



Comunicato Stampa

Lamborghini Aventador SVJ: al vertice delle supersportive V12 Lamborghini

- **La nuova generazione dell'iconica Lamborghini con motore V12**
- **Record sul giro per le vetture di serie sul circuito del Nürburgring-Nordschleife: 6:44,97 minuti**
- **Nuovi elementi di design orientati all'aerodinamica**
- **Motore aspirato V12, 770 CV, trazione integrale e sistema a 4 ruote sterzanti**
- **Materiali leggeri, soluzioni racing e sistema ALA 2.0 per massime prestazioni in handling**
- **Da 0 a 100 km/h in 2,8 secondi, velocità massima di oltre 350 km/h**

Sant'Agata Bolognese/Monterey (CA), 23 agosto 2018 - Automobili Lamborghini svela la nuova Lamborghini Aventador SVJ in anteprima mondiale alla Monterey Car Week in California, in occasione dell'evento "The Quail, A Motorsports Gathering". L'Aventador SVJ, sintesi di design straordinario, tecnologie all'avanguardia, handling, prestazioni e piacere di guida eccezionali, incarna la pura perfezione di guida, portando il concetto di supersportiva verso una nuova dimensione.

L'Aventador SVJ, in cui SV sta, come da tradizione, per Superveloce, presenta il suffisso "Jota", che denota la sua superiorità su pista e in fatto di prestazioni. L'Aventador SVJ si è già imposta come detentrica del record su pista per le vetture di serie sul circuito tedesco del Nürburgring-Nordschleife, completando il giro di 20,6 km in soli 6:44,97 minuti. La produzione è limitata a 900 unità.

Sul Concept Lawn del celebre Pebble Beach Concours d'Elegance sarà svelata in esclusiva la SVJ 63, un'edizione speciale dall'allestimento unico, che mette in evidenza l'ampio utilizzo della fibra di carbonio e realizzata in soli 63 esemplari per rendere omaggio all'anno di nascita della Lamborghini: il 1963.

"L'Aventador SVJ è una vettura innovativa e rappresenta la massima espressione della nostra gamma di supersportive", ha affermato Stefano Domenicali, Chairman e Chief Executive Officer di Automobili Lamborghini. "La sfida per i nostri progettisti e ingegneri è stata quella di migliorare l'essenza più pura della supersportiva Lamborghini, traendo ispirazione da mezzi superveloci e improntati all'aerodinamica, come le navicelle spaziali e gli aerei da caccia. L'Aventador SVJ compie un ulteriore passo in avanti, definendo nuove prospettive nello sviluppo delle supersportive del futuro".

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

Francesco Colla

T. +39 051 9597611

extern.francesco.colla@lamborghini.com

Ufficio Stampa UK

Juliet Jarvis

T +44 1933 666560

juliet@jic.uk.com

Ufficio Stampa Eastern Europe & CIS

Tamara Vasilyeva

T +7 499 957 6706

tamara.vasilyeva@lamborghini.com

Ufficio Stampa Middle East & Africa

Zantelle Van der Linde

T +971 56 522 1545

zantelle.vanderlinde@lamborghini.com

Ufficio Stampa North & South America

Jiannina Castro

T +1 703 3647926

jiannina.castro@lamborghini.com

Ufficio Stampa Asia Pacific

Silvia Salti

T +65 9651 8955

silvia.salti@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

Prestazioni migliori sotto tutti gli aspetti

Il record sul giro sul circuito del Nürburgring-Nordschleife dimostra che l'Aventador SVJ ha stabilito un nuovo riferimento in termini di prestazioni. Grazie al suo propulsore ottimizzato che la rende la più potente vettura di serie con motore V12 prodotta fino ad oggi da Lamborghini, l'Aventador SVJ vanta un aumento di potenza fino a 770 CV (566 kW) ad un regime massimo di 8.500 giri/min. È in grado di generare una coppia pari a 720 Nm a 6.750 giri/min, mentre il peso a secco di soli 1.525 kg rende possibile un rapporto peso-potenza di 1,98 kg/CV. Da ferma, l'Aventador SVJ raggiunge i 100 km/h in 2,8 secondi e i 200 km/h in 8,6 secondi. La velocità massima di oltre 350 km/h è accompagnata da uno spazio di frenata di 30 metri da 100 a 0 km/h.

L'Aventador SVJ è più di una supersportiva ai massimi livelli. La filosofia di sviluppo dell'Aventador SVJ e la sua reale essenza in termini di design, tecnologie aerodinamiche, efficienza, rapporto peso/potenza e prestazioni, sono quelle di creare la vettura perfetta per un conducente esigente.

Aventador SVJ, progettata per raggiungere la supremazia aerodinamica

Ogni caratteristica dell'Aventador SVJ mostra efficienza aerodinamica: la SVJ risulta significativamente migliorata nell'aspetto rispetto all'Aventador S, con ogni dettaglio di design, la cui "forma segue la funzione", a ricordare la sua missione su strada e su pista: innovare per essere la migliore. L'obiettivo principale nella progettazione è stato il miglioramento significativo della deportanza rispetto alla precedente Aventador SV: +40% su entrambi gli assi con un coefficiente di resistenza aerodinamica migliorato del -1%.

