



Press Release

ムルシエラゴ LP640 ロードスターを発表

2006年12月7日



2006 年 11 月 29 日、イタリアサンタアガタ・ボロネーゼ発:

アウトモビリ・ランボルギーニは、2006 年ロサンゼルス・オートショーにおいて、ランボルギーニ・ムルシエラゴ・ロードスターの新バージョンを発表します。

ランボルギーニ・ムルシエラゴ・ロードスターLP640 は、先に発表された LP640 クーペのボディワークやコンポーネントがもたらす先

進のメリットを引き継ぎながら、独自のキャラクターを打ち出しています。

■デザイン

ロードスターを再解釈するに当たって、ランボルギーニ・チェントロ・ステーレのデザイナー陣は、純粹主義、スポーツ性、機能性というロードスター・スタイリングの原点に立ち返りました。さらにアグレッシブな外観を纏うクーペ・バージョンと同様、フロントおよびリヤ・バンパーに新たなデザインの影響が色濃く表れています。とりわけリヤ・バンパーには、新型ディフューザーが組み込まれ、エキゾースト・システムがテールパイプに一体化されています。テールライト・クラスターの形状も変更され、昼間と同様、夜間でもその存在感を遺憾なく発揮します。また、ボディ側面には非対称デザインを採用。右エア・インレット後方はほとんど閉じられた形状を取るのに対して、左側にはオイルクーラー・エアフロー排出用の巨大なスクープがレイアウトされています。フロントおよびリヤの空力形状に加え、この非対称デザインは、機能がスタイリングを決定する、というランボルギーニのデザイン哲学を雄弁に物語っています。

新型フロントウィンドウ・ワイパーやヘルメラ・アロイホイール(オプション)のほか、ドアミラーの形状にも改良のメスが入れられた結果、ムルシエラゴ・ロードスターの空力特性がさらに改善されています。

先代モデルの特徴的な非対称インテリア・デザインは、ランボルギーニ・ムルシエラゴ・ロードスターLP640 にも受け継がれました。イ

インテリアには、ドライバー主導のコンセプトが貫かれ、ドライバーのスポーツ・マインドを刺激しながら、すべてが自分のためにデザインされている、という確信を覚えさせます。たとえば、ドライバー側シートクッション、ダッシュボード・トンネル・コンソール、ドア・ライニングにだけ穿孔レザーが用いられているのも、このコンセプトの結果です。

インストルメント・パネルのデザインも見直され、グラフィックが変更されています。また、ケンウッド製カーオーディオ・システムは、6.5インチ・ワイドスクリーン・モニターを採用し、さらにDVD、MP3、WMA など先進メディアにも対応しています。ナビゲーション・システムもオプション設定されています（日本仕様に標準装備）。MY06 ロードスターと同様、スペシャル・オプション・パッケージが用意されるだけでなく、カスタム化を追求するニーズに応じて、「アド・ペルソナム」カスタマイゼーション・プログラムも設定されています。

■エンジン

新型ムルシエラゴ・ロードスターLP640 の心臓は、クーペと同様の新型 6.5 リッター(6,496cc) 60° V12 エンジンです。その名称が示すとおり、640PS(471kW)/8,000rpm の最高出力と 660Nm/6,000rpm の最大トルクを発生します。これほどのハイパワーを実現しながらも、現代のスポーツカーの方程式に則り、欧州および北米の現行排ガス規制をすべて満たしています。

パワーアップに伴い、パフォーマンスも向上しています。最高速度は、MY06 モデルの 320km/h に対して、330km/h となっていま

す。0～100km/h 加速はわずか 3.4 秒、MY06モデルを 0.4 秒も上回ります。

開発担当エンジニアは、トルク特性の向上にも目を向けました。無段階可変バルブ・タイミング・システム(インテークおよびエキゾースト)やドライブバイワイヤー・エンジン・マネジメント・システムにより、ドライバビリティのいっそうの向上が達成されています。

また、増大した熱的負荷に備えて、オイルクーラーが大型化されると同時に、エクステリアの左リヤ・フェンダーには大型エア・インレットが設けられました。一方、ランボルギーニ VASC(可変ジオメトリー・エア・インレット・システム)およびラジエーターは、MY06 と同一です。また、電子制御エア・スクープも装着され、外気温やエンジン・コンパートメントの冷却要件に合わせてスクープが開閉、空力効率を最大限に高めると同時に、エアフロー・ニーズにも応えています。

■ギヤおよび駆動システム:効率と耐久性の向上

パフォーマンスとトルクの向上により、駆動コンポーネントに生じる負荷が増大しています。これに対応するため、6 速ギヤボックス、強化型リヤ・ディファレンシャル、新型ハーフシャフトが装着されています。オプション設定の e ギヤにも、新機軸となるスラスト・モードが採用されました。

新型ムルシエラゴ・ロードスターLP640 の駆動形式は、MY06モデルと同様、フルタイム 4WD です。ランボルギーニ独自の VT システム(ビスカス・トラクション・システム)は、エレクトロニクスの力を借りずに前後駆動力配分とロックレシオを変化させる優れた特性です。すでにお馴染みです。通常走行時には、フロント/リヤ・アクスルの駆動力配分は 30:70 に設定されています。専用コントロール・ループにより、前後左右の荷重変化とビスコ・クラッチの相対的フリクションがモニターされ、状況に応じて駆動力配分が調整されます。極端なケースでは、すべての駆動力をフロントまたはリヤのどちらか一方のみに伝達します。

