des Lamborghini Designs besonders deutlich zutage - der Huracán LP 610-4 ist eine technische Skulptur in schneller Bewegung. Sein Aluminiumkleid spannt sich eng über die mächtigen 20-Zoll-Räder, eine einzige, fließende Linie zieht sich von der Front über das Dach zum Heck. Über den Köpfen von Fahrer und Beifahrer wölbt sich das Dach leicht nach oben. Diese Konturen setzen sich auf der Fronthaube und an den extrem flach liegenden C-Säulen fort.

Am Scheinwerfer startet eine Linie, die über den vorderen Kotflügel läuft und auf der Tür eine breite, schräg gestellte Kante definiert. Zusammen mit dem flach absinkenden Dachbogen rahmt die ansteigende Türkante die Seitenfenster plastisch ein - sie sind wie Edelsteine in die Flanke eingelassen. In dem spitzen Winkel, in dem sie auslaufen, liegt der obere Einlass, der den Motor mit Ansaugluft versorgt. Der untere Einlass für die Kühlluft



entwickelt sich vor dem breiten hinteren Radhaus aus dem kantigen Seitenschweller. Der Entfall des großen vertikalen Lufteinlasses, den der Gallardo noch hatte, schenkt der Flanke des Huracán athletische Spannung und kraftvollen Fluss.

Die Motorabdeckung zwischen den extrem flach liegenden C-Säulen besteht serienmäßig aus drei großen, in mattem Schwarz lackierten Lamellen - eine Hommage an den Klassiker Miura. Auf Wunsch montiert Lamborghini eine transparente Abdeckung, die den Blick auf den V10 freigibt. Der Maschinenraum ist in diesem Fall mit Sicht-Carbon verkleidet, das in der für Lamborghini patentierten Forged-Composite-Technologie entsteht.

Auch das Heck des Huracán ist intensiv dreidimensional durchgeformt. Der breite, vergitterte Auslass, der den Motorraum entlüftet, ist vergleichbar tief eingeschnitten wie die Einlässe am Bug. Über ihm liegen die flachen Rückleuchten, ebenfalls vollständig mit LEDs bestückt. Ähnlich wie bei den Frontscheinwerfern bildet auch ihr Licht eine Y-förmige Kontur. Die vier Endrohre der Abgasanlage flankieren einen großen Diffusor, ihre üppig dimensionierten elliptischen Blenden sind verchromt und perforiert.

Jedes Designdetail des Lamborghini Huracán LP 610-4 feiert die Ästhetik der Funktion; die Kreativen aus dem Cento Stile Lamborghini arbeiteten eng mit den Aerodynamik-Experten zusammen. Die großen Lufteinlässe an der Front des Supersportwagens leiten die Kühlluft und den Fahrtwind gezielt, sie erhöhen den Anpressdruck auf der Vorderachse. Die Spoilerkante am Heck verbessert im Zusammenspiel mit dem ansteigenden Diffusor im Unterboden die Umströmung des Hinterwagens - der Huracán kommt ohne beweglichen Heckflügel aus. Der Unterboden ist komplett verkleidet, NACA-Düsen leiten den Fahrtwind zu den Kühlern.

Lamborghini bietet den Huracán in 17 Farben an, darunter sieben neuen. Die Uni-Lackierungen heißen Bianco Monocerus und Nero Noctis. Die Metallic-Töne tragen die Bezeichnungen Bianco Icarus, Blu Achelous, Grigio Lynx, Grigio Nimbus, Nero Serapis und Rosso Mars. Die Perleffektfarben heißen Arancio Borealis, Giallo Midas und Verde Mantis. Im Individualisierungsprogramm Ad Personam finden sich zusätzlich die Mattlackierungen Bianco Canopus, Giallo Horus, Grigio Titans, Marrone Apus und Nero Nemesis. Die Metallic-



Töne von Ad Personam - Blu Caelum, Grigio Admetus und Marrone Alcestis - komplettieren den Farbfächer.

### 3. Die Karosserie

Auch beim Karosseriekonzept zündet Lamborghini mit dem Huracán LP 610-4 die nächste Stufe. Der Gallardo besaß einen Space-Frame aus Aluminium, ein hochfestes Gerüst aus Gussknoten und Strangpressprofilen mit form- und kraftschlüssig integrierten Aluminiumblechen. Sein Nachfolger nutzt ein innovatives Hybrid-Chassis. Es kombiniert die Aluminiumbauteile mit großen Elementen aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) - jenem ultraleichten Material, bei dem sich Lamborghini über viele Jahre hinweg bahnbrechendes Know-how erarbeitet hat.

Im Hybrid-Chassis des Lamborghini Huracán hat Aluminium einen hohen Anteil; der Vorder- und der Hinterwagen mit den Achsaufnahmen bestehen hauptsächlich aus dem leichten Metall, während die Carbon-Teile, die im so genannten RTM-Verfahren (Resine Transfer Moulding) entstehen, auf die Fahrgastzelle konzentriert sind. Dort bilden sie Teile des Bodens und der Seitenschweller, den Mitteltunnel, die hintere Trennwand und die B-Säulen mit ihren besonders komplizierten Geometrien. Die X-förmige Strebe im Motorraum besteht ebenfalls aus CFK. Edelstahlschrauben verbinden die Aluminium- und Carbon-Komponenten miteinander, Klebstoff und Abdichtungen schützen die Kontaktstellen vor Korrosion.

