

### 7 ハイプレッシャーリザーバー

この丸型のアクムレータは変速システム用のハイプレッシャーリザーバー。もちろんこれが存在するのはRトロニックのみということになり、日本未導入の6MTモデルには存在しないパーツだ。この上には油圧を生み出すためのオイルポンプとハイドロリックオイルタンクが設けられている。このオイルポンプの他、エアコンコンプレッサー、ドライブサンプのオイルポンプ、ウォーターポンプはベルトではなくシャフトによって駆動される。

### 6 ドライブシャフト

リヤ側のドライブシャフトはここにある。直径は実測でφ28mmだった。余談だが、ガヤルドのドライブシャフトはR8よりもかなり余裕があり、前後共φ32mmのものが採用されていた。このようにアウディとラボルギーニでは、さほど部品の共通化が 計られていないようだ。

### 5 ミッションオイルクーラー

ボディ右側のインナーフェンダー裏側にあるスペースには、ミッションオイル用のオイルクーラーが組み込まれていた。P8のリヤサスペンションの写真で、サスペンションアームの取り付け位置付近に写っているサーモスタットは、このミッションオイルクーラー用の物である。

### 4 エンジン

エンジンの位置はここ。潤滑系はドライブサンプとなっているので、このようにギリギリまで低く搭載することが可能となっている。前方側にオルタネーター等の補機類を駆動するベルトが掛かっているが、ちゃんとサーピスに必要なクリアランスが確保されているので通常のメンテナンスではエンジンを降ろす必要はない。ちなみに、重整機でエンジンを下ろすときにはバンパーとリヤパネルを外して、ミッションやデフと一緒に後方に引き抜くのだという。

### 3 プロペラシャフト

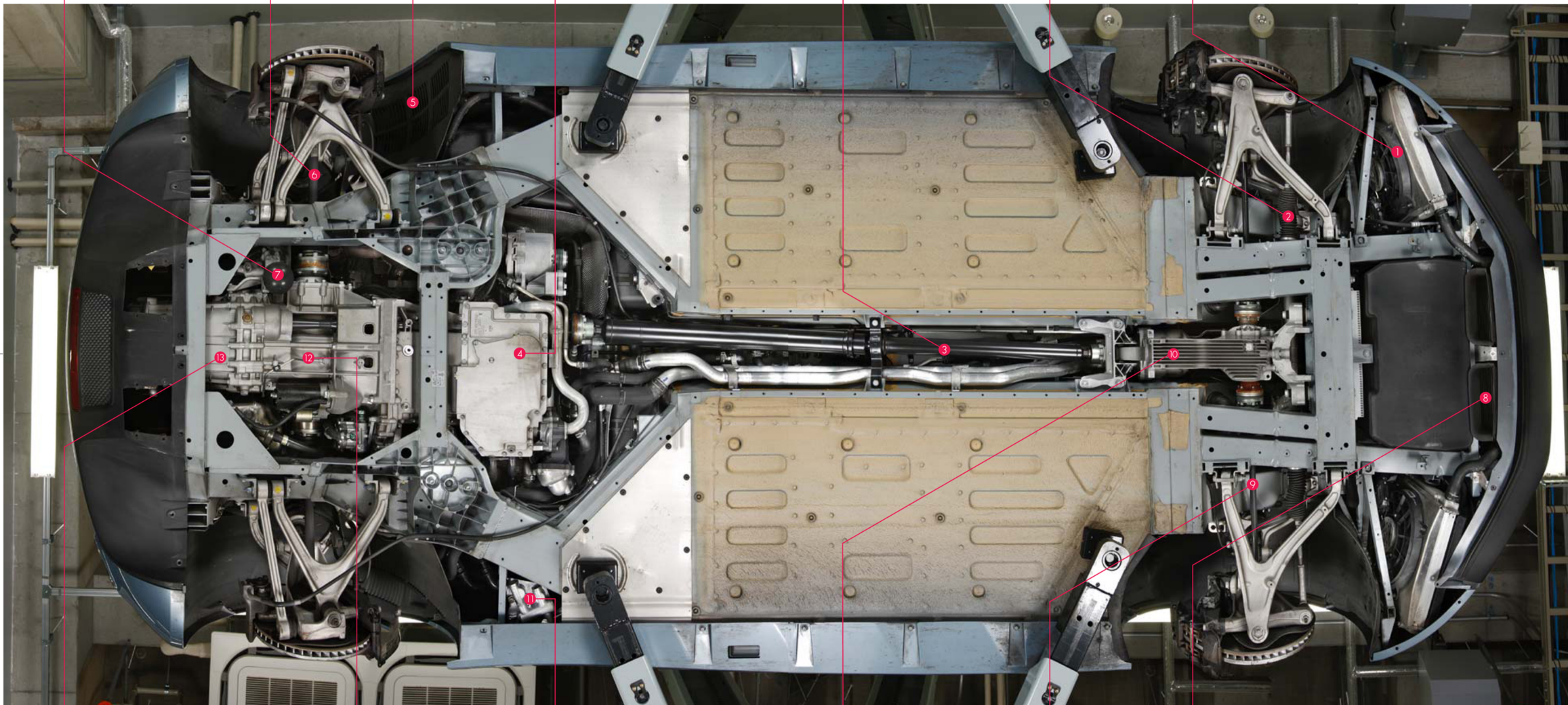
フルタイム4WDなのでボディのセントーンネルの中にはプロペラシャフトが貫通している。裏面からの写真を見ればシャフトが斜めにエンジンの右側を通過してトランスファーへと伸びていることが分かる。セントーンネルの中には冷却水の通るパイプやエアコンのホースなども収納されている。尚、この部分は軽合金製のカバーと計32個ものトルクスを使って、がっちりと塞がれているのだが、これはボディ剛性の向上も考慮していることだろう。

