



La nuova Lamborghini Urus: il primo Super Sport Utility Vehicle

- **Design, prestazioni, dinamica di guida ed emozioni nel più autentico DNA Lamborghini**
- **Adatta alla guida di tutti i giorni nelle più svariate condizioni ambientali**
- **Motore V8 biturbo da 4,0 litri, 650 CV e 850 Nm di coppia per garantire massime prestazioni**
- **Accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,6 secondi e velocità massima di 305 km/h**
- **Sistema a trazione integrale con ripartizione attiva della coppia e quattro ruote sterzanti per una perfetta manovrabilità**
- **Freni Carbocheramici, sospensioni pneumatiche adattative e barre antirollio attive per ottimizzare sicurezza e comfort**
- **Fino a sei differenti modalità di guida + modalità EGO disponibili attraverso il "Tamburo", il selettore della dinamica di guida**

Sant'Agata Bolognese, 4 dicembre 2017 - Automobili Lamborghini lancia il suo terzo modello, la Urus, il primo Super SUV che crea un nuovo segmento nelle auto di lusso e stabilisce un punto di riferimento in termini di potenza, prestazioni, dinamica di guida, design, lusso e fruibilità quotidiana.

"La Lamborghini Urus nasce da un approccio visionario ed è il risultato della combinazione del DNA Lamborghini con la versatilità tipica di un SUV, elevato a un livello finora impossibile: il Super SUV. Per le emozioni che suscita e in termini di design, prestazioni e dinamica di guida questa è una vera Lamborghini, ma è anche un'auto adatta alla guida di tutti i giorni su terreni molto diversi tra loro" ha dichiarato Stefano Domenicali, Chairman e CEO di Automobili Lamborghini. "La Urus entra nella famiglia Lamborghini come una vettura ad alte prestazioni. Rappresenta il massimo punto di incontro tra competenze tecniche e passione nell'intento di creare una nuova "razza di tori": un Super SUV che trascende le aspettative e apre la porta a nuove possibilità, sia per il brand che per i nostri clienti."

La Urus è dotata di un motore V8 biturbo da 4,0 litri che eroga 650 CV (478 kW) a 6000 giri/min (6800 giri/min max) e 850 Nm di coppia massima già a 2250 giri/min. Con 162,7 CV/litro, la Urus vanta una potenza specifica tra le più alte della sua classe, oltre che il miglior rapporto peso/potenza con 3,38 kg/CV.

Automobili Lamborghini S.p.A.

Direzione Comunicazione

Gerald Kahlke

T +39 051 9597611

gerald.kahlke@lamborghini.com

Brand & Corporate Communications

Clara Magnanini

T +39 051 9597611

clara.magnanini@lamborghini.com

Corporate Media Events & Motorsport PR

Chiara Sandoni

T +39 051 9597611

chiara.sandoni@lamborghini.com

Product Media Events &

Collezione Communications

Rita Passerini

T +39 051 9597611

rita.passerini@lamborghini.com

Motorsport Communications

Lorenzo Facchinetti

T +39 051 9597611

extern.lorenzo.facchinetti@lamborghini.com

Ufficio Stampa UK

Juliet Jarvis

T +44 1933 666560

juliet@jic.uk.com

Ufficio Stampa Middle East & Africa

Zantelle Van der Linde

T +971 56 522 1545

zantelle.vanderlinde@lamborghini.com

Ufficio Stampa Eastern Europe & CIS

Tamara Vasilyeva

T +7 499 957 6706

tamara.vasilyeva@lamborghini.com

Ufficio Stampa North & South America

Jiannina Castro

T +1 703 3647926

jiannina.castro@lamborghini.com

Ufficio Stampa Asia Pacific

Silvia Saliti

T +65 9651 8955

silvia.saliti@lamborghini.com

Ufficio Stampa Greater China

Nancy Rong Xuefei 荣雪霏

T +86 10 6531 4614

xuefei.rong@lamborghini.com

Ufficio Stampa Japan & South Korea

Kumiko Arisawa

T +81 804 606 0487

kumiko.arisawa@lamborghini.com



Comunicato Stampa

Inoltre, con un'accelerazione da 0-100 km/h in 3,6 secondi (0-200 km/h in 12,8 secondi) e una velocità massima di 305 km/h, la Urus è il SUV più veloce attualmente sul mercato.