Das innovative Hybrid-Chassis des Lamborghini Huracán LP 610-4 wiegt weniger als 200 Kilogramm, noch weniger als der schon sehr leichte Space-Frame des Gallardo. Deutlich besser ist das Hybrid-Chassis in der Crashesicherheit und in der Steifigkeit, die die Basis für das dynamische Handling und die präzise Fertigung legt. Die Rückwand etwa bietet exzellenten Schutz bei einem Seitenaufprall, weil ihre Fasern genau in Lastrichtung ausgelegt sind.



#### 4. Der Innenraum

Das hochmoderne Interieur des Lamborghini Huracán LP 610-4 bietet formale Konsequenz, begeisternde Sportlichkeit und entlastenden Komfort für lange Fahrstrecken. Das prägende Designmotiv des Exterieurs - die scharf umrissenen sechseckigen Körper und Flächen - spielt auch hier eine dominierende Rolle. Die Instrumententafel baut niedrig, ihre Front mit den hexagonalen Dekorelementen ist extrem flach; das Instrumentendisplay und die Luftausströmer bilden optisch eigenständige, additive Bauteile. Von der Instrumententafel spannt sich eine Konsole zum Mitteltunnel hinunter.

Im Huracán genießen der Fahrer und der Beifahrer mehr Platz und eine bessere Übersicht als im Lamborghini Gallardo - sie spüren beides bei einem Trip auf die Rennstrecke ebenso wie bei der täglichen Fahrt zur Arbeit. Die tief eingebauten Sitze mit den ausgeprägten Wangen und den integrierten Lehnen vermitteln dem Körper exzellenten Halt und Unterstützung. In der Serienversion lassen sie sich in der Lehnenneigung und der Längsposition elektrisch einstellen, auf Wunsch kommen weitere elektrische Funktionen für Sitzhöhe, Sitzneigung und Länge des Sitzkissens hinzu.

Das Bedienkonzept des Lamborghini Huracán LP 610-4 ist strikt auf den Fahrer zugeschnitten. Mit den Tasten auf dem unten abgeflachten Dreispeichenlenkrad kann er zahlreiche Fahrzeugfunktionen managen, darunter auch den Blinker und die Scheibenwischer; die zwei großen Schalt paddles dienen zur Steuerung des Doppelkupplungsgetriebes. Bei allen Tätigkeiten können der Blick stets auf der Straße und beide Hände am Lenkrad bleiben.

Hinter dem Lenkrad liegt ein TFT-Bildschirm mit 12,3 Zoll Diagonale und einer hohen Auflösung von 1440 x 540 Pixel. Das virtuelle Cockpit präsentiert alle wichtigen Informationen in gestochen scharfen 3D-Grafiken mit aufwändigen optischen Effekten. Im Hintergrund arbeitet ein superschneller Grafikprozessor, der Texas Jacinto 5 von Texas Instruments. Beim Drehzahlmesser beispielsweise generiert er pro Sekunde 30 Frames, damit sich die Darstellung der Nadel absolut homogen bewegt.



Per Tastendruck kann der Fahrer zwischen drei Oberflächen wechseln. Im Full Drive Mode beherrscht der große, zentrale Drehzahlmesser das Bild. Anzeigen für Tankinhalt und Kühlwassertemperatur flankieren ihn, die Geschwindigkeit ist in Digitalziffern zu sehen. Im Mixed Mode wird der Drehzahlmesser kleiner und wandert nach links, ein Fenster für die Infotainmentthemen wie die Navigationskarte nimmt die rechte Hälfte des Displays ein. Im Full Navi und Infotainment mode füllt die Karte den größten Teil des Monitors aus. Unabhängig vom gewählten Modus zeigt das Display am unteren Rand wichtige Warn- und Hinweissymbole.

Auf der langen Mittelkonsole sind weitere Anzeige- und Bedienelemente ergonomisch günstig wie auf einem Pult angeordnet. Das oberste von ihnen ist ein flaches TFT-Display für die Klimatisierung, das sich auf die Anzeige von Öldruck, Öltemperatur und Bordnetzspannung umschalten lässt. Darunter liegt eine Leiste mit Schaltern für Sekundärfunktionen, die von einer weiteren Tastengruppe links im Cockpit ergänzt wird.

Im zentralen Bereich der Konsole sind das Tastenfeld der Klimaautomatik und das Infotainment System untergebracht. Sein Dreh-/Drück-Steller ist von Tasten umgeben, die den direkten Zugriff auf die Hauptmenüs Navigation, Telefon, Info, Radio, Media und Tone ermöglichen; ein weiterer Drehschalter dient als Lautstärkeregler. Horizontal auf dem Mitteltunnel liegen die Start-Stop-Taste unter einer roten Klappe, die Getriebe-Tasten für Neutral, Parken und Rückwärtsgang sowie die Taste der neuen elektronischen Parkbremse. Zwei Handschuhfächer, ein Handyfach und zwei Türtaschen nehmen die kleinen Dinge des Alltags auf.

