

# ランボルギーニ・ムルシエラゴ

名称.....	2
コンセプト.....	3
デザイン.....	4
エンジン.....	5
エレクトロニクス.....	7
トランスミッション.....	8
シャーシとサスペンション.....	9
ブレーキと安全性.....	11
装備品と快適性.....	12
パフォーマンス.....	14

添付：技術データ・シート

## 名 称

1879年10月5日午後遅く、コルドバ闘牛場。ホアキン・デル・ヴァル・ディ・ナヴァッラ牧場が飼育した1頭の闘牛が、有名な闘牛士、ラファエル・モリーナ・“ラガルティホ”と激しい死闘を繰り広げ、今、まさに終止符が打たれようとしています。しかし、ラガルティホはその牛にとどめの一撃を浴びせませんでした。

互いに生命を賭した者だけに通う不思議な友情。闘牛士は稀に、何度でも立ち向かって来る勇気と精神力を持つ牛の敢闘精神に敬意を払い、とどめを刺さないことがあります。ラガルティホと激しくやり合った闘牛は、その名を“ムルシエラゴ”。その後、ムルシエラゴは著名な闘牛飼育家のドン・アントニオ・ミウラに預けられ、名牛の誉れ高い子孫を誕生させました。その勇猛果敢な血統は、1世紀以上の時を経た現在まで連綿と受け継がれています。

闘牛は、パワー、積極性、そして勇気のシンボル。それは同時に、ランボルギーニ・ブランドの製品とも共通するキャラクターです。闘牛士と闘牛は、相まみえながらもひとつのユニットと化し、力と華麗さの象徴へと昇華するのです。闘牛士と闘牛こそ、バイオレンスと美を具現化する生命体であり、闘牛という名のスペクタクルをいっそう魅力的にしています。

アリーナに入れられた闘牛は、驚異的な精神力を発揮し、俊敏性とパワーを武器に闘牛士に襲いかかります。闘牛士の優美で華麗なテクニックのみが、これに打ち勝つことができるのです。

フェルッチオ・ランボルギーニは、かつて自ら自動車メーカーを興し、その象徴としてファイティング・ブルのエンブレムを冠しました。牡牛座生まれのフェルッチオにとって、これは運命だったのかもしれませんが。アウトモビリ・ランボルギーニの首脳陣も、この伝統に則り、最新モデルに伝説の闘牛の名を与えました。ランボルギーニは、ミウラ、イスレロ、ウラッコ、ブラボー、ジャルパ、エスパーダ（エスパーダは、闘牛士が使用する剣を意味するスペイン語。したがって、闘牛士自身の象徴と言えます）など、これまでも自社製スーパースポーツに闘牛にちなんだ名称をつけてきました。そして今、ランボルギーニはムルシエラゴ——伝説の闘牛の名前と同時に、スペイン語で“コウモリ”の意味もあります——を送り出します。自動車の名称としてはやや奇異な印象もありますが、ランボルギーニ牧場が自信を持って送り出すニューモデルのダイナミズム、エレガンス、そしてパワーを雄弁に物語るネーミングではないでしょうか。

## コンセプト

ランボルギーニ・ムルシエラゴは、V12 エンジンをミッドにマウント、その前方にギヤボックス、後方にリヤ・ディファレンシャルを搭載する特有のレイアウトを採用し、さらにセンター・ディファレンシャルにビスカス・カップリングを組み込む 4WD など、ランボルギーニの伝統を受け継ぐ 2 シーターの 2 ドア・クーペ（ランボルギーニの象徴とも言えるガルウィング仕様）です。

ミッドエンジンを始めとするパワートレイン・レイアウトは、すでにランボルギーニが 30 年以上も採用するものであり、理想的な重量配分（フロント：42%、リヤ：58%）を実現、トラクション、ブレーキング、ハンドリング上も大きなアドバンテージとなります。

