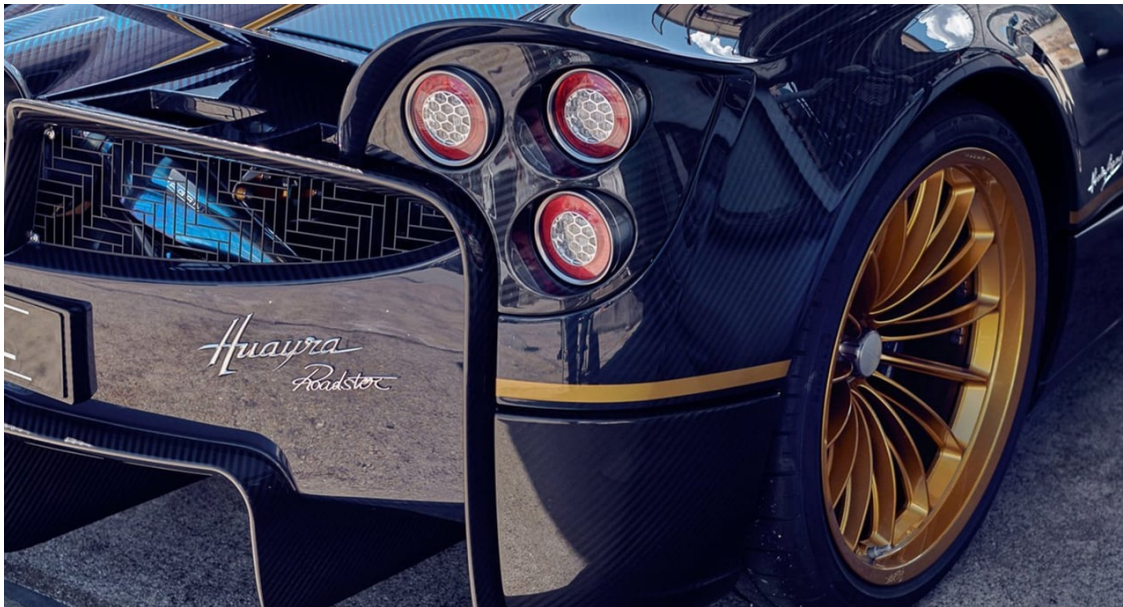


CLASSIC DRIVER

Der Pagani Huayra Roadster ist eine Symphonie aus Sound, Drama und italienischer Handwerkskunst

Lead

Wir bei Classic Driver sind in der Regel eher in einen klassischen Lancia als den neuesten Lamborghini vernarrt. Dennoch gibt es hin und wieder auch ein modernes Modell, das uns begeistert. Und dieser Pagani Huayra Roadster von Loris Kessel Auto SA ist so ein Fall.



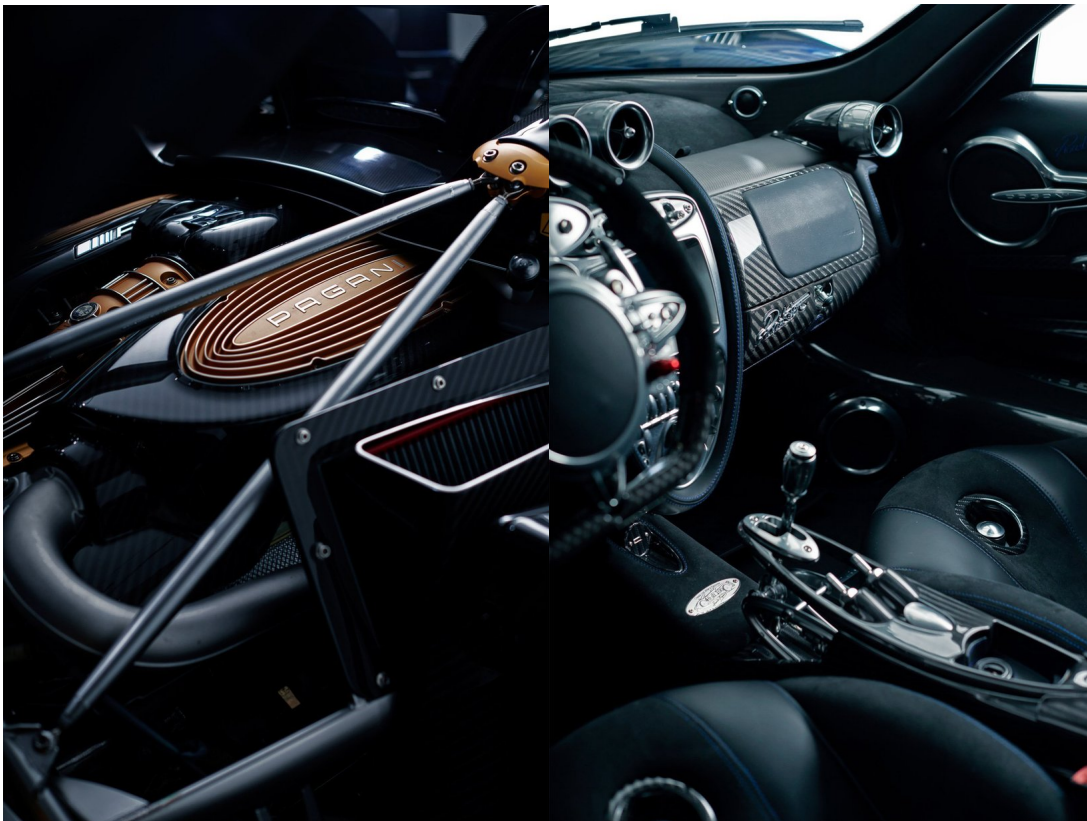
Wo fängt man bei so einem Stück Technik überhaupt an? Beim Motor? Beim üppig ausgestatteten Interieur? Beim berausenden Auspuffsound? Auf all diese Dinge werden wir in diesem Artikel eingehen, aber zunächst einmal sollten wir einen Moment lang durchatmen und unseren vor Staunen offenen Kiefer schließen. Dies ist ein Pagani Huayra Roadster Baujahr 2017, ein Supersportwagen, von dem Horacio Pagani selbst behauptet, es sei „das komplizierteste Projekt, dass das Unternehmen je in Angriff genommen hat“.

