



Comunicato Stampa

Lamborghini Aventador S: un nuovo e più elevato punto di riferimento nel campo delle supersportive

- **Nasce la nuova generazione Lamborghini con motore V12**
- **Nuovo design iconico incentrato sull'aerodinamica**
- **Nuovo sistema a quattro ruote sterzanti**
- **Miglioramenti significativi in termini di sospensioni ed elettronica, con modalità di guida personalizzabili**
- **Motore aspirato V12 dalla potenza maggiorata: 740 CV**
- **Da 0 a 100 km/h in 2,9 secondi, con una velocità massima di 350 km/h**

Sant'Agata Bolognese, 19 dicembre 2016 - La nuova Lamborghini Aventador S presenta un nuovo design aerodinamico, sospensioni riprogettate, maggiore potenza e una dinamica di guida completamente rivista. "S" è il suffisso utilizzato per le versioni migliorate di modelli Lamborghini già esistenti e definisce un nuovo punto di riferimento per la Lamborghini Aventador con motore V12.

"Non è solo una Aventador di nuova generazione, ma anche l'espressione di nuovi traguardi tecnologici e prestazionali nello sviluppo delle supersportive", ha dichiarato Stefano Domenicali, Chairman e Chief Executive Officer di Automobili Lamborghini. "La Aventador S incarna design visionario, tecnologia all'avanguardia e dinamica di guida in perfetta armonia, elevando il concetto di supersportiva a un nuovo livello."

Design e aerodinamica

Molte sono le novità messe a punto per gli esterni della Aventador S, soprattutto su avantreno e retrotreno, anche se il suo profilo rimane sempre quello inconfondibile di una Aventador. Ogni elemento modificato è stato riprogettato con uno scopo ben preciso: ottenere la massima efficienza aerodinamica, mettendo in risalto il complesso e vigoroso dinamismo della Aventador. Inoltre il Centro Stile Lamborghini ha integrato in modo efficace alcuni elementi iconici del passato: per esempio le linee dei passaruota ricordano quelle della Countach.

Un frontale più aggressivo e uno splitter anteriore più lungo deviano il flusso d'aria per una migliore efficienza aerodinamica, un maggiore raffreddamento del motore e sui radiatori. Due convogliatori d'aria sui lati del paraurti anteriore riducono l'interferenza aerodinamica degli pneumatici anteriori e ottimizzano il flusso di scia verso il radiatore posteriore.

Automobili Lamborghini S.p.A.

Direzione Comunicazione

Gerald Kahlke

Telefono +39 051 6817711

gerald.kahlke@lamborghini.com

Ufficio Stampa - Italia e Sud Europa

Clara Magnanini

Telefono +39 051 6817711

clara.magnanini@lamborghini.com

Ufficio Stampa - Corporate e Motorsport

Chiara Sandoni

Telefono +39 051 6817711

chiara.sandoni@lamborghini.com

Ufficio Stampa - Eventi e

Collezione Automobili Lamborghini

Rita Passerini

Telefono +39 051 6817711

rita.passerini@lamborghini.com

Ufficio stampa - UK e Medio Oriente

Juliet Jarvis

Telefono +44 (0) 7733 224774

juliet@jic.uk.com

Ufficio stampa - Nord e Sud America

Jiannina Castro

Telefono +1 (703) 364-7926

jiannina.castro@lamborghini.com

Ufficio Stampa - Sud-est asiatico, Oceania e Inr

Silvia Saliti

Telefono +65 9651 8955

silvia.saliti@lamborghini.com

Ufficio Stampa - Cina

Nancy Rong 荣雪霏

Telefono +86 10 6531 4614

xuefei.rong@lamborghini.com

Ufficio Stampa - Giappone e Corea del Sud

Kumiko Arisawa

Telefono +81 3 5475 6626

kumiko.arisawa@lamborghini.com



Comunicato Stampa

Sulle linee posteriori della Aventador S domina un diffusore nero, disponibile in carbonio su richiesta, e caratterizzato da una serie di alette verticali che amplificano gli effetti del flusso d'aria, riducono la resistenza tramite il recupero di pressione e generano deportanza. Sul paraurti posteriore sono visibili tre terminali, elementi caratterizzanti il nuovo sistema di scarico.

