



Press Release

ランボルギーニ・ムルシエラゴ LP 670-4 スーパーヴェロチェ、より速く、
パワフルかつ軽量なランボルギーニの新しいフラッグシップカー

2009年3月4日





2009年3月2日、イタリア サンタアガタ・ボロネーゼ発:

ランボルギーニ・ムルシエラゴは、史上最強の性能を誇るスーパースポーツカーの一つです。アウトモビリ・ランボルギーニは、極めて純粹でより究極のフラッグシップモデル、新型ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェを発表して、そのモデルラインアップを拡張します。このモデルは、ムルシエラゴ LP640 より速く、パワフルかつ軽量です。6.5 リッターV12 エンジンの出力が 670PS に増強されると共に、100kg もの軽量化を達成したことにより、ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェのパワー・ウェイト・レシオは 2.3kg/PS に向上しました。これによって0~100km/h 加速わずか 3.2 秒、最高速度 342km/h という、息を呑むような性能が実現しています。特徴

的なデザインがさらに磨き上げられた結果、350 台限定のこの車は、一目見た瞬間からそのすべてのポテンシャルが伝わります。

その並外れたパフォーマンス、カミソリのような精密性、卓越した高速安定性を持ったランボルギーニ・ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェロチェは、時代の先端をゆくスーパーカー・ドライバーのための究極のパフォーマンスカーなのです。このスーパースポーツカーは、新たなフロントおよびリヤ・エンド、革新的なエンジン・ボンネット、大小 2 種類のリヤスポイラーを選択可能なエアロダイナミクスなど、大幅な設計変更を受けています。アルカンタラおよびカーボンファイバーを使用したインテリアは、純粹で無駄を排したアプローチとなっています。

100kg という大幅な軽量化を実現するため、ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェロチェは、シャーシ、エンジン、トランスミッションを始めとして、インテリアに至るまで、広範囲な見直しと再設計を行っています。バルブ・タイミングの最適化とインテーク・システムの見直しによって、最高出力は 640PS から 670PS に増強されています。エアロダイナミクスを大幅に改良して、ダウンフォースを引き上げたため、超高速域での安定性が大きく向上して

います。標準装備される小型のリヤスポイラーを装着した場合の最高速度は、342km/h です。一方、大型の「エアロパック・ウイング」を装備した場合、ダウンフォースが高まり、最高速度は 337km/h となります。

「新型ムルシエラゴ LP 670-4 スーパーヴェローチェは、当社のブランド哲学を系統的に引き継いでいます。この車は、より究極で、事実上、他のどの車よりも妥協を排した車に仕上がっています」と、アウトモビリ・ランボルギーニ社長兼 CEO のステファン・ヴィンケルマンは述べています。「大きな成功を収めたムルシエラゴの新しいトップモデルとして、スーパーヴェローチェは、卓越したドライビング・ダイナミクスを達成しているばかりでなく、弊社の高い技術的な専門性のさらなる証明ともなっているのです。

この車は、お客様に比類なきドライビング体験をもたらすことでしょう。」

デザインおよびエアロダイナミクス

ムルシエラゴは、驚異的な性能と溢れんばかりのパワーを発揮するスポーツマシンとして、ランボルギーニブランドのシンボルとなっています。究極の官能的フォルムを纏ったそのユニークなデザインは、見る者を圧倒します。

ワイド&ロー、大きく前方に押し出されたガラスエリア、後方に向かって張りつめたライン、ゆるやかな曲面を描く基本的なボディシェイプとカミソリで切り落としたような鋭いエッジが融合して、完璧なランボルギーニのデザイン言語を表現しています。その全体的なキャラクターにおいて、スポーツカー・セグメントにムルシエラゴのライバルはいないと言っても過言ではないでしょう。

このキャラクターはさらに洗練され、新型ランボルギーニ・ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェは、より究極でラインナップの頂点を極めたモデルに仕上がっています。このことは、完全に新設計されたフロントエンドを一目見た瞬間に分かります。より前方にせり出したマットブラック塗装のカーボンファイバー製フロントスポイラーが左右のエアインテークを繋いでいます。このフロントブレーキ用の大型エアインテークは、よりパワフルに強調されています。新しくなったフロント・フェンダーには、ブレーキ・ベンチレーション用の追加のエアインテークが設置されました。運転席側ドアシル部に設置されたオイルクーラー用のエアベントは、シルに合わせてマットブラックに塗装されています。

ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェの圧倒的なエンジンベイを見れば、このモデルの改良点をさらに明確に理解することができます。12 気筒エンジンは、技術の粋を集めた最高傑作として、完全に刷新された透明エンジンフードの下に収められています。透明なポリカーボネイトの六角形のパネルが、3 層構造でカーボンファイバー製のフレームにセットされています。このエンジンフードは、リヤに向かって開口部が設置されており、ハイパフォーマンス・エンジンからの熱を放出する重要な役割を果たしています。

スーパーヴェローチェの印象的なリヤ・エンドは、気品を感じさせるフラットで非常に幅広いエキゾーストパイプと、その下に設置された総カーボンファイバー製の 2 レベル・ディフューザー・システムが大きな特徴となっています。リヤライト・クラスターには、ムルシエラゴ LP640、レヴェントン、ガヤルド LP560-4 以降、ランボルギーニ・デザインの象徴となっている特徴的な Y 字型のリヤランプが配置されています。

ブレーキランプ間のリヤパネルはカーボンファイバー製で、その下の大型インテーク・メッシュは、リヤ・エンド一杯まで広がっています。肉厚アルミニウム板から製作された六角パターンはレーザーカットされたもので、テフロンコ

ーティングによる耐熱加工が施されています。

ランボルギーニ・ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェのエアロダイナミクスは、完全に再設計されました。大型化されたフロントスポイラー、ツイン・リヤ・ディフューザーと平行して、新しい固定タイプのリヤスポイラーも重要な役割を担っています。お客様は、2 種類のリヤスポイラーから選択することが可能です。1 つは、高速時のダウンフォースを改善した小型のリヤスポイラーです。オプションとして、大型で固定タイプのカーボンファイバー製リヤスポイラー「エアロパック・ウイング」が用意されています。

このスポイラーは、2 個のカーボンファイバー製ブラケットに取り付けられます。この新しい大型リヤスポイラーは、超高速域での直進安定性を大きく引き上げます。エアロパックを装備したムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェの高速域におけるダウンフォースは、大幅に増加しています。

ボディシェルおよび軽量構造

ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェのボディには、軽量の素材とハイテクなカーボンファイバーが使用さ

れ、ランボルギーニの技術力の高さを証明しています。このスーパースポーツカーのボディ構造は、レーシングカーと同様、カーボン・コンポーネントとチューブラー・スチール・フレームによる極めて剛性が高い複合構造となっています。トランスミッション・トンネルおよびフロアパネルはカーボンファイバー製で、リベットおよび高強度接着剤によってスチール製のフレームに取り付けられています。ルーフおよびドア外部パネルは、シートスチール成形品で、その他の外部パネルはカーボン複合材から製作されています。

ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェの開発にあたって、ランボルギーニのエンジニアは、フレームワークを再計算し、新しい超高強度断面鋼を素材として選択しています。これによって2つの目標が達成されています。シャーシのねじれ剛性が12%改善されたことによるハンドリング精度の向上と、重量が20kg削減されたことによる車両全体の軽量化です。軽量設計に対する体系的なアプローチは、ボディシェル全体に及んでいます。フロント・フェンダー、リヤ・サイドパネル/フェンダーおよびサード・ブレーキライト・ケースは改良されたカーボンファイバー製です。リヤのリトラクタブル・スポイラーを廃止したことによって、13kgのさらなる軽量化が実現しています。

シャーシとエクステリアの 33kg の軽量化に加えて、インテリアで 34kg、エンジンおよびドライブ・トレインで 33kg 以上の軽量化を達成しています。

パワーユニットおよびトランスミッション

リヤに縦置きされた 6.5 リッターV12 エンジンは、圧倒的なパワーを発生し、比類なきドライビング体験をもたらします。ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェが搭載するエンジンの最高出力は 670PS で、ムルシエラゴ LP640 よりも 30PS 増加しています。この 12 気筒エンジンは、660Nm/6,500rpm の強力なトルクを発生し、最高出力は 8,000rpm で発生します。平均ピストン速度は毎秒 23.7m で、これはレース用エンジンに匹敵する数値です。