ムルシエラゴのシャーシは、剛性が大幅に向上、20,000Nm/度を上回る強靱なねじれ剛性を達成しています。

サスペンションは、ハイパフォーマンス GT 用ソリューションとしてすでにお馴染みの独立懸架、ダブル・ウィッシュボーン。これもランボルギーニの伝統に則っています。

ボディワーク・パネルはカーボンファイバー製とし、ルーフとドアパネルのみスチールを使っています。

リヤエンドには、エンジン冷却用の 2 個の“アクティブ” インテーク。ランボルギーニ独自のコンセプト、VACS（Variable Air-flow Cooling System=可変エアフロー冷却システム）により、エアインテークは運転条件に合わせて開口部が変化します。さらに、全速度域で適切な空力効果を発揮させるため、リヤ・スポイラーにも可変機能が備えられています。リヤ・スポイラーは、0～130km/h までは全閉、130～220km/h までは半開（50 度）、220km/h を超える速度では全開（70 度）の 3 つの角度にライズアップします。エアインテーク開口部の開度やリヤ・スポイラーの角度により、ムルシエラゴの空気抵抗係数（Cx）は、0.33～0.36 の間で変化します。

フロントエンドには、ハイビーム、ロービームともに高輝度を誇るバイ・キセノン・ヘッドライトを装着。さらにフロントワイパーは、すでにその機能性が証明されているシングルアーム・パントグラフ・デザインを採用しています。このデザインには、ワイパーブレードの拭き取り面積が拡大する、言い換えれば、雨滴の付着による死角が少ないという大きなメリットがあります。また、高速時にも作動が安定している、不使用時はドライバーの視界を妨げない、という優れた特徴も有しています。

電動可倒式ウィング・ドアミラーには、ロング・サポートを採用し、巨大なリヤウィングの後方まで見通せるデザインとしています。特に、エアインテークが開いた場合、このロング・サポートの恩恵を実感するでしょう。もちろん、このようなデザインを採用しながらも、高速時にもミラーは安定した後方視界を提供します。

## デザイン

ランボルギーニ・ディアブロの後継モデルにふさわしい外観を与えること。それがデザイナーに与えられた“使命”でした。ニューモデルは、ひと目見てエキサイティングであり、間違いなくランボルギーニであり、しかも安全性や人間工学的な配慮がなされていなければなりません。

デザインチームには、「私たちがエンジンを作ろう。君たちはこれに合ったボディをデザインしてくれ」といった、シンプルなメッセージが伝えられました。スチールとカーボンファイバーによる作品は、エンジンに合わせてテラーメイドされ、ミッドマウントされる V12 ユニットのパフォーマンスを予感させます。

デザイン・コンセプトのキーワードは、ピュアなライン、官能的ながらも男性的な力強さ、航空学的アプローチ、効率、そして“オートクチュール”です。実際、ムルシエラゴのラインは、ランボルギーニの華麗な歴史を彷彿とさせ、同時に同社がこれまでに生み出した名車の息吹も感じさせてくれます。カウンタックのウェッジシェイプ、ミウラの官能的な緊張感、そしてディアブロのドラマチックなプロポーション。そんな歴代モデルを連想させながらも、未来的に仕立てられたキャビンは、未来へ第一歩を踏み出すランボルギーニの決意の現れでもあります。

ムルシエラゴのスタイリングで大きな特徴となっているのは、キャビンがボディラインにシームレスに融合する視覚的統一性です。このアプローチは、カウンタックやディアブロにも採用されたもので、フロントからリヤまで伸びた 1 本のアーチがウェッジシェイプを強調しています。

究極のスポーツであるムルシエラゴには、安易なギミックは不要であり、同時にその使用も許されません。スタイリングにもこの思想が反映された結果、デコレーションのためのデコレーションは一切なし。純粹でシンプルなラインこそ、ムルシエラゴには必要なのです。

トップアスリートを連想させるムルシエラゴ。フロントとリヤのオーバーハングを切り詰め、視覚的にもホイールアーチ周辺の筋骨隆々とした輪郭線を強調して、この力強いフォルムを形成しました。豊かな曲面が、複雑な、しかし整然としたシームレスなシルエットを描き出し、ボディ全体に微妙な緊張感を与えています。

ダイナミック感溢れる冷却系のデザインは、“機能が形態に優先する”航空学の影響を受けています。

何よりもまず、ムルシエラゴのデザインは効率的に優れていなければなりません。すべての技術的機能を可変システムにすることで、不要なエアインテークやエアロパーツなどを取り付ける必要がなくなりました。

## エンジン

ムルシエラゴの心臓、6,192cc の 60 度 V12 気筒パワーユニットは、米国、日本、ヨーロッパなど世界的にも厳格と言われる排ガス基準に適合しています。オール・アルミニウム製、無鉛ガソリン仕様のエンジンは、580PS (426kW) / 7,500rpm の最高出力と、650Nm/5,400rpm の最大トルクを発生します。