L'alettone posteriore attivo si può posizionare a tre diverse inclinazioni, in base a velocità e modalità di guida selezionata. La sua funzione è di ottimizzare l'equilibrio generale della vettura, grazie anche ai generatori di vortici, inseriti sulla parte anteriore e sul retro del sottoscocca, che amplificano al massimo il flusso d'aria e agevolano il raffreddamento dei freni.

Il design della Aventador S risulta significativamente migliorato in termini aerodinamici. La deportanza anteriore è stata aumentata di oltre il 130% rispetto alla Aventador Coupé. Quando l'alettone è in posizione ottimale, l'efficienza generale a deportanza massima aumenta di oltre il 50% e a resistenza minima di oltre il 400% rispetto al modello precedente.

4 capolavori di Ingegneria: emozione di guida amplificata da quattroruote motrici, nuove sospensioni attive, innovativo sistema a quattro ruote sterzanti e nuova modalità di guida EGO

Il telaio della Aventador S conserva l'esclusiva monoscocca in fibra di carbonio, rigida ma leggerissima, tipica della Aventador, con telaietti applicati in alluminio, per un peso a secco complessivo di soli 1.575 kg.

La Aventador S è stata riprogettata attorno al concetto di "controllo totale" per offrire un'esperienza di guida straordinaria e prestazioni di primo livello. Ogni singolo aspetto della nuova supersportiva, dalle sospensioni ai controlli elettronici, è stato migliorato con l'obiettivo di potenziare il controllo della vettura e valorizzare l'esperienza di guida

Il miglior **controllo laterale** è dato dal nuovo sistema a quattro ruote sterzanti adottato per la prima volta su una Lamborghini di serie. Questo sistema garantisce una maggiore agilità alle basse e medie velocità e più stabilità alle alte velocità. Sull'asse anteriore è combinato con lo sterzo dinamico Lamborghini Dynamic Steering (LDS), messo a punto per ottenere una risposta più naturale e maggiore reattività nelle curve più strette e specificatamente adattato per essere integrato con il Lamborghini Rear-wheel Steering (LRS), il sistema sterzante posteriore. Due attuatori separati reagiscono in cinque millisecondi alle sterzate del conducente, permettendo così una regolazione in tempo reale di angolazione e un migliore bilanciamento tra tenuta e trazione.



Comunicato Stampa

A bassa velocità, le ruote posteriori si trovano nella direzione opposta rispetto all'angolo di sterzata, riducendo così virtualmente il passo. Grazie ad una attività volante ridotta l'Aventador S è più agile con performance in curva inarrivabili. Allo stesso tempo, grazie ad un angolo di sterzata ridotto la vettura è più facile da manovrare in città e a velocità ridotte.

Ad alta velocità, invece, le ruote anteriori e quelle posteriori hanno la stessa direzione di sterzata, assetto che permette di ampliare virtualmente il passo, garantendo così una maggiore stabilità e ottimizzando la reattività della vettura.

Il **controllo verticale** è dato dalle sospensioni magnetoreologiche (Lamborghini Magneto-rheological Suspension, LMS) con sistema pushrod, che vantano cinematismi migliorati per essere adattati al nuovo sistema a quattro ruote sterzanti. La nuova geometria delle sospensioni, ottimizzata grazie al Lamborghini Rear-wheel Steering (LRS), prevede un braccio inferiore, un braccio superiore e un mozzo fermo corona per ridurre incidenza e carico sul sistema. Un nuovo sistema di sospensioni variabile in tempo reale ottimizza il controllo su ruote e carrozzeria, amplificando al massimo equilibrio e rigidità, mentre le nuove molle posteriori rendono la vettura più bilanciata.

Il **controllo longitudinale** è dato da una migliorata strategia ESC con un più rapido e accurato controllo della trazione e della dinamica della vettura, a seconda della modalità di guida selezionata. Ampiamente testata su superfici diverse, inclusi neve e ghiaccio, la Aventador S offre un miglior rilevamento dell'aderenza, che ottimizza al massimo la tenuta di strada in ogni condizione di guida e ne migliora la manovrabilità. La trazione integrale permanente della Aventador S è stata calibrata per rispondere all'effetto stabilizzante del nuovo sistema sterzante posteriore, e permette così di trasferire una coppia più elevata sul retrotreno. Con il rilascio dell'acceleratore, la minore coppia dell'avantreno consente di ottenere un comportamento sovrasterzante e sportivo della vettura, ma sempre nella massima sicurezza.