そのパフォーマンスは圧倒的で、アクセルを踏み込んだ瞬間から息を呑むような精密かつ驚異的パワーを発生し、静止状態からわずか 3.2 秒後には 100km/h に到達します。

V12 エンジンのエンジン・ブロックとシリンダー・ヘッドはアルミニウム製で、理想的な 60° のアングルに配置され

ています。チェーン駆動される4本のカムシャフトは可変制御され、インテークマニホールドは3段階に変化します。これら2つのテクノロジーによって、より大きな推進力が生み出されています。

スーパーヴェローチェの性能を向上させるため、インテーク・システムが改良され、バルブ・トレインが最適化されました。最も重要な変更は、バルブ・トラベルが増加したことです。

V12エンジンの電子制御システムはランボルギーニ社内で開発されたもので、各シリンダー・バンクには高性能プロセッサが装備されています。エンジンがより多くの冷却エアを必要としている場合、リヤピラー部に設置されたインテーク・ファンネルが開きます。ファンネルが閉じると、ボディシェルにきれいに収まります。ドライサンプ潤滑を採用したことによって、エンジンの搭載位置を大幅に下げることが可能になり、ハンドリング・ダイナミクスが向上しています。また、サーキットなどの極限走行時にも安定したオイル供給を行います。12リットルのエンジンオイルを冷却するためのオイルクーラーは車両の左側に設置され、シル部に設置された開口部を通過したエアによって冷却されます。

エンジン関連で達成された 26kg の軽量化は、主に完全に新しくなったエキゾースト・システムによるものです。マフラーは再設計され、サイズが大きくなったにもかかわらず、新しい素材を使用することによりムルシエラゴ LP640 のマフラーよりも軽量化されています。しかし何と云っても、新しいエキゾースト・システムのハイライトは、その走行性能にふさわしい音響体験を生み出している点です。スーパーヴェローチェの 12 個のシリンダー、48 個のバルブ、そして 8,000 回転から生み出される鼓動は、ときには嵐の夜に響き渡る雷鳴のように、また、ときには野生動物や猛獣の雄たけびのように、壮大なグランドオペラを奏でます。

スーパーヴェローチェには、非常に素早くスムーズにシフトチェンジを行う電子油圧式シーケンシャル・ロボタイズド・マニュアル・トランスミッション、e ギアが標準装備されます。コックピットには、現在締結されているギアポジションが表示されます。また特別な「コルサ」モードおよび「低 μ 路」モードを選択することも可能です。

スーパーヴェローチェでは、無償オプションとして、6 速マニュアル・トランスミッションを選択することもできます。シフトゲート付きの短いシフトレバーは、典型的なイタリアン・エレガンスそのものです。どちらのトランスミッションでも、新しい軽量クラッチが重量削減プログラムに貢献しています。

4 輪駆動およびシャーシ

ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェは、その極限のパワーを、高い信頼性を持ったフルタイム 4WD システムによって路面に伝達します。リヤホイールが滑り始める前に、ビスカスカップリングが最大 35%の推進力を、追加のドライブシャフト経由でフロントホイールに配分します。フロントおよびリヤのリミテッド・スリップ・デフは、25%と 45%に設定されています。ムルシエラゴは、4 輪駆動の高いトラクション性能によって、コーナーの立ち上がりや、抜群の安定性という点において、後輪駆動を採用したスポーツカーに対して決定的なアドバンテージを提供します。リヤアクスルにかかる重量配分は 58%で、トラクションの発生に大きなメリットを持っています。

飛び抜けたダイナミズム、粘り強いコーナリング、究極のスピード、ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェは、アグレッシブなパワーを持ちながらもドライバーの意思に忠実に反応するスーパースポーツカーです。ステアリングのパワーアシスト量は、最小限に留められています。これによって、ステアリングの初期入力に機敏に反応してノーズが向きを変え、速度が増すにつれて安定性が高まり、ムルシエラゴ本来の強みが引き出されると共に、ドライバーの予想通りの挙動を示します。