Urus: un'auto dalla personalità poliedrica

La Urus Lamborghini è un SUV di lusso ma è anche il più potente, con un dinamismo da supersportiva.

Il suo stile coupé dalle linee ribassate e la sua imponenza su strada si coniugano perfettamente a un grande comfort di guida, una maggiore altezza da terra e interni di lusso dotati di tutte le tecnologie più recenti. La Urus assicura una guida facile in città, il massimo comfort durante i lunghi viaggi, una dinamica sensazionale da supersportiva su strada e in pista e capacità off-road in diversi ambienti. Questa nuova Lamborghini ha una doppia personalità. A seconda dei desideri del proprietario, può privilegiare la sportività o l'eleganza e diventare un'auto di lusso da guidare tutti i giorni o una supersportiva in grado di garantire un'esperienza di guida esaltante.

Il nome

Come vuole la tradizione Lamborghini, anche il nome Urus viene dal mondo dei tori. I bovini di razza *Urus* (uri), conosciuti anche come *Aurochs*, sono tra i grandi antenati selvatici delle razze attuali. Il toro da corrida spagnolo, allevato negli ultimi 500 anni, ha un aspetto ancora molto simile a quello della razza *Urus*.



Comunicato Stampa

Potenza e prestazioni

Motore

La Lamborghini Urus vanta un nuovo motore V8 biturbo in alluminio da 4,0 litri alimentato a benzina e montato frontalmente. La scelta di un motore turbo, il primo su una Lamborghini, è legata al carattere versatile che si è voluto conferire alla Urus. Soprattutto in condizioni off-road, è necessario un alto livello di coppia a bassi regimi e ciò può essere garantito solo da un motore in grado di assicurare livelli ottimali di reattività ed efficienza. Erogando 650 CV (478 kW) a 6000 giri/min (6800 giri/min max) e con una coppia massima di 850 Nm a 2250-4500 giri/min, la Urus ha una potenza specifica di 162,7 CV/litro. E con un peso a vuoto inferiore a 2200 kg, è il SUV con il miglior rapporto peso/potenza: 3,38 kg/CV.

La Urus passa da 0 a 100 km/h in 3,6 secondi (0-200 km/h in 12,8 secondi) e raggiunge una velocità massima di 305 km/h. La frenata non è da meno, grazie a una decelerazione da 100 km/h a 0 in soli 33,7 metri.

Il motore compatto ottimizza il baricentro della vettura grazie alla sua posizione ribassata. La reattività del motore è assicurata dal layout del turbocompressore centrale, posizionato vicino alle camere di combustione. I turbocompressori twin-scroll funzionano in parallelo per assicurare la massima potenza a pieno carico. Questo riduce il ritardo del turbo e garantisce la massima coppia e una fluida erogazione di potenza su tutta la curva di coppia, anche a basse velocità. Due flussi di scarico separati, a complemento della sequenza di accensione dei cilindri, eliminano le interferenze incrociate nel ciclo dei gas di scarico. Con un doppio albero a camme in testa e valvole a fasatura variabile, la nuova tecnologia delle canne dei cilindri riduce il peso continuando ad assicurare le massime prestazioni del motore a otto cilindri. Il sistema di disattivazione dei cilindri minimizza il consumo di carburante e contribuisce al perfetto bilanciamento tra le prestazioni della vettura e l'efficienza di funzionamento del motore.

Trasmissione e cambio

La Urus è dotata di un cambio automatico a otto marce. Il compatto ed efficiente cambio a planetari a controllo elettroidraulico è messo a punto in modo da fornire rapporti molto corti per le marce basse e più lunghi per le marce alte. L'alta efficienza della frizione a presa diretta a slittamento controllato e un convertitore di coppia sviluppato appositamente garantiscono un motore altamente reattivo, con un rapporto iniziale eccezionalmente potente che assicura un'accelerazione esaltante e alta velocità a bassi regimi, per ottimizzare consumo di carburante ed emissioni. Anche il freno motore è altamente efficiente.