Die kompromisslose Präzision und hohe Detailverliebtheit, mit der das Interieur des Lamborghini Huracán LP 610-4 verarbeitet ist, ruht in der Tradition italienischer Handwerkskunst und setzt in der Liga der Super-sportwagen neue Maßstäbe. Hochwertige Materialien verwöhnen mit feiner Optik und Haptik; ihre Auswahl und die Wahl der Farben stellt die sichere Hand der Lamborghini Designer unter Beweis. Der obere Bereich der Instrumententafel ist mit dunklem Alcantara bezogen, um Spiegelungen in der Windschutzscheibe zu vermeiden. LEDs erzeugen auch die Innenbeleuchtung - am ganzen Auto findet sich keine einzige Glühbirne.



Im Innenraum des Huracán dominiert eine Farbe - das schwarze Nero Ade. Serienmäßig sind die Instrumententafel, die Mittelkonsole, die Sitzmittelbahnen und die Türblenden mit weichem Leder bezogen, an den Luftausströmern und im Inneren der Türspiegel setzt Alcantara Akzente. Ergänzend dazu haben die Kunden die Wahl zwischen vier Interieurvarianten. Mit ihnen können sie - je nach Variante unterschiedlich - die untere Zone der Instrumententafel, die Mittelkonsole, die Türgriffe, die Türspiegel, die Sitzmittelbahnen, die Luftausströmer sowie die Blenden von A-Säulen und Dachholmen individualisieren.

Beim zweifarbigen Interieur Elegante stehen neun Kontrastfarben und zusätzliche Leder-Umfänge zur Wahl; der obere Teil der Mittelkonsole erstrahlt hier in hochglänzendem Schwarz, die Luftausströmer sind in mattem Dunkelgrau lackiert. Beim einfarbigen Interieur Sportivo bestehen viele Verkleidungen aus Alcantara in Nero Ade, beim zweifarbigen Interieur Sportivo aus Alcantara in sechs Kontrastfarben. Alternativ dazu gibt es das zweifarbige Sportivo Interieur auch mit weichem Nappaleder. Auf Wunsch sind zudem die Ziernähte - insgesamt 30 Meter lang - in Kontrastfarbe gehalten. Weitere Optionen wie Lamborghini Logos und Schriftzüge für das Interieur oder Fußmatten mit Lederkedern runden das Programm ab.

## 5. Das Triebwerk

Das Kürzel LP in der Modellbezeichnung des Huracán LP 610-4 umreißt die Einbaulage des intensiv weiterentwickelten V10-Motors - er sitzt, typisch Lamborghini, längs hinter dem Fahrer („longitudinale posteriore“). Die Zahl 610 meint die PS-Leistung; sie entspricht 449 kW und steht bei 8250 U/min bereit. Die spezifische Leistung beträgt stolze 85,1 kW / 117,2 PS pro Liter Hubraum; die Drehmomentkurve erreicht ihren Gipfel von 560 Nm bei 6500 Touren.

Wie jeder Lamborghini Motor ist der 5,2-Liter-V10 ein frei saugendes Hochleistungstriebwerk. Er fesselt die Sinne des Fahrers, mit spontaner Gasannahme, mit spielerisch leichtem Hochdrehen weit über die 8000er-Marke hinaus, mit sattem Durchzug und einem unnachahmlichem Sound, der mit wachsender Drehzahl immer neue Facetten



dazu gewinnt - mit einem voluminösen Bass als Fundament und mit singenden und fauchenden Obertönen.

Der Zehnzylinder katapultiert den Huracán LP 610-4, der trocken lediglich 1422 Kilogramm wiegt, in 3,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h - jedes PS muss nur 2,33 Kilogramm bewegen. Von null auf 200 km/h lautet der Wert 9,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt jenseits von 325 km/h. Der Hochleistungsmotor begnügt sich jedoch mit durchschnittlich 12,5 Liter Kraftstoff pro 100 km, ein CO<sub>2</sub>-Äquivalent von 290 Gramm pro km. Die Verbesserung gegenüber dem Gallardo LP 560-4, zu der auch ein serienmäßiges Stopp & Start System beiträgt, liegt bei 11 Prozent.

Der Hubraum von 5.204 cm<sup>3</sup> resultiert aus 84,5 Millimeter Bohrung und 92,8 Millimeter Hub. Der V10 zündet wechselweise im Abstand von 54 und 90 Grad - seine geschmiedete Kurbelwelle ist als Common-Pin-Welle konzipiert. Diese Bauweise, bei der die Pleuel der gegenüberliegenden Kolben an einem gemeinsamen Hubzapfen angreifen, vereint maximale Steifigkeit mit minimalem Gewicht. Die Pleuel aus Schmiedestahl und die Schmiedekolben aus Aluminium sind ebenfalls hochfest und leicht zugleich.