Per la gestione di questi sistemi i progettisti di Lamborghini hanno integrato in maniera efficace l'unità di controllo Lamborghini Dinamica Veicolo Attiva (LDVA). LDVA è una sorta di cervello elettronico che riceve in tempo reale informazioni precise sulla mobilità del veicolo attraverso input trasmessi da tutti i sensori presenti sull'auto. Ha quindi la funzione di definire in modo istantaneo il miglior set up per tutti i sistemi attivi e di garantire così il miglior comportamento dinamico per ogni condizione di guida.



Comunicato Stampa

Concetto EGO: modalità di guida personalizzabili

La Aventador S permette al conducente di scegliere tra quattro diverse modalità di guida: STRADA, SPORT, CORSA ed EGO, la nuova funzionalità che influisce su comportamento di trazione (motore, cambio, trazione integrale), sterzata (LRS, LDS, Servotronic) e sospensioni (LMR).

STRADA è la modalità che offre il massimo grado di comfort ed è ideale per la guida di tutti i giorni; SPORT è riservata a una guida più sportiva a trazione posteriore, mentre la modalità CORSA offre massime prestazioni su pista.

La nuova modalità di guida è chiamata EGO, che consente di scegliere tra diversi ulteriori profili di configurazione che il conducente può personalizzare, selezionando i propri criteri preferiti per trazione, sterzata e sospensioni all'interno della gamma delle impostazioni STRADA, SPORT e CORSA.

Tutte le modalità di guida sono state ricalibrate nella Aventador S, migliorando l'integrazione dell'ESC con la trazione integrale e l'interfaccia tra il sistema di gestione della coppia motore e la risposta del controllo trazione. La continua coppia distribuita su retro e avantreno, in ogni modalità di guida, è stata ricalibrata in funzione del sistema di ruote posteriori sterzanti, accentuando ulteriormente le differenze tra le varie modalità di guida.

In modalità STRADA, lo smorzamento progressivo degli ammortizzatori è stato reso più fluido per migliorare comfort e stabilità sulle strade più difficili. La ripartizione standard della coppia tra fronte e retro è 40/60: sicura e stabile grazie alla massima aderenza, la vettura è facile da guidare e controllare.

In modalità SPORT, l'effetto stabilizzante del sistema sterzante posteriore permette di trasferire coppia fino al 90% sul retrotreno, per la massima sportività e divertimento anche su strade tortuose. Precisione e risposta di guida per il conducente sono state migliorate, senza però scendere a compromessi sul fronte di sicurezza e comfort. Quando si rilascia l'acceleratore, la coppia ridotta trasferita sull'avantreno migliora l'agilità della vettura, con la possibilità di sovrasterzare facilmente utilizzando poco gas e controllo del volante.

In modalità CORSA, il conducente percepisce un intervento meno invasivo della dinamica e del controllo di trazione, pur mantenendo sempre precisione di guida e trazione ottimale. L'elevata forza di smorzamento amplifica il piacere di guida e migliora il feedback della vettura agli input di sterzata, frenata e accelerazione dati dal conducente. La sterzata in controfase è migliore in condizioni di elevate prestazioni e la coppia è ben equilibrata su entrambi gli assi, con una ripartizione massima di 20/80 tra fronte e retro, per un comportamento più neutro e per ottimizzare le prestazioni in pista.



Comunicato Stampa

Motore e scarichi

Il motore aspirato a dodici cilindri della Lamborghini Aventador S da 6,5 litri sviluppa 40 CV in più rispetto al modello precedente, fino a raggiungere una potenza massima di 740 CV, con una coppia di 690 Nm a 5.500 giri/minuto.

Per determinare l'aumento di potenza, sia il VVT (Variable Valve Timing) sia il VIS (Variable Intake System) sono stati ottimizzati in modo da ottenere una maggiore curva di coppia. Inoltre i giri massimi del motore sono stati aumentati da 8.350 to 8.500 giri al minuto.