Sistema a trazione integrale con ripartizione della coppia Lamborghini: ottimizzazione della dinamica di guida

Il sistema a trazione integrale della Urus Lamborghini garantisce una dinamica di guida sicura e altamente reattiva su ogni tipo strada e superficie, in tutte le condizioni atmosferiche. Il differenziale centrale autobloccante Torsen assicura i massimi livelli di controllo e agilità in ogni situazione, soprattutto off-road. Di serie, la coppia è ripartita con un rapporto di 40/60 sugli assi



Comunicato Stampa

anteriore/posteriore indipendenti, con una coppia dinamica massima del 70% davanti o dell'87% dietro, migliorando la trazione sull'asse con il maggiore attrito al suolo.

Sulla Urus, la ripartizione attiva della coppia avviene attraverso un differenziale posteriore che permette di distribuire istantaneamente la potenza propulsiva a ogni singola ruota, per migliorare la trazione in base alla modalità di guida, allo stile di guida e all'aderenza sulla strada. La ripartizione della coppia migliora anche il controllo dello sterzo: lo sforzo di sterzata diminuisce e la maggiore agilità permette di affrontare le curve a velocità più alta, adottando una guida più sportiva. Il movimento di imbardata è controllato, evitando il sottosterzo in curva e lo slittamento degli pneumatici in fase di accelerazione. In modalità STRADA, TERRA e NEVE, la ripartizione della coppia riduce il sottosterzo rendendo la guida più sicura e semplice. In modalità SPORT e CORSA, questa stessa ripartizione conferisce alla Urus maggiore agilità e maggiore sovrasterzo: l'interazione tra il sistema a trazione integrale e l'ESC controlla il sovrasterzo per consentire una guida precisa e divertente. SABBIA è invece la modalità ideale per divertirsi sui percorsi off-road perché il sistema è calibrato per garantire agilità e precisione sui terreni a bassa aderenza come dune di sabbia o ghiaia.

Sistema sterzante posteriore

La Urus Lamborghini adotta il sistema sterzante posteriore introdotto con la Aventador S sull'intera gamma di velocità. L'angolo di sterzata posteriore può variare fino a +/- 3,0 gradi, a seconda della velocità della vettura e della modalità di guida selezionata: a basse velocità, l'angolo di sterzata dell'asse posteriore è opposto a quello delle ruote anteriori (sterzata in controfase), con una conseguente riduzione del passo fino a 600 mm che ottimizza l'agilità e riduce il raggio di sterzata, a tutto vantaggio della manovrabilità. Ad alte velocità, l'angolo di sterzata dell'asse posteriore è nella stessa direzione di quello delle ruote anteriori (sterzata in fase) e il passo si allunga fino a 600 mm conferendo stabilità e comfort di livello superiore e assicurando una dinamica di guida ottimale.

DNA Lamborghini

Sound ed emozioni targate Lamborghini

L'approccio integrato per la progettazione di motore, impianto di scarico e telaio ha permesso di valorizzare la fruibilità quotidiana di questa vettura riducendone il livello di rumorosità meccanica indesiderata e salvaguardando al contempo tutte le sensazioni dell'esperienza di guida Lamborghini e l'inimitabile sound del suo motore.

A seconda della modalità di guida selezionata attraverso il sistema Tamburo, il motore V8 è in grado di variare il sound e le sensazioni di guida della Urus, passando dalle più silenziose e confortevoli basse frequenze della modalità STRADA al timbro più sportivo di una Lamborghini in modalità CORSA. Anche l'impianto di scarico, appositamente sviluppato, contribuisce a personalizzare il sound in base alla velocità del motore: in fase di forte accelerazione, la Urus produce un suono sportivo più gutturale e una risposta del telaio più aggressiva.



Comunicato Stampa

Tamburo: il comando dedicato al controllo della dinamica di guida Lamborghini

Tamburo, il selettore della modalità di guida posto sulla console centrale, controlla tutti i sistemi dinamici della vettura e consente di scegliere tra le dinamiche di guida STRADA, SPORT, CORSA e NEVE in base alle condizioni del fondo stradale o alle preferenze del conducente. Come optional, per la guida off-road sono disponibili anche altre due modalità: TERRA e SABBIA.

In modalità STRADA, l'altezza si adatta in base alla velocità per migliorare il comfort mentre, in modalità SPORT, la Urus si abbassa per assicurare stabilità e precisione a tutte le velocità. In modalità CORSA, la vettura minimizza il rollio ed è ancora più precisa e orientata alle prestazioni. Nelle tre modalità off-road, NEVE, TERRA e SABBIA, la maggiore altezza da terra consente di superare gli ostacoli in tutta sicurezza con barre antirollio che, in curva, assicurano un movimento asimmetrico e indipendente per ottimizzare la trazione.