Das Kurbelgehäuse besteht aus einer Aluminium-Silizium-Legierung und wird im Niederdruck-Kokillenguss-Verfahren gefertigt, das besondere Homogenität gewährleistet. Der hohe Silizium-Anteil macht die Zylinderlaufbahnen extrem verschleißfest. Eine so genannte Bedplate-Konstruktion verleiht dem Kurbelgehäuse hohe Steifigkeit und optimales Schwingungsverhalten.

Die Grauguss-Lagerbrücken verringern die Wärmeausdehnung und minimieren so das Spiel an den Hauptlagern der Kurbelwelle.

Bei der Trockensumpfschmierung mit ihrem separaten Öltank handelt es sich um eine klassische Technologie aus dem Motorsport. Sie erlaubt eine niedrige Einbaulage des V10; zugleich stellt sie seine Versorgung mit Schmierstoff auch bei extremen Querbeschleunigungen sicher. Die Druckumlaufpumpe arbeitet lastabhängig und damit sehr effizient.



Die zehn Zylinder werden stets gut gefüllt. Vier Nockenwellen, die sich um je 42 Grad Kurbelwinkel verstellen lassen, betätigen die Ventile über Rollenschlepphebel. Ebenso wie die Ölpumpe und die Wasserpumpe erhalten sie ihren Antrieb über Ketten, die an der Rückseite des Motors laufen.

Der Luftsammler des zweiflutigen Ansaugsystems besteht aus leichtem Kunststoff; in den Ansaugkanälen sitzen pneumatische Klappen. Bei niedriger Last und Drehzahl versetzen sie die einströmende Luft in eine walzenförmige Rotation; dieser „tumble“ steigert die Effizienz der Verbrennung weiter. Die Abgasanlage ist ebenfalls zweiflutig konzipiert, ihre Komponenten sind auf geringen Gegendruck ausgelegt. In den beiden Endrohren sitzen Klappen; wenn sie bei höherer Last und Drehzahl per Unterdruck öffnen, wird der Sound noch voller.

Eine wegweisende Innovation des V10 ist die duale Kraftstoffeinspritzung mit der Bezeichnung „Iniezione Diretta Stratificata“. Beim Start und bei höherer Last und Drehzahl injiziert eine Common-Rail-Anlage den Kraftstoff mit bis zu 200 bar Druck direkt in die Brennräume. Dort verwirbelt er intensiv und kühlt so die Wände - das erlaubt eine hohe Verdichtung von 12,7:1. Bei niedriger Last kommt eine indirekte Einspritzung ins Saugrohr zum Zug, die den Verbrauch und die Partikelemissionen reduziert. Im mittleren Last- und Drehzahlbereich arbeiten beide Einspritzsysteme zusammen. Der V10 hält bereits die Limits ein, die in der zweiten Stufe der Euro 6-Norm gelten werden.

## **6. Die Kraftübertragung**

Blitzschnelle, kaum wahrnehmbare Schaltvorgänge ohne Unterbrechung der Zugkraft - der Lamborghini Huracán LP 610-4 hat ein komplett neu entwickeltes Getriebe an Bord. Wo der Gallardo noch das automatisiertes Schaltgetriebe e.gear nutzte, setzt sein Nachfolger auf das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe Lamborghini Doppia Frizione (LDF). Sein Wirkungsgrad ist hoch, die Gänge sind sportlich-eng gestaffelt.



Das LDF-Getriebe, hinter dem V10 im Heck des Huracán montiert, baut mit weniger als 60 Zentimeter Länge extrem kompakt. Seine Steuerung und Betätigung läuft über einen separaten Block, in dem elektronische, mechanische und hydraulische Komponenten zusammenarbeiten. Eine Ölpumpe versorgt die Radsätze, die Kupplungen und das integrierte Differenzial; ein Öl-Wasser- und ein Öl-Luft-Wärmetauscher übernehmen das Thermomanagement.

Im neuen Doppelkupplungsgetriebe von Lamborghini fließen die Kräfte des Motors über eine doppelte Antriebswelle und zwei Abtriebswellen. Zwei hintereinander liegende Lamellenkupplungen bedienen zwei voneinander unabhängige Teilgetriebe. Die Kupplung K1 schickt das Moment über eine Vollwelle auf die Zahnräder der Gänge 1, 3, 5 und 7. Um die Vollwelle herum rotiert eine Hohlwelle. Sie ist mit der Kupplung K2 verbunden und wirkt auf die Zahnräder der Gänge 2, 4 und 6 sowie auf den Rückwärtsgang.