„Kompliziert“ ist ein treffendes Wort, um den Huayra zu beschreiben. Denn es handelt sich um ein Auto, bei dem man ein Auge fürs Detail haben muss, um seine vielen Leistungs- und Designmerkmale vollständig zu verstehen. Sicher, wenn man ihn am Straßenrand parkt, weiß man, dass er etwas Besonderes ist. Aber erst wenn man durch die Motorabdeckung aus Plexiglas blickt oder einen Blick durch die Heckschürze wirft, wird man die Handwerkskunst dieses Pagani schätzen lernen. Die Entwicklung und Produktion des seit 2012 gebauten Huayra Coupés dauerte sechs Jahre und schon das geschlossene Modell ist noch immer höchst eindrucksvoll. Doch wie jeder große Künstler strebte Horacio nach Perfektion, und mit dem 2017 in Genf vorgestellten und nur 100 Mal gebauten ersten Roadster (es folgten dann noch 40 des Typs BC) näherte er sich diesem Ziel weiter an.



In fast allen Fällen erhöht sich das Gewicht eines Autos, wenn das feste Dach entfernt wird. Geschuldet den Versteifungen an Rahmen und Karosserie sowie besonders robusten Überrollbügeln. Pagani verfolgte jedoch ein ehrgeiziges Ziel: einen Roadster zu entwickeln, der leichter sein sollte als das Coupé, das zu diesem Zeitpunkt bereits das leichteste Hypercar auf dem Markt war. Wir sprechen über also über eine echte (Tor)tour!

Das Ergebnis ist etwas ganz Außergewöhnliches: Verglichen mit dem Trockengewicht des Huayra Coupés - 1.350 kg - ist der Roadster mit 1.280 kg ganze 70 kg leichter, was eventuell auf die dramatischen, aber schweren Flügeltüren des Coupés zurückzuführen ist. Dennoch ist selbst das Trockengewicht des Coupés sehr beeindruckend, und das liegt vor allem am beim Roadster noch weiter verstärkten CFK-Titan-Monocoque von Pagani. Das Dach aus Karbon und Glas lässt sich manuell demontieren - einziges Problem, es gibt nirgendwo einen Platz zum Verstauen. Wer also offen losfährt und dann in einen plötzlichen Regenschauer kommt, muss notfalls unter einer Brücke parken und so lange warten, bis der Regen aufhört.



Ebenso beeindruckend wie das ganze Auto ist der Motor des Huayra: der Twinturbo-6,0-Liter-V12 vom Typ M158, der die Zusammenarbeit mit AMG fortsetzt. Er bringt 764 PS auf die Straße, 24 mehr als das Coupé und 314 PS mehr als der erste Zonda (C12) von 1999 in seiner Version mit dem 450 PS starken 6,0-Liter-Mercedes-Saugmotor vom Typ M120

All diese bereits unglaublichen Leistungsdaten verblasen jedoch zur Bedeutungslosigkeit, wenn man in den Roadster einsteigt. Wo ein typisch italienisches, weil exquisit künstlerisches Flair den Fahrer umgibt. Die Karbonfasereinlagen an den Außenseiten gehen bis in den Innenraum über und werden dort durch sehr viel Chrom und Alcantara ergänzt. Die niedrige und bequeme Sitzposition erinnert eher an einen Kampfjet als an ein Auto, und viele der Fahrmodi und Infotainment-Tasten sind nur einen Daumenbreit entfernt. So kann man sich ganz aufs Fahren konzentrieren oder einfach dem Zischen und Surren des V12 lauschen, der nur wenige Zentimeter hinter dem Sitz sitzt.



Dieses Exemplar ist ein wahres Liebhaberstück, ausgeführt in einem atemberaubenden blauen Karbon-Farbtönen mit goldenen Akzenten rundum. Im richtigen Sonnenlicht wird das Karbongeflecht auf allen Karosserieteilen sichtbar und bildet einen auffälligen Kontrast zu dem kühnen goldenen Streifen, der sich in aufsteigender Linie an beiden Flanken entlangzieht.

Dieses außergewöhnliche Stück Technik und Design ist derzeit bei Loris Kessel Auto SA zu einem Preis von 3.619.480 \$ erhältlich - ein Betrag, der aufgrund der Seltenheit des Roadsters und seiner schieren Dramatik nur noch steigen dürfte.

Dieser gesponserte Artikel wurde im Rahmen einer bezahlten Partnerschaft mit Loris Kessel Auto SA produziert und veröffentlicht. Alle Informationen über technischen Zustand, Historie und Sonstiges wurden vom Verkäufer bereitgestellt.

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/der-pagani-huayra-roadster-ist-eine-symphonie-aus-sound-drama-und>

© Classic Driver. All rights reserved.