È la prima volta che, in una Lamborghini, viene utilizzato il sistema elettromeccanico attivo di stabilizzazione antirollio. Grazie al disaccoppiamento attivo degli stabilizzatori, questo sistema assicura la massima riduzione dell'angolo di rollio sulle strade accidentate, sia nei tratti rettilinei che in curva, continuando a garantire guida agile e sterzata reattiva.

Il sistema di ammortizzazione sviluppato appositamente per la Urus integra nuove valvole che adattano costantemente gli ammortizzatori alle diverse condizioni di guida, rendendoli più rigidi in curva e più morbidi sui tratti rettilinei. Le sospensioni adattative si adeguano automaticamente alle diverse modalità di guida attraverso il sistema ANIMA, ma possono anche essere interamente personalizzate dal conducente utilizzando la modalità EGO attraverso cui, in base allo stile di guida e alle condizioni della strada, è possibile selezionare la rigidità desiderata per un viaggio molto confortevole o un'impostazione estremamente sportiva e aggressiva.

Design esterno

Ispirata alla LM002 e alle supersportive del marchio di Sant'Agata Bolognese, la Urus è una Lamborghini a tutti gli effetti, anche in virtù del caratteristico rapporto tra superfici di carrozzeria (due terzi) e cristalli (un terzo).

La Urus è una Lamborghini che promette uno spazio di lusso in grado di ospitare fino a cinque persone. I suoi sbalzi corti comunicano forza, potenza, un carattere dinamicamente assertivo e imponenza su strada.

Il frontale della Urus identifica chiaramente la posizione anteriore del propulsore sotto un cofano con cupola la cui sagoma, pur essendo ispirata alla Miura e alla Aventador, è accentuata dalle linee diagonali utilizzate per la prima volta sulla Countach e che sono poi diventate una caratteristica dinamica di Lamborghini. Con un audace frontale basso, sottolineato dal solido parafrangente anteriore, la Urus è il SUV più potente attualmente disponibile. Le grandi prese d'aria che giocano con le forme esagonali sono collegate da uno spoiler anteriore ribassato che enfatizza ulteriormente l'efficienza aerodinamica e le prestazioni eccezionali della vettura. Le luci anteriori, contraddistinte da una linea elegante, sottile e decisamente sportiva, sono disposte in orizzontale e dotate di fari a LED nella tipica forma a Y di Lamborghini.



Comunicato Stampa

La sua inconfondibile sagoma basata su una linea unica richiama le forme tipiche di una coupé, ed è caratterizzata dalle porte senza cornice e dall'avantreno ribassato, tipico di Lamborghini. La linea corre verso l'alto avvolgendo i cristalli posteriori e collegando dinamicamente la parte frontale e quella posteriore, dando l'impressione che la forma sia emersa da un unico pezzo. Le prese d'aria frontali a forma di Y, ancora una caratteristica della LM002, sono siglate con la bandiera italiana, perché la Urus è a tutti gli effetti "Made in Italy".

La bassa linea del tetto e la posizione dei cristalli senza cornice fanno intuire la posizione bassa di seduta del conducente e dei passeggeri. Il parabrezza fortemente inclinato e i cristalli posteriori decisamente angolati, realizzati con tecnologia "glass-on-glass" in sostituzione del montante C, sono distintivi dei modelli Lamborghini, Huracán compresa, e accentuano la silhouette supersportiva della Urus. I passaruota esagonali, sia frontali che posteriori, sono un importante dettaglio di design ispirato alla LM002 e alla Countach e alloggiavano ruote da 21" a 23", le più grandi del segmento.

La parte posteriore della Urus si distingue per le complesse e potenti linee tipiche di una Lamborghini, rafforzando il carattere forte e solido dell'auto. La linea del tetto si allarga alla base del pannello posteriore nello stile proprio dei modelli Lamborghini, tra cui Countach e Murciélago. I cristalli posteriori fortemente inclinati sono supportati da solidi montanti e l'intera parte posteriore è legata dal parafranghi e dal pannello nero che ospita le griglie dell'aria, il logo Lamborghini e le luci di coda a forma di Y. Il diffusore posteriore è ispirato alle auto da corsa Lamborghini, con doppi tubi di scarico rotondi e integrati.