Die beiden Teilgetriebe sind permanent aktiv, aber nur eines ist mit dem Motor verbunden. Wenn der Fahrer beispielsweise im dritten Gang beschleunigt, ist im zweiten Teilgetriebe der vierte Gang bereits eingelegt. Der Schaltvorgang erfolgt durch das Wechseln der Kupplungen - K1 öffnet, K2 schließt innerhalb weniger Hundertstelsekunden. Der Fahrer kann die Gänge über die Wippen am Lenkrad selbst wechseln, alternativ steht die vollautomatische Fahrprogramme bereit. Beim Wunsch nach maximaler Beschleunigung managt die Launch Control auf Tastendruck das Einrücken der Kupplung bei optimaler Drehzahl, so kommt die Power des Motors mit perfekt geregelter Reifenschlupf auf die Straße.

Eine klassische Stärke von Lamborghini ist der Allradantrieb - er steht seit über 20 Jahren für das ultimative Plus an Dynamik, Traktion und Stabilität. Schon 1993 war der Diablo VT der erste italienische Supersportwagen mit vier angetriebenen Rädern. Auch im Huracán LP 610-4 können die Piloten dank der überlegenen Traktion am Ausgang der Kurve früher Gas geben als die Fahrer der heckgetriebenen Konkurrenz - mit einem grundlegend neu entwickelten Allradsystem, das strikt auf maximale Fahrperformance ausgelegt ist.

Das LDF-Getriebe integriert an der Abtriebswelle 2 eine Verbindung mit der Kardanwelle, die durch das Kurbelgehäuse des V10 zur Vorderachse läuft. Dort übernimmt eine



Lamellenkupplung mit hydraulischer Betätigung und elektronischer Regelung die Kraftverteilung - sie ist eine weitere Neuerung gegenüber der Viscokupplung des Lamborghini Gallardo. In ihrem Inneren birgt sie ein im Ölbad laufendes Lamellenpaket. Die metallenen Reibringe liegen paarweise hintereinander - je ein Ring ist fest mit dem Gehäuse verzahnt, das mit der Kardanwelle rotiert, der jeweils andere mit der kurzen Abtriebswelle zum Vorderachsdifferenzial.

Im normalen Fahrbetrieb zweigt die Lamellenkupplung nur etwa 30 Prozent der Motorkräfte für die vorderen Räder ab - der Huracán fährt sich stark heckbetont. Falls die Traktion an der Hinterachse nachlassen sollte, kann die Kupplung bis zu 50 Prozent der Momente blitzschnell und stufenlos nach vorne umleiten, indem die Lamellenpakete geregelt zusammengepresst werden. An die Hinterachse kann, wenn nötig, bis zu 100% der Antriebskraft geleitet werden. Dort verbessert ein mechanisches Sperrdifferenzial als Bestandteil des LDF-Getriebes die Traktion weiter.

## **7. Das Fahrwerk**

Jeder Kilometer im Lamborghini Huracán LP 610-4 ist pure Faszination, vor allem auf einer Rennstrecke oder einer kurvigen Landstraße. Der Supersportwagen aus Sant'Agata Bolognese präsentiert sich als Fahrmaschine mit extrem hohen Kurvengeschwindigkeiten und exakten, fast verzögerungsfreien Reflexen. Dabei fährt er sich stets mühelos, stabil und frei von Überraschungen.

Wie in einem Rennwagen sorgt das Mittelmotor-Konzept für eine ideale Achslastverteilung von etwa 42 : 58, und auch das Fahrwerk des Huracán nutzt Technologien aus dem Motorsport. Die doppelten Dreieckslenker etwa, die alle vier Räder führen, sind zur Reduzierung der ungefederten Massen aus Aluminium geschmiedet. Gummi-Metall-Lager leiten die Querkräfte präzise in die Karosserie ein; in Längsrichtung gewähren sie mit ihrer Elastizität guten Abrollkomfort. Die Spurweite beträgt 1.668 Millimeter vorn und 1.620 Millimeter hinten.

Zu den Neuentwicklungen beim Lamborghini Huracán LP 610-4 gehört die elektromechanische Zahnstangen-Servolenkung. Sie liefert ein fein differenziertes,



sensibles Feedback; mit einem Verhältnis von 16,2:1 ist sie sportlich-direkt übersetzt. Ihre Servounterstützung, die generell nur wenig Energie beansprucht, geht mit wachsender Geschwindigkeit immer weiter zurück. Die elektromechanische Servolenkung hilft dem Fahrer beim Bremsen und Gegenlenken auf einseitig glatter Fahrbahn, indem sie die richtigen Korrekturen unterstützt.

Alternativ ist die Lamborghini Dynamic Steering (LDS) erhältlich, eine weitere Innovation im Segment der Supersportwagen. Ihr Herzstück ist ein Überlagerungsgetriebe in der Lenksäule, das von einem Elektromotor angetrieben wird - das so genannte Wellgetriebe kann die Übersetzung um fast 100 Prozent (9:1 - 17:1) variieren. Im Stadtverkehr arbeitet die LDS-Lenkung sehr direkt, bei hohem Tempo für einen souveränen Geradeauslauf hingegen gezielt indirekt. Im Kurven-Grenzbereich minimiert sie das Untersteuern ebenso wie das Lastwechselübersteuern durch gezielte, kleine Gegenlenk-Impulse.