可変ジオメトリー・インテーク・システム (VIS)、吸気および排気カムシャフトを制御する可変バルブ・タイミング (VVT)、さらには排ガスを低減するとともにアイドリング回転数の制御やドライバビリティを向上させる“ドライブ・バイ・ワイヤー”電子制御スロットルを採用し、トルク特性を最適化、全速度域 (スポーツカーとしては低い回転域を含む) でフラットなトルクを実現しています。特筆すべきは 2,000rpm 時のトルクです。ムルシエラゴは、この低いエンジンスピードでも、大多数の最新グランツーリスモの最大トルクを上回るトルクを発揮します。

先代モデルとなるディアブロとは異なり、ムルシエラゴの潤滑系にはドライサンプ方式を採用、エンジン搭載位置を 50mm も低下させて、大幅な低重心化を図っています。

可変インテーク・システムは、2 個のバタフライ・バルブ (プレナム・チャンバーとバイパス・パイプにそれぞれ装着) を開閉、吸気系の主経路上流部のジオメトリーを変更して 3 つのモードを実現します。なお、システムの作動は、ランボルギーニ LIE エンジン・コントロール・ユニットによって精密に管理されています。

VACS (可変エアフロー冷却システム) は、吸気テクノロジーに一石を投じるまったく新しいコンセプトです。ハイパフォーマンス・カーにはハイパワー・エンジンが必要であり、ハイパワー・エンジンには適切なエアインテーク・システムを装着しなければなりません。従来の固定式システムでは、たとえば、外気温度が非常に高い場合など、もっとも極端なケースに対応してデザインされていました。しかしながら、実際にこのような状況に遭遇するのはそれほど多くありません (全走行のうち平均で 15%程度) でした。つまり、従来のエアインテークは、一般的な使用には大きすぎ、空力やパフォーマンス面で何らかの妥協を強いられていたこととなります。

この状況を解消するため、アウトモビリ・ランボルギーニ S.p.A. は、エンジン温度や外気温度など、その瞬間の冷却要件に従ってエアインテーク開口部を変化させる可変エアフロー冷却システムを開発しました。この結果、ムルシエラゴの空力特性は本当に必要に迫られた場合——前述の 15%——だけ、ある程度の妥協が強いられますが、それ以外の場合には、常に最適の空力特性が実現されています。

VACS の基本特性は次のとおりです。

システムを構成する 2 個のリヤ・ラテラル・エアインテークは、全閉（0 度）と全開（20 度）の 2 種類のポジションを持っています。ポジションは、作動状態（クーラント温度や外気温）に応じて自動的に切り替わりますが、ボタン操作（ただし、エンジン作動中のみ）によって手動で切り替えることも可能です。

エアインテークの開閉は、専用の PMC 電子制御ユニットによって行われます。なお、同ユニットは、リヤ・スポイラーの角度コントロールも制御します。

何らかの障害により、エアインテークが作動できないときは、安全システムがはたらき、ドライバーには警告灯によるメッセージが発せられます。

## エレクトロニクス

エンジンおよび車両の作動パラメーターは、3基の“マスター”コントロール・ユニット——2基のランボルギーニ LIE エンジン・マネージメント・システム、1基のランボルギーニ GFA 補助機能マネージメント・システム——と、1基のランボルギーニ PMC (パワー・モーター・コントロール) サテライト・コントロール・ユニットによって、厳格に管理・制御されています。

全電子制御ユニットは、CAN BUS によって相互リンクされています。

具体的には、2基の LIE ユニット (32 ビット/20Mhz マイクロプロセッサ) はそれぞれのバンクのシリンダーを制御し、各 LIE にはユニットの認識と機能分担を受け持つ識別ピン・コネクタを持っています。“ボディ”制御を受け持つ GFA および PMC ユニットは、それぞれ 32 ビット/20Mhz のマイクロプロセッサであり、共通の 80 ピン・コネクタを有しています。