Visti dall'alto, i pronunciati parafranghi anteriori e posteriori della Urus sono messi in risalto dalla più sottile parte centrale dell'auto, le cui linee sinuose evocano la fisicità delle supersportive Lamborghini. Il profilo delle porte posteriori è caratterizzato da linee concave e convesse che conferiscono alla Urus una "vita sottile" che poi si allarga verso un retrotreno ampio e muscoloso.

Ottimizzazione aerodinamica

Ogni superficie della Urus contribuisce chiaramente all'efficienza aerodinamica dell'auto e ne definisce la personalità da supersportiva Lamborghini. Nel design della Casa del Toro, forma e funzione vanno di pari passo: ogni pannello contribuisce al coefficiente globale di resistenza aerodinamica della vettura.

Lo splitter anteriore e le grandi prese d'aria, in combinazione con le ampie aree coperte del sottoscocca ad alta efficienza aerodinamica, assicurano un flusso ottimale dell'aria. Le alette aerodinamiche sui bordi esterni del lunotto posteriore, l'ala posteriore oscillante, lo spoiler posteriore integrato e il labbro dello spoiler contribuiscono, nel loro insieme, a ridurre la resistenza aerodinamica. La soluzione aerodinamica avanzata dei passaruota con raffreddamento a prese Naca migliora il raffreddamento dei freni anteriori e quindi la dinamica di guida.



Comunicato Stampa

Un'aerodinamica efficiente contribuisce anche ad esaltare l'acustica interna della Urus, migliorando il comfort di guida e riducendo consumo di carburante ed emissioni mentre un'elevata deportanza aumenta stabilità, sicurezza e dinamica di guida.

Telaio e sospensioni

Oltre a essere un'autentica Lamborghini, la Urus è il nuovo punto di riferimento dei Super SUV, grazie all'integrazione di tecnologie leggere e al miglior rapporto peso/potenza della sua classe, con innovazioni a livello tecnico ed estetico che ottimizzano dinamica di guida ed efficienza generale.

Il peso a vuoto inferiore a 2200 kg è il risultato del lavoro del team di designer e ingegneri R&S Lamborghini che si è concentrato sulla riduzione del peso a tutti i livelli del telaio dell'auto, con un mix intelligente di materiali che assicura massima rigidità per ottimizzare comfort e manovrabilità e, nel contempo, un'importante riduzione del consumo di carburante e delle emissioni di CO₂. Il telaio è una combinazione di alluminio e acciaio, con porte in alluminio senza cornice, travi torsionali che sostituiscono un montante C e traverse in alluminio che contribuiscono alla leggerezza della Urus, come fa anche il pianale del telaio in acciaio ad alta resistenza. I sedili sono progettati e costruiti in modo da essere leggeri pur assicurando il massimo comfort e i cerchi sono in alluminio forgiato.

L'asse anteriore, con telaietto in alluminio e supporto dei montanti delle sospensioni, include cuscinetti reggispinta appositamente concepiti e struttura a forcella. L'asse posteriore con telaietto ottimizzato ha una cella di costruzione ibrida in alluminio e acciaio. Il sistema di supporto del gruppo motopropulsore è stato ideato per ridurre l'effetto del movimento del motore sul telaio, eliminandone le fastidiose vibrazioni e fornendo, nel contempo, il feeling decisamente sportivo di un telaio estremamente rigido: una caratteristica peculiare di Lamborghini. Il sistema di sospensioni pneumatiche adattive consente il sollevamento o l'abbassamento della vettura in base alle condizioni della strada o di guida, con un'altezza da terra ulteriormente personalizzabile dal conducente attraverso il controller specifico della Urus posto nella console centrale: Tamburo.

Freni e ruote

Il sistema frenante della Urus è commisurato alle sue prestazioni di supersportiva; pertanto assicura un'elevata resistenza termica ed è in grado di sopportare frenate frequenti e pesanti, anche ad alta velocità e in condizioni estreme, come sulla pista o ad altitudini elevate. I freni in carboceramica (CCB) di serie sono i più grandi e i più potenti disponibili e misurano 440 x 40 mm davanti e 370 x 30 mm dietro. Praticamente senza alcuna perdita di potere frenante, il sistema ottimizza la sensibilità del pedale, assicurando prestazioni e sicurezza in tutte le condizioni e in ogni ambiente.