ムルシエラゴは、4 輪ダブル・ウィッシュボーン・サスペンションを装備しています。スプリング・ストラット(後輪に各 2 本、前輪に 1 本)は、路面からの荷重をコントロールします。標準装備されたリフティング・システムは、フロントエンドを 45mm 持ち上げることによって、縁石の乗り越えなど、障害物に対処します。スーパーヴェローチェには、専用の 5 ツインスポーク・デザインを纏った「Ares」合金鍛造ホイールが装着されます。タイヤは、「ピレリ P Zero Corsa」ハイグリップ・タイヤが標準装備され、サイズはフロント 245/35 ZR 18、リヤ 335/30 ZR 18 です。

高度な ABS システムによって制御されるブレーキは、必要に応じて強力な制動力を発揮します。カーボンセラミック・ブレーキ(CCB)は、大型化されたエアインテークからのエアによって冷却され、フロント・フェンダーに設置された開口部を通してさらなる換気が行われます。セラミックディスクは、非常に軽量かつ耐フェード性に優れ、強力な制動力を発揮します。

インテリアおよび装備

ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェは、たとえ止まってもドライバーに特別な体験をもたらします。上方に跳ね上がるドア(70年代初期にクンタッチ用にランボルギーニが開発)は、小さなリリースボタンを押すことで大きく開き、ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェのインテリア全景を眺めることが可能になります。インテリア素材のハイライトは、高品質でスポーティな雰囲気を醸し出すアルカンタラとカーボンファイバーです。

スポーツバケットシートが標準装備され、腰および肩周りに対する素晴らしいサポートを提供します。バケットシートは、軽量かつ非常に頑丈なカーボンファイバー製で、最も過酷な走行条件でも完璧なサポートを提供します。また、無償オプションで、ムルシエラゴ用の標準シートをスーパーヴェローチェに装着することも可能です。

シート表皮にはブラックのアルカンタラが使用され、コックピットとルーフライニングは高品質で軽量の素材で仕上げられています。シートおよびルーフライニング表面に施された Y 字型の穿孔処理が、ボディと同色のトリム材と共に、さらなる高級感をもたらしています。ムルシエラゴ LP670-4 スーパーヴェローチェのボディカラーには、ジアロ・オリオン、アランシオ・アトラス、ビアンコ・イシス、グリジオ・テレスト、ネロ・アルデバランの各色が設定され、

オプションでビアンコ・カノープス(マットホワイト)、ネロ・ネメシス(マットブラック)が用意されています。

当然のことながら、インテリアの造りも軽量化に貢献しています。ドアパネルはカーボンファイバー製で、ワイドなセンタートンネルも同様です。レザーの代わりにアルカンタラを使用したことも、スポーツバケットシートの採用とオーディオ/ナビゲーションシステムを廃止したことと同様に、軽量化に役立っています(日本仕様はナビゲーションが標準装備です)。オーディオが装備されていなくても、ムルシエラゴのエンジンルームからは素晴らしい音楽が奏でられます。インテリアの改良の結果、全体として 34kg の軽量化が達成されました。

スーパーヴェローチェでは、大幅な軽量化が達成されていますが、すべてのランボルギーニ製スーパースポーツカーの特徴である極めて高品質なクラフトマンシップという面においては、一切の手抜きはありません。ランボルギーニで働くすべての職人は、各分野における熟練工です。3年という長期保証が、この絶対的な品質の高さを証明しています。