電子制御ユニットの主な機能は次のとおりです。

- 燃料噴射マネージメント (マルチポイント・インジェクション、噴射タイミングおよび順序)。
- 点火マネージメント (ブレーカーレス・イグニッション、各気筒専用コイル付)。
- 可変バルブ・タイミング・マネージメント—インテークおよびエグゾースト・バルブ—(VVT)。
- 可変ジオメトリー・インテーク・システム・マネージメント (VIS)。
- デトネーション・マネージメント (ノック・センサーによる)。
- 外部ノイズ・レベル・マネージメント (ランボルギーニ ECS)。
- ドライブ・バイ・ワイヤー・システム・マネージメント (電子スロットル)。
- トラクション・コントロール・システム・マネージメント (TCS)。
- インストルメント・パネル・マネージメント。
- 可変ジオメトリー・インテーク・システム・マネージメント (ランボルギーニ VACS)。
- リヤ・スポイラー・マネージメント。

電子制御システムはまた、以下の診断機能も担当します。

- OBD II オンボード診断システム。
- ランボルギーニ LDAS 診断システムおよび“ブラックボックス”レコーダー。
- 米国、ヨーロッパ、日本の排ガス基準に準拠するための専用制御アルゴリズム。

## トランスミッション

前述のとおり、ランボルギーニ・ムルシエラゴには、同社初の 6 速ユニットとなる新型ギヤボックスが装着されています。なお、パワートレイン・レイアウトは、エンジン前方にギヤボックスを装着するというランボルギーニの伝統が踏襲されています。システムの剛性を向上させると同時にスムーズな作動を実現するため、プライマリーおよびセカンダリー・シャフトは 3 個のベアリングを介してマウントされています（ディアブロでは 2 個）。

ギヤボックスの潤滑は、ギヤボックス内部に装着されたポンプによる強制式です。また、最新世代のダブルおよびトリプル・コーン・シンクロメッシュを採用するとともに、コントロール・リンクージを最適化、シフト時に要する負荷を軽減しています。

リヤ・ディファレンシャルはエンジンにフランジ・マウントされており、パワートレイン全体を車両から分離しなくても、ディファレンシャルだけ交換できるようになっています。

クラッチ制御システムは、クラッチ・リリース・ベアリングと同軸上にスレーブ・シリンダーを装着、クラッチペダルの踏力を大幅に軽減しました。

ムルシエラゴは、ディアブロと同様、フルタイム 4WD を採用し、センター・ディファレンシャルにはビスカス・カップリング（ビスカス・トラクション・システム）を使用しています。加えて、フロントに 45%、リヤに 25%のロックング・ファクターを持つリミテッド・スリップ・ディファレンシャルを装着して、アクティブ・トラクション・コントロール・システムを実現しています。この結果、プライマリー・アクスル（リヤ）に過度の駆動トルクが伝達された場合、余剰分は自動的にセカンダリー・アクスル（フロント）に配分され、常に理想的なトラクションが維持されます。

さらに、極限状態にも対応するため、ランボルギーニはエンジンに直接作用するトラクション・コントロール・システムも開発しました。

グリップの限界が近づくと、スロットル（DBW システムによる）およびインジェクション／イグニッション・システムにコマンドを送信し、駆動トルクを適正值まで減少させます。



## シャーシとサスペンション

ムルシエラゴのシャーシは、大幅な剛性向上により、20,000Nm/度を超えるねじれ剛性を達成しています。

高剛性の実現は、シャーシ・デザイン・プログラムの基本的な目標でした。剛性が向上すると、車両全体のパフォーマンスも向上するだけでなく、サスペンションの挙動やハンドリング、さらには快適性も向上する一方で、室内騒音を低減することができます。シャーシは、高強度鋼管を基本とし、これにカーボンファイバー／ハニカムの構造部材を組み合わせています。

カーボンファイバー部材は、接着剤とスチール・リベットによって、スチール・フレームに接続されています。

構造部材としても機能するスチール・ルーフと、カーボンファイバー・フロアパンがチューブラー・フレームに接続されています。また、プレス・スチールパネルには補強リブを施し、これも構造部材として機能させています。

旧型シャーシと比較した場合、新型には次のような特徴があります。

- シャーシ・フロントエンドでは、ショックアブソーバー、トーションバー、フロント・サスペンションのマウントが 15mm 前方に移動（ホイールベース：2,665mm）する一方で、リヤ・ホイールハウス周りのチューブやパネルをカーボンファイバー・パネルに置き換え、フレーム外縁に装着。さらに、前方に移動したフロント・アクスルに合わせてロワパーツのジオメトリーを再設定し、整備性やペダル用スペースを拡大。
- リヤ・ショックアブソーバー・マウントに、新設計の高剛性リムーバブル・クロス・メンバーを装着。