Si può scegliere tra ruote che vanno da 21" a 23", declinate in una gamma di pneumatici estivi, invernali, all-season, all-terrain e sportivi, tutti sviluppati da Pirelli appositamente per la Urus e con larghezze diverse tra quelli anteriori e quelli posteriori per migliorare la stabilità e il comportamento di guida sportivo.



Comunicato Stampa

Versatilità e fruibilità

Interni della Urus

La Urus è un SUV di lusso ma è anche il più potente, con un dinamismo da supersportiva tutto da godere, sia per il conducente che per i passeggeri. Il design e le finiture degli interni richiamano l'inconfondibile aspetto esterno della Lamborghini in termini di design, colorazioni e personalità.

La Urus è chiaramente una Lamborghini, dentro e fuori, con design e finiture sportive ma di lusso e ribadisce ancora una volta la filosofia Lamborghini per cui il design, la potenza e le capacità dinamiche di un'auto, nel loro complesso, dovrebbero far sentire un pilota chiunque si siede al posto di guida. Nonostante l'elevato livello di tecnologia disponibile, tutte le funzioni che offre la Urus sono comunque di uso intuitivo. Conducente e passeggeri possono accomodarsi nei classici, ma estremamente confortevoli, sedili bassi di una supersportiva perfettamente integrati nell'abitacolo e il conducente ha tutti i comandi del quadro strumenti a portata di mano. Il sottile design a Y del cruscotto "driver oriented", con le sue doppie ali argentate verso cui risale la console centrale, si ispira alla LM002 e alle attuali supersportive di casa Lamborghini. Il tema esagonale tipico di Lamborghini viene riproposto in ogni particolare degli interni, dalle bocchette di ventilazione alle maniglie delle porte, dai portabicchieri ai moduli airbag. Il volante multifunzione a tre razze integra uno smorzatore di vibrazioni che migliora il comfort in ogni condizione di guida. Sul volante sono disposti, in modo estremamente intuitivo, i pulsanti multifunzione per il controllo del Lamborghini Infotainment System (LIS) che permette di accedere a comandi di configurazione, dispositivi multimediali, telefono e funzioni di navigazione.

Un display TFT completamente digitale, personalizzabile dal conducente, visualizza le informazioni principali della Urus in immagini animate 3D.

Sedili

Grazie a un passo che arriva a 3003 mm e alla bassa posizione di seduta, comfort e spazio non mancano. La Urus offre indiscutibilmente a tutti i suoi occupanti una sensazione di lusso, anche grazie a sedili concepiti specificamente per questo Super SUV.

I sedili standard anteriori, dall'anima decisamente sportiva, sono completamente elettrici, riscaldati e a 12 regolazioni. Come optional, sono disponibili sedili anteriori full-electric a 18 regolazioni, ancora più lussuosi, che comprendono varie funzioni tra cui ventilazione e massaggio. La seduta posteriore standard è dotata di uno schienale mobile e ribaltabile, oltre che di sistema di ritenuta ISOFIX. La configurazione a cinque sedili è estremamente confortevole e la possibilità di ribaltare e muovere il sedile posteriore aumenta la versatilità e la capacità del vano portabagagli, favorendone l'uso quotidiano. Inoltre, la seduta posteriore può essere abbassata completamente per espandere in modo significativo la capacità del vano portabagagli da 616 a 1.596 litri. Come optional, insieme ai sedili anteriori full-electric, è possibile ordinare un layout posteriore più esclusivo a due sedili che, pur continuando ad assicurare il massimo comfort ai passeggeri, esalta il carattere sportivo della Urus.



Comunicato Stampa

Colori e rivestimenti

La Urus è una perfetta espressione del connubio di stile, artigianalità e lusso “made in Italy”. Tutti i particolari di un abitacolo estremamente ergonomico sono realizzati in materiali di alta qualità, che spaziano tra pelle, Alcantara, alluminio, fibra di carbonio o legno.