| Engine | |
|-------------------|---|
| エンジンタイプ | 60° V 型 12 気筒 DOHC 48 バルブ 縦置きリアミッドシップ |
| インテークシステム | 3 モード電子制御可変ジオメトリー |
| 総排気量／ボア×ストローク／圧縮比 | 6,496cc / 88mm×89mm /11 ± 0.2:1 |
| インテーク・システム | 3 モード・バリエブル・ジオメトリー |
| バルブ・システム | カムシャフト駆動方式 ダブル スチールチェーンドライブ、電子制御式連続可変バルブ・タイミング (インテーク& エキゾースト) |
| 最高出力／最大トルク | 670PS (493kW) /8000rpm /660Nm (487lb-ft) /6500rpm |
| エミッション・コントロール | ラムダセンサー付きキャタリティック・コンバーター |
| クーリングシステム | ツイン・ウォーター・ラジエター、ミッション・オイルクーラー、エンジン・オイルクーラー |
| 潤滑システム | ドライサンプ式 (リカバリーポンプ:2 ギアポンプ /デリバリーポンプ 1 ギアポンプ) |
| イグニッション・システム | 気筒別スタティック・イグニッションコイル (各スパークプラグに専用コイルを装備) 点火順序 1-7-4-10-2-8-6-12-3-9-5-11 |
| エンジンマネジメントシステム | ランボルギーニ LIE 電子制御イグニッション&マルチポイントシーケンシャルインジェクション、ドライバイワイヤーシステム、トラクションコントロールシステム |
| Dimensions | |
| 寸法 (LxWxH) / 車両重量 | 4,705mmmm × 2,058mm × 1,135mm / 1,565kg ※乾燥重量 (燃料含まず) |
| 全幅 (ドアミラー含) | 2240 mm |
| ホイールベース | 2,665mm |

| | |
|-------------------------|--|
| 前後重量配分 | 42% - 58% |
| トレッド | フロント: 1,635mm、リア: 1,695mm |
| オーバーハング | フロント: 1,090 mm、リア: 950mm |
| Drivetrain | |
| 駆動方式 | フルタイム 4WD、ビスカス・トラクション・システム |
| トランスミッション | シーケンシャル e-gear システム(ステアリングコラム・パドル操作) |
| クラッチ | 乾式シングルプレート(φ272mm) |
| ギヤ比 | 1 速=3.091、2 速=2.105、3 速=1.565、4 速=1.241、5 速=1.065 6 速=0.939、後退=2.692 |
| Chassis and body | |
| シャーシフレーム | カーボンファイバー・コンポーネントによる高強度チューブラー・スチール構造 |
| ボディ | ルーフおよびドア外部パネル(スチール)を除き、カーボンファイバー製 |
| サスペンション | 4 輪独立懸架、アーティキュレーテッド・クワデリラテラル・システムハイドロリック・ショック・アブソーバー およびコアキシャル・コイル・スプリングデュアル・フロントおよびリヤ・ストラット、アンチロール、アンチダイブ、アンチスクワット・バー付きサスペンション |
| ブレーキシステム | ペダル・コントロール付きセルフ・ベンチレーテッド 4 ローター、2 系統独立油圧回路、バキューム・サーボ 付き、各系統が各アクスルに対応、ABS アンチロック・ブレーキ+DRP 機能 カーボンセラミック・ブレーキローター・システム フロントローター: φ380 x 38 mm 、キャリパー :6 ピストン(32-36-38 mm) リアローター: φ380 x 38 mm 、キャリパー: 6 ピストン(32-36-38 mm) |

| | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| ハンドブレーキ | 機械式、リアホイールに装備 |
| ステアリング | ラックアンドピニオンパワーステアリング |
| 最小回転半径 | 6.275m |
| タイヤ | フロント :245/35ZR18、リア:335/30ZR18 |
| ホイール | フロント :8.5J×18、リア:13J×18(アルミニウム合金製) |
| Performance | |
| 最高速度 | 342km/h(小型スポイラー付き)、342km/h(小型スポイラー付き) |
| 0-100 km/h 加速 | 3.2 秒 |
| 燃料消費量(DIR 1999/100/CE に基づく) | |
| 市街地 | 32 リットル/100km |
| ハイウェイ | 13.7 リットル/100km |
| 複合サイクル | 20.6 リットル/100km |
| Capacities | |
| 燃料タンク | 100 リットル |
| エンジンオイル | 12 リットル |
| ギアボックスオイル | 3.5 リットル |
| フロントディファレンシャルオイル | 1 リットル |
| リアディファレンシャルオイル | 2.5 リットル |

| | |
|---------------|---------|
| 冷却水 | 15 リットル |
| Price | |
| 車両本体価格(消費税込み) | 未定 |