独立懸架のフロント／リヤ・ダブルウィッシュボーン・サスペンションは、スチール・アーム、油圧ショックアブソーバーを基本構成とし、ハンドリングおよび直進安定性の向上を目指して最適化されています。なお、ショックアブソーバーには、自動および手動調整が可能な電子制御減衰力調整機能が組み込まれています。

スプリング、ショックアブソーバー、アンチロールバー（フロントおよびリヤ）、サスペンション・セットアップなど、あらゆる部位に改良の手が加えられています。

また、フロントに“アンチ・ノーズダイブ”、リヤには“アンチ・スクワット”の両システムが採用され、加減速中にもサスペンションの挙動を最適化していることも重要なポイントです。

スプリング——左右フロントに1本ずつ、リヤには2本ずつ——は、ショックアブソーバーと同軸にマウントされています。

このスプリング/ダンパー・アセンブリーは、フランブロック・ブッシュを介して、シャーシに取り付けられています。

コンシールド・バルブを持つアルミニウム合金ホイールは、フロントが8.5×18インチ、リヤが13×18インチです。これには245/35ZR18（フロント）と335/30ZR18（リヤ）のピレリP-Zero“ロツツ”スーパー・パフォーマンス・タイヤが組み合わせられます。

新たな意匠が施されたホイールは、ブレーキ・ディスクおよびキャリパー周りの冷却特性が改善されています。

ピレリ製ニュータイヤは、乗り心地とハンドリングが向上する一方で、ロードノイズが低減されています。

## ブレーキと安全性

安全性の高さはランボルギーニ・ムルシエラゴの大きなポイントです。ブレーキ・システムは、4輪ともにベンチレーテッド・ディスク、4ピストン・キャリパーの構成を取り、フロントとリヤが独立した2系統の油圧回路を有しています。システムにはさらに、タンデム・マスターシリンダー、バキューム・サーボ・ブレーキ、緊急ブレーキ、パーキング・ブレーキが装着されています。DRP（ダイナミック・リヤ・プロポーションング）とTCSを備える4チャンネルABSも標準装備されています。

TRW アンチロック・ブレーキ・システムは、基本システムの重要コンポーネントであり、電子制御油圧コントロール・ユニットと4個のホイールスピード・センサーにより構成されています。

電子制御油圧コントロール・ユニットは、専用のマイクロプロセッサを内蔵、ハブ・フランジに装着された4個の電磁スピード・センサーから送信されるシグナルに基づいて、各ホイールの速度と加速度を算出します。さらにマイクロプロセッサは、算出結果によって各ホイールのスリップ状態を検知し、スリップが発生している場合には個別にブレーキフルード圧を調節することにより、最大限の制動効果が得られるようにします。

4チャンネル・システムは、各ホイールを個別に監視・制御する能力を有しています。

2系統独立ブレーキ回路（フロントとリヤ）がもたらす安全性を確保するため、制御ユニットの油圧コンポーネントはすべて別体とし、フロントおよびリヤ・ブレーキのシステムには共有部分がひとつもないように設計されています。ABSに不具合が発生した場合（ダッシュボードには赤色の警告灯が点灯）にも、基本のブレーキ・システムは通常どおり機能します。

DRP機能は、ABSが介入しない時を含めて、あらゆる局面で常に理想的な制動力配分を実現できるように、パラメーターが見直されました。

ムルシエラゴでは、パッシブ・セーフティも大幅にレベルアップされています。運転席側にはシングル・インフレーター仕様の60リットル・エアバッグ、助手席側にはデュアル・インフレーターを持つ130リットルのエアバッグを装着し、これをキャビン・デザインの一体感を損なわないシームレスなパネルで覆っています。

ムルシエラゴは、欧州連合（EU）、日本、および米国の安全基準をすべて満たしています。具体的には、FMVSS201——内部衝撃時の乗員保護、FMVSS208——クラッシュ時の乗員保護、FMVSS214——側面衝撃時の乗員保護、FMVSS301——燃料システムの完全性、FMVSS302——インテリア素材の不燃性、および第581条——バンパー基準、正面衝突に関する欧州指令1999/98/CE、および側面衝突と柱状障害物への衝突に関する欧州指令96/27/CEに準拠しています。