Optional angeboten wird auch eine neue elektromagnetische Dämpferregelung. In den Kolben der Stoßdämpfer zirkuliert ein synthetisches Öl, in dem winzig kleine Magnetpartikel eingeschlossen sind. Wenn an einer Spule Spannung angelegt wird, entsteht ein Magnetfeld; in ihm legen sich die Partikel quer zur Strömungsrichtung und hemmen damit den Durchfluss des Öls durch die Kolbenkanäle. Ein schnelles Steuergerät berechnet permanent die optimalen Werte für jedes Rad. Beim Einlenken etwa erhöht es die Dämpfungskraft am kurvenäußeren Vorderrad - die Wankneigung der Karosserie sinkt, die Reaktion wird noch spontaner.

Eine weitere Innovation im Lamborghini Huracán ist das Fahrdynamiksystem mit der Bezeichnung ANIMA (ital. für Seele) - "Adaptive Network Intelligent Management". Über eine Taste in der unteren Lenkradspeiche kann der Fahrer verschiedene Fahrzeugsysteme in den Modi „Strada“, „Sport“ und „Corsa“ umschalten - von alltagstauglich über sportlich bis rennmäßig. Es handelt sich um die Drosselklappen, die Soundklappen in der Abgasanlage, das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe LDF, den Allradantrieb, die Stabilisierungskontrolle ESC, sowie die Lenkung LDS und die elektromagnetische Dämpferregelung.

Der Lamborghini Huracán LP 610-4 rollt serienmäßig auf silbernen 20-Zoll Leichtmetallrädern; ihr „Giano“-Design greift das klassische Lamborghini-Motiv der fünf



großen Löcher auf. Die Reifen - vorn im Format 245/30 und hinten in der Dimension 305/30 - gehören zur Serie Pirelli P Zero und sind eigens für den Huracán entwickelt worden. Noch leichter sind die optionalen „Mimas“-Räder im Doppelspeichen-Design, ebenfalls mit 20 Zoll Diagonale, hergestellt mit der so genannten Flowforming-Technologie. Ein Pannenset ist Serie, eine Reifendruck-Kontrollanzeige optional erhältlich.

Hinter den großen Rädern sitzen potente Bremsen, serienmäßig in Carbon-Keramik-Technologie. Alle vier Scheiben sind innenbelüftet und gelocht, ihre Kühlkanäle leiten die Wärme rasch ab. Die vorderen Scheiben haben 380 Millimeter, die hinteren 356 Millimeter Durchmesser. Der Reibring ist über zehn Elemente mit einem Aluminiumtopf verschraubt, der die Verbindung zur Radnabe herstellt - ein Konzept aus dem Motorsport.

Die Highend-Scheiben sind praktisch frei von Fading, extrem standfest, leistungsfähig und langlebig. Sie wiegen deutlich weniger als vergleichbare Bremsscheiben aus Stahl. Die Bremssättel - mit sechs Kolben vorn und vier Kolben hinten - sind silbern lackiert und tragen Lamborghini Schriftzüge. Auf Wunsch gibt es sie auch in Gelb, Schwarz, Rot und Orange. Der Huracán ist ausserdem mit einer elektrisch zu betätigenden Parkbremse ausgestattet.

Der Lamborghini Huracán LP 610-4 nutzt eine neu entwickelte Elektronik-Plattform. Bei ihrer Entwicklung galt der Integration der Elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC besonderes Augenmerk - sie empfängt und versendet alle Daten in höchster Geschwindigkeit. In den Modi „Sport“ und „Corsa“ des Fahrdynamiksystems gestattet die ESC eine gesteigerte Querdynamik. Für eine schnelle Runde auf der Rennstrecke kann der Fahrer das System komplett deaktivieren.

Das sogenannte „Lamborghini Piattaforma Inerziale“ ist ein System zur präzisen und direkten Messung von Fahrzeugbewegungen. (X, Y, Z Beschleunigungen, Roll- und Neigungsbewegungen, Gierraten). Es besteht aus 3 Onboard Sensoren: 3 Beschleunigungsmesser + 3 Kreiselndie genau im Massenmittelpunkt des Fahrzeugs platziert sind und in Echtzeit und mit hoher Geschwindigkeit via FlexRay CAN-bus mit der ESC, dem 4WD, dem LMR und LDS kommunizieren.



Das Ergebnis sind herausragenden Fahreigenschaften und nochmals verbesserte Leistungen. Das System kommt aus der Raumfahrt und wird erstmals in einem Serienfahrzeug eingesetzt.

## 8. Die Ausstattung

Der neue Supersportwagen aus Sant'Agata Bolognese rollt mit einer hochkomfortablen Serienausstattung vom Band. Sie umfasst zahlreiche Highend-Technologien - beim Antrieb sind dies die duale Benzineinspritzung Iniezione Diretta Stratificata, das Stopp & Start System, das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe Lamborghini Doppia Frizione und der Allradantrieb mit der neuen hydraulischen Lamellenkupplung. Mit den Bremsscheiben aus Carbon-Keramik und dem neuen Fahrdynamiksystem ANIMA bietet der Lamborghini Huracán LP 610-4 zwei weitere High-end-Features.