Con un peso a secco di soli 1.575 kg, la Aventador S vanta un rapporto peso/potenza di 2,13 kg/CV, passando da 0 a 100 km/h in 2,9 secondi e raggiungendo una velocità massima di 350 km/h. Il cambio leggero a 7 velocità ISR (Independent Shifting Rod) di Lamborghini garantisce una cambiata robotizzata in appena 50 millisecondi.

La Aventador S è dotata di un nuovo sistema di scarico frutto di un importante progetto del reparto di Ricerca e Sviluppo. Più leggero della versione precedente di oltre il 20%, grazie a numerosi test eseguiti su diverse configurazioni, vanta un suono inconfondibile, in cui risuona tutta la potenza dell'inimitabile motore V12 Lamborghini ad aspirazione naturale, con tre distinti terminali di scarico sul retro della vettura - il biglietto da visita del nuovo sistema di scarico della Aventador S.

Come il modello precedente, l'Aventador S dispone del sistema di disattivazione dei cilindri volto a migliorare l'efficienza del motore. Quando non è richiesta la capacità totale del motore, sei dei dodici cilindri vengono temporaneamente disattivati attraverso lo spegnimento di una bancata. Quando il conducente accelera, il sistema ritorna immediatamente in modalità a dodici cilindri, con una variazione pressoché impossibile da rilevare da parte del conducente.

Pneumatici e impianto frenante

La Aventador S poggia su un nuovo set di pneumatici Pirelli P Zero appositamente sviluppati per questo modello. Progettati per ottimizzare sterzata, trazione, cambi corsia ed efficienza di frenata, questi pneumatici sono concepiti per rispondere al comportamento dinamico generato dal Lamborghini Rear-wheel Steering, garantendo una manovrabilità costante e un'ottima risposta agli input di guida. Grazie alla maggiore forza generata dagli pneumatici anteriori e posteriori, i Pirelli P Zero garantiscono un'accelerazione laterale più elevata e riducono le caratteristiche sottosterzanti.



Comunicato Stampa

I freni carboceramici sono forniti di serie sulla Aventador S: i dischi forati ventilati (Ø 400 x 38 mm - Ø 380 x 38 mm) migliorano le prestazioni in frenata, permettendo alla vettura di passare da 100 km/h a 0 in appena 31 m.

Aventador S: un abitacolo perfettamente a misura di conducente

L'abitacolo della Aventador S offre nuove funzionalità e nuovi raffinati dettagli. La plancia digitale TFT può essere personalizzata in base alle preferenze del conducente, con diverse visualizzazioni del quadro strumenti per le modalità STRADA, SPORT e CORSA, oltre alla modalità EGO. Il pulsante EGO, selezionabile dai comandi del tunnel centrale, permette di accedere a ulteriori opzioni, visualizzate su schermate pop-up, in cui il conducente può selezionare le impostazioni che preferisce.

L'Apple CarPlay è installato di serie e permette agli occupanti della vettura di gestire comunicazioni e funzioni di intrattenimento ad attivazione vocale utilizzando i propri dispositivi personali Apple.

Il Lamborghini Telemetry System è optional: la funzione di memorizzazione di tempi cronometrati, risultati ottenuti in pista, ma anche dei dati di ogni tragitto, lo rendono ideale sia per chi vuole mettersi alla prova su pista.

Le possibilità di personalizzazione degli interni della Aventador S sono virtualmente infinite, grazie all'apposito programma Ad Personam di Lamborghini.

Prezzo della Lamborghini Aventador S e uscita sul mercato

La consegna ai primi acquirenti della Lamborghini Aventador S è prevista per la primavera del 2017, al prezzo consigliato per il pubblico di EUR 281.555,00 (prezzo al pubblico consigliato in Europa, tasse escluse).