## 装備品と快適性

ランボルギーニ・ムルシエラゴのステアリング・ホイールを握った瞬間、すべてがドライバーの制御下に入ります。視認性が高く、正確な計器類やコントロール類は、すべてが単一の電子制御パネルにグループ化され、視覚的にも機能的にもいっそうの進化を遂げています。このパネルは、CAN BUS を介して、ランボルギーニ GFA コントロール・ユニット（ボディ・コンピュータ）と直接のインターフェースを有しています。

インストルメント・パネルには、平均／最高速度、最大加速度、巡航可能距離を表示するトリップ・コンピュータ、クロノメーター、電圧計も装着されています。

さらに、電動可倒式ヒーター付きウィング・ドアミラー、非反射型ルームミラー、低速ではフロント・アクスルを 45mm リフトするアクスル・リフティング・システムなどのドライバー支援機能も付加されています。

インテリアは、豪華なレザー内装を基本に、3 スポーク・スポーツ・ステアリング・ホイール（革巻）、スチール製シフトレバーとセレクター・ゲートをアクセントとし、ここでもランボルギーニの伝統に立脚しつつ、現代にふさわしい進化を実現しています。収納スペースも豊富な上、オーディオ／CD オートチェンジャーはランボルギーニ・スペックに合わせて専用チューンされています。

さらにオプションとして、ローレシオ・ギヤやサテライト・ナビゲーション・システムを用意。スーパー・ハイパフォーマンスを誇るムルシエラゴは、高性能でありながら快適性を犠牲にすることはありません。この点こそ、ムルシエラゴが先代ディアブロから大きく成長したと言われる所以です。

ドア開口角を 5 度拡大するとともに、サイド・メンバー位置を 25mm 低めて、乗降性を向上させました。インテリアでは、ルーフ・サイド・メンバーのデザインを見直し、足元部をサイズアップし、運転席／助手席エリアともにスペースを拡大しています。

室内騒音レベルも大幅に低減しています。これには、最適化された遮音材、ノイズ伝達経路への対策、インテグラル・パネルの採用、ホイールハウスへの吸音材の装着など、さまざまな手法が採られています。

剛性が増したシャーシも、快適性の向上に間接的ながら重要な役割を果たしています。

さらに、トランスミッション・トンネルやエンジン・バルクヘッドに耐熱材を施し、キャビンの快適性を向上させています。

空調コントロールについても、エア吹き出し口のレイアウトを見直し、システムの効率をアップさせ、さらには新たな制御アルゴリズムを組み込んで、快適性を大幅に高めることに成功しました。

ムルシエラゴの空調コントロール・システムは、16～31℃の設定域を持ち、季節や外気温度に応じてエアの配分を自動的に変化させます。また、8種類の設定があるブロワ・スピード、内気循環／外気導入の切替、コンプレッサー制御もすべて自動で行われます。

なお、空調コントロール・システム、オートマチック・デフロスターおよび診断機能の作動許容範囲は、外気温レベルで-29～55℃となっています。

## パフォーマンス

60度V12エンジンは、7,500rpmで580PS（426kW）の最高出力を、5,400rpmで650Nmという驚異的な最大トルクを発生し、ランボルギーニ・ムルシエラゴを330km/hを上回る最高速度に導きます。また、静止状態からわずか3.8秒後には100km/hに達する強烈な加速を提供します。

フラットなトルク特性、強大なパワー、新開発の6速ギヤボックス、改良型エンジン・マネージメント・システムなどが相まって、旧ディアブロをはるかに上回るドライバビリティを実現しています。

ねじれ剛性がアップしたシャーシ、低重心化、サスペンションやタイヤの最適化、エアロダイナミクスの改善などにより、ハンドリングや高速安定性も向上しています。

このようなドライバビリティとパフォーマンスの向上は、限界走行時にもはっきりと感じられます。同時に、快適性の点でも、その動力性能に匹敵する進化を遂げたニューモデル。それが、ランボルギーニ・ムルシエラゴです。

# Motore 12 cilindri di 6.2 litri,

4 valvole per cilindro



6.2 litre 12 Cylinder engine with  
4 valves per cylinder

6192 cm<sup>3</sup>

426 kW (580 CV) a 7.500 giri/min

650 Nm a 5.400 giri/min

6192 cc

426 kW (580 hp) at 7,500 rpm

650Nm at 5,400 rpm