■エレクトロニクス

エレクトロニクスにも技術革新のメスが入られました。クローズドループ・コントロール・システムにより、エンジン・パフォーマンスとレスポンスがさらに向上されました。すべてのエンジン/車両パラメーターは、3 個の「マスター」コントロール・ユニットと 1 個の「スレーブ」コントロール・ユニットによって、監視・制御されます。ランボルギーニ LIE エレクトロニック・コントロール・ユニットには、ランボルギーニ GFA (Gestione Funzioni Ausiliarie: 補器機能制御) コントロール・ユニットと、ランボルギーニ PMC (Power Motor Control) コントロール・ユニットの 2 種類が存在し、PMC がスレーブ・ユニットとなります。これらのコントロール・ユニットは CAN バスを使用して通信します。

■ボディ&エクステリア

ランボルギーニ・ムルシエラゴ・ロードスターLP640 は、ムルシエラゴ・クーペをベースとするものの、その個性は外観のみにとどまりません。まず、スチールとカーボンファイバーによる新設計フレーム構造は、ルーフがないロードスター・ボディにもかかわらず、驚異的なレベルのねじれ剛性を実現しています。エンジン・エリアの特別な補強材が、この剛性の高さに大きな貢献をしています。さらに、オーダーにより、カーボンファイバー補強材を追加することも可能です。ロードスターならではのキャラクターを殺さないため、敢えてルーフにはキャンバス・トップ(R.top)を採用しています。これは、あくまでも一時的な使用が意図されており(にわか雨など)、キャンバス・トップを閉じた時の最高速度は 160km/h に設定されています。

エクステリアの最大の特徴とも言えるシザー・ドアを含め、ムルシエラゴ・ロードスターLP640 のボディワークは、シートスチールとカーボン・ハニカムを選択的に使用し、高品質を追求しています。なお、スチールとカーボンファイバーの結合には、接着剤およびリベットが使用されています。

■サスペンション

新型スプリングとスタビライザー、および改良型電子制御サイレンサーにより、パフォーマンス、ハンドリング、とりわけ超高速域における安定性が約束されています。制動時や発進時の荷重移動を抑えるアンチダイブおよびアンチスクワット特性は、MY06モデルと同一です。スプリング(リヤホイールに各 2 本、フロントホイールに各 1 本)とサイレンサーは、同軸上に設置されています。

新型ヘルメラ・アロイホイールは、フロントが 8J×18 インチ、リヤが 13J×18 インチの異形サイズで、これにピレリ P-Zero 「ROSSO」を組み合わせています。タイヤサイズは、フロントが 245/35ZR18、リヤが 335/30ZR18 です。また、サーキット走行時に特に優れたパフォーマンスを発揮するピレリ P-Zero Corsa もオプション設定しています。

新型ランボルギーニ・ムルシエラゴ・ロードスターLP640 のようなスーパースポーツは、パフォーマンスと同レベルの安全性を備えていなければなりません。

■ブレーキシステム

LP ブレーキ・サーボ(ユニット)付油圧デュアルサーキット・ブレーキ・システムは、ハードブレーキング中にも絶大なストップングパワーを提供します。インターナル・ベンチレーテッド・ディスクは、フロントが 380×34mm、リヤが 355×32mm です。4 チャンネル・アンチロック・ブレーキ・システム(ABS)のクローズドループ制御はさらに強化され、エレクトロニック・ブレーキ・マネジメント(DRP)やトラクション・コントロール(TCS)も、新型 LP640 にふさわしい進化を遂げています。ABS は、エレクトロ・ハイドロリック・コントロール・ユニットと各ホイールに装着されたホイールスピード・センサーによって構成されています。

ブレーキングのニーズが非常に高いケースに備えて、380×36mm のカーボン・セラミック・ディスクと6ピストン・キャリパーもオプション設定しています。このシステムは、ブレーキペダル踏力を減少させながらも、制動距離を短縮させる能力を有しています。限界レベルの負荷にさらされた場合でも、ブレーキ・フェードはほとんど発生しません。軽量性や耐久性に加えて、その魅力的な外観もカーボン・セラミック・ブレーキの魅力のひとつです。

■セーフティ

新型ムルシエラゴ・ロードスターLP640 は、パッシブ・セーフティ機能も充実しています。フロント・エアバッグは、運転席側が60リットル、助手席側が130リットルです。このニューモデルは、また、正面衝突、側面衝突、電柱衝突、事故発生時の乗員安全性、燃料系の衝撃耐久性、燃料の難引火性など、あらゆる現行の法規制や基準に対応しています。ラゲージ・コンパートメントも、チャイルドブルーフ・セーフティ要件を満たしています。ムルシエラゴ・ロードスターLP640 には、オートマチック・ロールバーも組み込まれています。ロールバーのコントロール・ユニットが危険を感知すると、シート後方のロールバーが数ミリ秒でポップアップし、キャビンの安全性を確保します。