Per quanto riguarda gli interni di serie, la Urus può essere ordinata con pelle Unicolor e rivestimenti in Nero Ade o Grigio Octans e altri cinque colori opzionali, ma sono disponibili anche le configurazioni bicolore Bicolor Elegante e Bicolor Sportivo, con opzioni in pelle e Alcantara. La vasta gamma di cuciture e colori di cinture di sicurezza, tappetini e rivestimento del fondo vettura, consente ai clienti di personalizzare la propria Urus secondo i rispettivi gusti, privilegiando lo stile sportivo o l’eleganza. Il rivestimento standard del cruscotto è Piano Black e Brushed Aluminum, ma sono disponibili finiture opzionali in legno Open Pore, anche in combinazione con alluminio, oltre che un’alternativa in fibra di carbonio.

Il pacchetto Off-Road opzionale, oltre a prevedere le modalità di guida TERRA e SABBIA, include specifici paraurti rinforzati in metallo e protezioni aggiuntive del sottoscocca, per divertirsi sulla neve, nei boschi o sulle dune di sabbia.

Lamborghini Infotainment System III (LIS) e connettività

Il sistema di infotainment della Urus Lamborghini riflette il suo carattere di lusso esaltandone la fruibilità quotidiana ed è dotato di funzioni di connettività avanzate. Il display standard del sistema LIS è costituito da due schermi touch, perfettamente integrati sopra al “Tamburo”, il controller centrale della Urus. Lo schermo superiore è l’interfaccia riservata alle funzioni di entertainment e controlla dispositivi multimediali, navigazione, telefono e informazioni sullo stato dell’auto. Lo schermo inferiore prevede una tastiera ed è sensibile alla scrittura manuale, per l’inserimento di informazioni e il controllo di funzioni come la climatizzazione e il riscaldamento dei sedili.

Il sistema LIS III integra l’innovativo controllo vocale connesso, in grado di riconoscere i comandi vocali per gestire musica, chiamate e messaggi di testo. Le dotazioni di serie includono un vano portatelefono con carica wireless e controllo vocale, profilo di memoria personale, connessioni USB, streaming Bluetooth, lettore DVD e impianto audio.

Tra le dotazioni opzionali rientrano sintonizzatore TV, lettore di schede DAB e CI, head-up display, un’interfaccia per smartphone Lamborghini e un display intelligente per funzioni di entertainment dedicato ai sedili posteriori. È disponibile anche il sistema Lamborghini Connect.

La Lamborghini Smartphone Interface (LSI) consente la connessione perfettamente integrata di smartphone iOS (Apple) e Android (Google) e supporta, di serie, Apple CarPlay™, Android Auto (90% di copertura del mercato degli smartphone) e Baidu-CarLife (Cina).

L’impianto audio di serie propone quattro canali e otto altoparlanti ma, come optional, è possibile ordinare un impianto Bang & Olufsen con audio 3D da 1700 Watt di potenza, 21 altoparlanti regolabili indipendentemente e 21 canali, in grado di far vivere un’esperienza a 360° a tutti gli occupanti della Urus, davanti e dietro.



Comunicato Stampa

Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)

I sistemi ADAS della Urus Lamborghini garantiscono un grado completo di sicurezza, protezione e assistenza alla guida di livello 2 (scala SAE). Il sistema HBA (High Beam Assistant) spegne e accende automaticamente gli abbaglianti dei fari anteriori secondo necessità e l'equipaggiamento standard prevede anche sensori di parcheggio anteriori e posteriori, cruise control e l'innovativo sistema PreCognition che previene eventuali collisioni o ne attenua gli effetti. Tra i sistemi ADAS opzionali sono inclusi quelli per la gestione del traffico, la telecamera con vista dall'alto e una modalità di accoppiamento rimorchio.

La Urus Lamborghini può essere avviata premendo semplicemente il pulsante "Start" posto sulla console centrale, sempre a condizione che la chiave sia presente. Per accedere all'interno della Urus è possibile utilizzare anche i sensori tattili situati nelle porte e nel portellone posteriore. Le possibilità di personalizzazione consentono di configurare l'auto in base alle esigenze di ogni conducente e di impostare fino a sette profili differenti, facilmente commutabili, includendo le preferenze di regolazione dei sedili, modalità di guida EGO e pre-configurazione delle funzioni di infotainment.