### 2 ステアリングラック

ステアリングのラックは強固なスペースフレームに、がっちりと固定されている。右側は厚さ32mmのアルミのプロックをブラケットにしているほど。もちろんロードカーなのでラバーブッシュは入っているが、容量は小さめでステアリングフィールを重視していることが分かる。

### 1 ラジエター&コンデンサー

さすがにこのクラスの高性能ミッドシップでは冷却が大変なようで、フロントの左右にはアディショナルのラジエターが配置されている。ラジエターのメーカーはバイクでも有名なオーストリアのKTM。この左右のラジエターには、エアコンのコンデンサーが重ねて装着されていた。



### 13 ミッション

この部分がトランスミッション。基本的にはRトロニックも6MTも同じだが、Rトロニックにはマニエッティ・マレリ製のアクチュエーターが追加される。意外に？どこかにランボルギーニの痕跡がないか探したところ、ただ一箇所だけ、このミッションケースの上部にファイティングブルのエンブレムを見つけたことができた。ケースはアフターマーケットのホイールなどで有名なイタリアのアルミ部品の特許メーカー、トゥーラ社製だった。

### 12 リヤデフ

これがリヤのデフケース。エンジンのトルクはインプットシャフトで一度このデフの後にミッションに伝えられてから、反転してデフケース内のリングギアを回転させる。フロント側は、デフケース右下→エンジン右側→プロペラシャフトを経由して、センターフロントデフに送られる。プロペラシャフトの延長線上にデフケースを横切る黒いシャフトが見えることだろう。リヤデフにはLSDが組み込まれるが、フロントはオープンデフとなる。

### 11 エンジンオイルクーラー

R8の潤滑系はドライブサンプなので、ここにはオイルタンクとオイルクーラーが組み込まれている。尚、ドライブサンプ用のオイルポンプ自体はエンジンの左側に 配置されている。P8のエンジンコンパートメントの写真を見ると、左側にエンジンオイル用のフィルターキャップが見えることに気付くはずだ。通常の油圧ゲージなどは設けられていないが、エンジンオイルの量は常時モニターされているので、現実にはユーザー自身が点検することはない。

### 10 フロントデフ

ここがフロントのディファレンシャルユニット。このケースの内側にはビスカスカップリング式のセンターデフも組み込まれている。ガヤルドではイタリアのGTC(グラツィアーノ・トランスミッション)製が採用され、若干右側にオフセットされて搭載されていたが、このR8ではドイツのゲトラグ製が採用され、きちんとボディの中央に配置されていた。固定方法はフロント側2箇所、リヤ側1箇所、容量のあるラバーマウントを介したもので、

### 9 ドライブシャフト

これがフロント側のドライブシャフト。細いことは写真でもお分かりになるだろうが、実測してみたら僅かφ20mmしかなかった。ガヤルドの場合はデフの配置と構造のため、左側のドライブシャフトの方が長くなってしまっているが、このR8ではきちんと左右両方に長になっている。

### 8 ラジエター

この位置からではほとんどその姿を見ることができないが、ここにメインのラジエターが納まっているのだという。つまりR8はトリブルラジエターとなっているというわけだ。その後に見える黒いボックス状の部分はトランスルーム。バッテリーは、その後ろ側に配置されている。