Für alle Lichtfunktionen sind Leuchtdioden im Einsatz, bei den LED-Scheinwerfern wie beim Innenlicht. Die Sitze bringen eine elektrische Lehneneinstellung mit, die elektrisch einstellbaren Außenspiegel eine Anklappfunktion. Eine Klimaautomatik ist ebenso Serie wie eine abgedunkelte Verglasung rundum. Je zwei Frontairbags und Kopf-/Thorax-Airbags schützen den Fahrer und den Beifahrer bei einem Crash, Gurtstraffer ergänzen das Paket.

Weitere Serienfeatures im Lamborghini Huracán LP 610-4 sind das vielseitige Multifunktionslenkrad, die Schalt paddles für das LDF-Getriebe und das 12,3-Zoll-Display, das alle wichtigen Anzeigen in unterschiedlichen virtuellen Ansichten präsentiert. Das Infotainment System ist ebenfalls Serie; es integriert ein Radio mit CD-/DVD-Laufwerk, eine Audio-Schnittstelle und sechs Lautsprecher.

Das Interieur des Supersportwagens präsentiert sich standardmäßig in der schwarzen Ausstattung Nero Ade mit weichem Leder und Alcantara. Darüber hinaus stehen weitere Varianten zur Wahl - das zweifarbige Interieur „Elegante“, das ein- und zweifarbige Interieur „Sportivo“ sowie das zweifarbige „Sportivo“-Interieur in Nappaleder. Nach der Markteinführung wird Lamborghini das Programm Ad personam ausbauen - hier gibt es neben exklusiven Farben und Garnen eine Vielzahl anderer Features, die das Auto so individuell machen wie den Fingerabdruck seines Besitzers.



Das Angebot für den Huracán nennt weitere Komfort-Optionen: eine optische Einparkhilfe für Front und Heck, die sich mit einer Rückfahrkamera ergänzen lässt, ein Lifting System an der Vorderachse, vollelektrisch einstellbare und beheizbare Sitze sowie eine Alarmanlage. Im Infotainmentbereich offeriert Lamborghini ein Navigationssystem mit hochdetaillierter 3D-Kartengrafik, eine Bluetooth-Schnittstelle und einen digitalen Rundfunk tuner.

Für das Exterieur steht eine transparente Motorabdeckung bereit, zusammen mit einer Motorenhaube aus Carbon. Die Räder im Mimas-Design setzen ebenfalls starke Akzente. Die LDS-Lenkung mit ihrer variablen Übersetzung und die elektromagnetische Dämpfung „MagneRide“ machen das ohnehin extrem dynamische Handling noch eine Spur faszinierender. Die Reifendruck-Kontrollanzeige rundet die Palette der Fahrwerksoptionen ab.

## **9. Der Vorgänger Lamborghini Gallardo**

Der Vorgänger des Huracán darf schon jetzt als Legende gelten: Von 2003 bis 2013 in 14.022 Exemplaren gebaut, war der Gallardo eine Ikone italienischen Automobildesigns und -engineerings. Für das Unternehmen hat er beim Absatz eine bis dahin unbekannt große Größenordnung erschlossen; dank liebevoller Modellpflege verkaufte er sich bis zuletzt sehr stabil.

In seiner ursprünglichen Version debütierte der Gallardo als Coupé vor elf Jahren auf dem Genfer Automobilsalon, sein 5,0-Liter-V10 leistete 368 kW / 500 PS. Ein Sechsgang-Schaltgetriebe - auf Wunsch in der automatisierten e.gear-Version - leitete die Kräfte auf einen heckbetonten Allradantrieb mit einer Viscokupplung. 2005 folgte der Gallardo Spyder mit 382 kW / 520 PS, und 2007 markierte das Leichtbau-Coupé Gallardo Superleggera, 390 kW / 530 PS stark, die letzte Ausbaustufe des Fünflitermotors.

Mit dem Facelift 2008 überarbeitete Lamborghini den Motor und die Modellbezeichnung. Das Gallardo-Coupé hieß jetzt LP 560-4, entsprechend der Leistung (412 kW), die der auf



5,2 Liter Hubraum vergrößerte und mit einer Direkteinspritzung verfeinerte Zehnzylinder abgab. Der Spyder LP 560-4 folgte im Jahr darauf. 2010 erschien der LP 570-4 Superleggera, erneut mit etwas mehr Leistung (419 kW), gefolgt vom LP 570-4 Spyder Performante. Für die Fans des Heckantriebs legte Lamborghini 2011 den Gallardo LP 550-2 als Coupé und Spyder auf. 2012 schließlich erhielt der LP 560-4 noch ein zweites Facelift, das sich auf das Design konzentrierte.