Il portellone posteriore può essere azionato elettricamente attraverso un interruttore sulla porta del conducente, un pulsante sulla chiave o un pulsante manuale sul portellone stesso. Un "pedale virtuale" opzionale consente di aprire il portellone anche con un semplice movimento del piede. L'angolo di apertura del portellone può essere personalizzato dal conducente. Il sistema Easyload Assist, di serie sulla Urus, consente di abbassare l'altezza del vano portabagagli in modo da facilitare le operazioni di carico.

Prezzo e uscita sul mercato

La consegna ai primi clienti della Lamborghini Urus è prevista per la primavera del 2018. Il prezzo in Italia è di €168.852, IVA esclusa.



Comunicato Stampa

Lamborghini Urus - Dati tecnici

TELAIO E CARROZZERIA

Carrozzeria e telaio	Scocca leggera integrale in alluminio composito
Geometria delle sospensioni	Multi-link anteriore e posteriore
Tipo di sospensioni	Sospensioni pneumatiche adattative con sistema elettromeccanico attivo di stabilizzazione antirollio
Impianto frenante	Freni carbo ceramici anteriori e posteriori
Pinze	Pinze freno anteriori in alluminio a 10 pistoncini: 21" con fissaggio radiale e pistoncini con inserto fenolico Pinze posteriori flottanti in ghisa a 6 pistoncini: 19" con freno di stazionamento elettrico integrato
Dischi (anteriori-posteriori)	Dischi carbo ceramici (Ø 440 x 40 mm - Ø 370 x 30 mm)
Sterzo	Sterzo con differenti impostazioni servotronic e sistema LRS (Lamborghini Rear-wheel Steering) gestito attraverso le modalità di guida disponibili sul Tamburo
Rapporto del volante	13,3:1
Giri volante per sterzata completa	2,29
Diametro volante	376 mm
Pneumatici (gamma)	Pirelli P Zero, Anteriori: da 285/45 R21 a 285/35 R23 Posteriori: da 315/40 R21 a 325/30 R23
Ruote (gamma)	Anteriori: da 9,5Jx21" a 10Jx23" Posteriori: da 10,5Jx21" a 11,5Jx23"
Diametro di sterzata	11,8 m - valore medio, variabile in base alle condizioni dinamiche grazie a Lamborghini RWS
Airbag	Fino a 8 airbag



Comunicato Stampa

MOTORE

Tipo	Benzina V8, 90°
Cilindrata	3.996 ccm
Valvole per cilindro	4
Fasatura valvole	Albero a camme di ammissione e scarico a regolazione continua
Turbocompressore	Twin-scroll biturbo
Potenza massima	650 CV (478 kW) a 6000 giri/min
Potenza specifica	162,7 CV/litro
Coppia massima	850 Nm a 2250-4500 giri/min
Regime massimo	6.800 giri/min

TRASMISSIONE

Tipo di trasmissione	Trazione integrale 4WD con differenziale anteriore integrato, differenziale centrale (Torsen) e differenziale posteriore con ripartizione attiva della coppia
Cambio	8 marce automatiche; caratteristica di cambiata in funzione della modalità di guida

PRESTAZIONI

Velocità massima	305 km/h
Accelerazione 0-100 km/h [0-62 mph]	3,6 sec.
Accelerazione 0-200 km/h [0-124 mph]	12,8 sec
Frenata 100-0 km/h [62-0 mph]	33,7 m



Comunicato Stampa

DIMENSIONI E PESO

Passo	3.003 mm
Lunghezza totale	5.112 mm
Larghezza totale (specchi esclusi)	2.016 mm
Altezza totale	1.638 mm
Carreggiata (anteriore- posteriore)	1.695 mm - 1.710 mm
Altezza da terra	158 mm - 248 mm (regolabile con le sospensioni pneumatiche)
Peso a vuoto	2.197 kg
Rapporto peso/potenza	3,38 kg/CV

CAPACITÀ

Serbatoio	85 litri (75 litri per il mercato statunitense)
Vano portabagagli	Da 616 litri a 1.596 litri

CONSUMO ED EMISSIONI

(in virtù della Direttiva CE 715/2007)

Urbano	16,7 l/100 km
Extraurbano	9,7 l/100 km
Combinato	12,3 l/100 km
Emissioni CO ₂	279 g/km

Immagini e filmati: media.lamborghini.com

Informazioni su Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com