Per altre immagini e filmati:

media.lamborghini.com

Per maggiori informazioni su Automobili Lamborghini:

www.lamborghini.com



Comunicato Stampa

Dati tecnici - Lamborghini Aventador S

Telaio e Carrozzeria

Telaio	Monoscocca in fibra di carbonio, con telaietti anteriore e posteriore in Alluminio
Carrozzeria	Cofano motore, prese aria laterali fisse e spoiler posteriore in fibra di carbonio; cofano anteriore, parafango anteriore e porte in Alluminio; parafanghi posteriori e copri brancardi in SMC
Sospensioni	Ammortizzatori Magneto-Reologici anteriori e posteriori con sistema push-rod
ESP	ESP/ ABS Bosch 8.0 con differenti caratteristiche di ESC dipendenti dalla modalità di guida selezionata dal pilota (drive select mode)
Freni	Impianto freni a doppio circuito idraulico, con servofreno a depressione; impianto CCB all'anteriore (pinza a 6 pistoncini) e al posteriore (pinza a 4 pistoncini)
Dischi autoventilati (ant. - post.)	Ø 400 x 38 mm - Ø 380 x 38 mm
Sterzo	Sterzo Servotronic con tre differenti set-up, dipendenti dalla modalità di guida selezionata dal pilota (drive select mode), abbinato al Lamborghini dynamic Steering (LDS) e al Rear-wheel Steering (LRS)
Rapporto sterzo	10:1 - 18:1
Giri volante	2,1 - 2,4
Diametro volante	358 mm
Pneumatici (ant. - post.)	Pirelli P Zero 255/30 ZR20 - 355/25 ZR21
Cerchi (ant. - post.)	9" JX20" H2 ET 32.2 - 13" JX21" H2 ET 66.7
Angolo di sterzata	11,5 - valore medio dipendente dalle condizioni dinamiche grazie a LRS
Specchi esterni	Specchi esterni regolabili e richiudibili elettricamente
Spoiler Posteriore	Spoiler mobile - 3 posizioni a seconda di velocità e drive select mode
Airbags	Airbag Pilota: frontale, doppio stadio. Airbag passeggero: frontale adattativo. Sedili con airbag laterali di tipo "testa-



Comunicato Stampa

torace" e airbag protezione ginocchia per pilota e passeggero in mercati specifici.

Motore

Tipo	V12, 60°, MPI
Cilindrata	6498 cc
Alesaggio e Corsa	Ø 95 mm x 76,4 mm
Valvole per cilindro	4
Variatore di fase	Fasatura variabile a controllo elettronico
Rapporto di Compressione	11.8 ± 0.2
Potenza Massima	740 CV (544 kW) a 8.400 giri
Coppia massima	690 Nm a 5.500 giri
Massimo regime di rotazione	8.500 giri
Rapporto peso-potenza	2,13 kg/CV
Classe di Emissioni	EURO 6 - LEV 2
Controllo emissioni	Catalizzatori con sonda Lambda
Impianto di Raffreddamento	Impianto aria ed olio con prese d'aria fisse
Gestione Elettronica	Lamborghini Iniezione Elettronica (LIE) con analisi Ion
Sistema di lubrificazione	Carter secco

Trasmissione

Tipo di trasmissione	4WD con Haldex IV Generazione
Cambio	7 marce ISR; la caratteristica di cambiata varia in funzione della modalità di guida selezionata dal pilota (drive select mode)
Standard	AMT



Comunicato Stampa

1ª marcia	3,909
2ª marcia	2,438
3ª marcia	1,810
4ª marcia	1,458
5ª marcia	1,185
6ª marcia	0,967
7ª marcia	0,844
Retromarcia	2,929
Final drive ratio (ant. - post.)	2,867 - 3,273
Frizione	Frizione a secco, doppio disco Ø 235 mm

Prestazioni

Velocità Massima	350 Km/h
Accelerazione (0-100 km/h)	2,9 s
Accelerazione (0-200 km/h)	8,8 s
Accelerazione (0-300 km/h)	24,2 s
Frenata 100-0 km/h	31 m

Dimensioni

Passo	2700 mm
Lunghezza totale	4797 mm
Larghezza totale	2030 mm
Altezza totale	1136 mm
Careggiata (ant.- post.)	1720 mm - 1680 mm
Peso a secco	1575 Kg
Distribuzione dei pesi (ant.- post.)	43% - 57%



Comunicato Stampa

Capacità

Carburante	85 litri
Olio motore	13 litri
Liquido raffreddamento motore	25 litri
Bagagliaio	140 litri

Consumi*

Urbano	26,2 l/100 km
Extra urbano	11,6 l/100 km
Combinato	16,9 l/100 km
CO ₂ emissioni	394 g/km

* In accordo con Dir. 1999/100/CE