Über die zehnjährige Bauzeit hinweg hat Lamborghini den Gallardo mit zahlreichen Sondermodellen frisch gehalten. Erwähnt seien hier nur der SE (2005), der LP 550-2 Valentino Balboni (2009), der LP 570-4 Super Trofeo Stradale (2011), der LP 570-4 Edizione Tecnica (2012), der LP 570-4 Squadra Corse (2013) und der Gallardo 50th anniversary, pünktlich 2013 zum 50. Jubiläum von Lamborghini Automobili. 2004 und 2008 erhielt die italienische Polizei jeweils zwei ganz spezielle Gallardo-Exemplare.

Auch auf der Rennstrecke hat der Supersportwagen aus Sant' Agata Bolognese sein dynamisches Potenzial eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Seit 2005 ist der Gallardo im GT-Sport zugelassen, von 2006 an nahm er an der deutschen VLN-Langstreckenmeisterschaft teil. In beiden Wettbewerben holte er viele Erfolge. 2009 feierte der schnellste Markenpokal der Welt sein Debüt - die Lamborghini Blancpain Super Trofeo hat sich vom Start weg als attraktive Rennserie etabliert.



## 10. Technische Daten

Lamborghini Huracán LP 610-4

### *KAROSSERIE UND*

### *FAHRWERK*

<i>Chassis</i>	Hybrid-Chassis aus Aluminium und Carbon
<i>Karosserie</i>	Außenhaut aus Aluminium, und aus Verbundmaterial (CFK)
<i>Radaufhängungen</i>	Doppelte Dreieckslenker aus Aluminium
<i>Federn und Dämpfer</i>	Stahlfedern und hydraulische Stoßdämpfer, auf Wunsch elektromagnetische Dämpferregelung „MagneRide“
<i>ESC</i>	ESC/ABS-Charakteristik wählbar über ANIMA, ESC abschaltt
<i>Bremsen</i>	hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Unterdruck-Bremskraftverstärker, Sechskolben-Bremssättel vorne, Vierkolben-Bremssättel hinten
<i>Bremsscheiben</i>	Carbon-Keramik-Bremsscheiben, Ø 380 x 38 mm vorne, Ø 356 x 32 mm hinten
<i>Lenkung</i>	Elektromechanische Servolenkung, auf Wunsch LDS-Lenkung mit variabler Übersetzung
<i>Reifen (Serie)</i>	Pirelli 245/30 ZR20 (vorne) - 305/30 ZR20 (hinten)
<i>Räder (Serie)</i>	8,5J x 20" (vorne) - 11J x 20" (hinten)
<i>Spiegel</i>	elektrisch anklappbare Außenspiegel
<i>Airbags</i>	Zwei-Stufen-Fahrer-Airbag und adaptiver Beifahrer-Airbag, Kopf-Thorax-Airbags in den Sitzen
<i>MOTOR</i>	
<i>Typ</i>	V-Zehnzylinder, 90°, duale Einspritzung IDS + MPI
<i>Hubraum</i>	5204 cm <sup>3</sup>
<i>Bohrung / Hub</i>	Ø 84,5 mm x 92,8 mm



<i>Ventilsteuerung</i>	Ein- und Auslassnockenwellen mit kontinuierlich variabler Verstellung
<i>Verdichtung</i>	12,7 $\pm$ 0.2
<i>Max. Leistung</i>	449 kW / 610 PS ei 8250 U/min
<i>Max. Drehmoment</i>	560 Nm bei 6.500 U/min
<i>Emissionsklasse</i>	EURO 6
<i>Abgasreinigung</i>	vier Katalysatoren mit Lambda-Regelung
<i>Kühlsystem</i>	Wasser- und Ölkühlsystem
<i>Motorsteuerung</i>	Bosch MED 17 Master Slave
<i>Schmierung</i>	Trockensumpf

#### *ANTRIEB*

<i>Antriebsart</i>	Allradantrieb mit hydraulischer Lamellenkupplung
<i>Getriebe</i>	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe LDF, Schaltcharakteristik über ANIMA wählbar

#### *FAHRLEISTUNGEN*

<i>Vmax</i>	über 325 km/h
<i>0-100 km/h</i>	3,2 s
<i>0-200 km/h</i>	9,9 s

#### *ABMESSUNGEN*

<i>Radstand</i>	2.620 mm
<i>Länge</i>	4.459 mm
<i>Breite</i>	1.924 mm
<i>Breite (inklusive Außenspiegel)</i>	2.236 mm
<i>Höhe</i>	1.165 mm
<i>Spurweite vorn</i>	1.668 mm
<i>Spurweite hinten</i>	1.620 mm



<i>Wendekreis</i>	11,5 m
<i>Gewicht (trocken)</i>	1.422 kg
<i>Gewicht/Leistung</i>	2.33 kg/PS
<i>Verteilung</i>	42 % (vorne) - 58 % (hinten)

#### *FÜLLMENGEN*

<i>Kraftstoff</i>	80 Liter
-------------------	----------

#### *VERBRAUCH\*\**

<i>Innerorts</i>	17,8 l/100 km
<i>Außerorts</i>	9,4 l/100 km
<i>Kombiniert</i>	12,5 l/100 km
<i>CO<sub>2</sub> -Emissionen</i>	290 g/km

**\*\* gemäß Dir. EC/1999/100**