Vista da davanti la vettura è più ampia: un nuovo paraurti anteriore con alette laterali integrate presenta una nuova presa d'aria ed evidenzia l'inclusione del sistema di Aerodinamica Lamborghini Attiva (ALA), ovvero delle tecnologie di aerodinamica attiva brevettate da Lamborghini.

Lo splitter frontale scollegato dà l'impressione di fluttuare, fungendo al contempo da canale per il flusso d'aria. Una presa d'aria tridimensionale sul cofano indirizza il flusso d'aria, migliora sia la resistenza aerodinamica sia la deportanza e si presta chiaramente allo scopo aerodinamico del design della SVJ. L'ottimizzazione aerodinamica della parte superiore della carrozzeria ha contribuito per il 70% al miglioramento della deportanza totale nella SVJ rispetto alla SV.

Il longherone della SVJ è completamente nuovo e presenta una forma a "Y" che ritroviamo nelle vetture Lamborghini e nelle forme tipiche degli aerei da caccia. Le prese d'aria laterali più grandi e le nuove alette sul lato anteriore riducono la resistenza aerodinamica e migliorano il raffreddamento complessivo. Il design aerodinamico migliorato del sottoscocca con generatori di vortici che lavorano insieme ai diffusori anteriori, e un diffusore posteriore completamente nuovo, dal design estremo e con pinne divergenti, contribuiscono per il 30% al miglioramento della deportanza totale.



Comunicato Stampa

Lo spoiler posteriore della SVJ è stato progettato per ottenere la migliore efficienza aerodinamica. E' stato messo a punto un nuovo profilo alare, un sistema ALA 2.0 ottimizzato e alette laterali per ridurre la turbolenza, fornendo al tempo stesso un'elevata deportanza sul rettilineo e nelle curve ad alta velocità.

Nella parte posteriore della vettura, la posizione dello scarico "nudo" montato in posizione rialzata ricorda quella tipica delle moto estreme, riducendo anche il peso grazie alla vicinanza al motore: in questo modo anche l'impianto stesso di scarico risulta più leggero. Il paraurti posteriore a forma di Omega incorpora un nuovo e grande diffusore che contribuisce alla deportanza, mentre il nuovo spoiler posteriore in posizione elevata è realizzato interamente in fibra di carbonio e integra il sistema ALA.

Il nuovo cofano motore è stato riprogettato per la SVJ: è realizzato in fibra di carbonio leggera e rimovibile attraverso clip a sgancio rapido che richiamano il mondo delle corse. Anche qui ritroviamo il motivo a "Y" che permette di ammirare il sottostante propulsore V12 migliorato, mettendo in risalto le caratteristiche ad alte prestazioni della vettura. I cerchi in alluminio superleggeri "Nireo" sono progettati specificatamente per la SVJ, riducendone il peso e contribuendo al suo estremo dinamismo. Sono disponibili come optional anche i cerchi in alluminio "Leiron" con motivo a "Y" ed elementi esagonali. Il dettaglio della bandiera italiana sull'ala laterale ricorda la tradizione delle supersportive italiane firmate Lamborghini.

Aerodinamica Lamborghini Attiva 2.0

Il sistema ALA brevettato di Lamborghini è comparso per la prima volta sulla Huracán Performante ed è stato ora ottimizzato per l'Aventador SVJ, guadagnandosi la denominazione di ALA 2.0, grazie al nuovo design delle prese d'aria e dei canali aerodinamici. Il sistema è stato ricalibrato tenendo conto delle maggiori accelerazioni laterali della vettura.

Il sistema ALA varia attivamente il carico aerodinamico per raggiungere un'elevata deportanza o una bassa resistenza, a seconda delle condizioni dinamiche. I motori attivati elettronicamente aprono o chiudono i flap attivi nello splitter frontale e sul cofano motore che indirizzano il flusso d'aria nella parte anteriore e posteriore.

Grazie all'unità di controllo Lamborghini Dinamica Veicolo Attiva 2.0 (LDVA 2.0) con sensori inerziali migliorati, tutti i sistemi elettronici della vettura vengono gestiti in tempo reale e i flap del sistema ALA vengono attivati in meno di 500 millisecondi per garantire la migliore configurazione aerodinamica della vettura in ogni condizione di guida. Quando il sistema ALA è disattivato, i flap attivi sono chiusi, generando l'alto livello di deportanza desiderato per affrontare curve ad alta velocità e frenate complete. Quando il sistema ALA si attiva, i flap anteriori vengono aperti, riducendo la pressione dell'aria sullo spoiler anteriore e indirizzando il flusso d'aria tramite un canale interno e attraverso i generatori di vortici appositamente modellati nel sottoscocca della vettura. In questo modo si riduce drasticamente la resistenza aerodinamica e vengono ottimizzate le condizioni per accelerazione e velocità massime.



Comunicato Stampa

Quando il sistema ALA è disattivato anche i flap posteriori sono chiusi, consentendo allo spoiler posteriore di funzionare come un tradizionale spoiler fisso. La stabilità è migliorata in curva ad alta velocità e nella frenata completa grazie ad una deportanza verticale massima. Quando il sistema ALA è attivo, i flap sul cofano motore si aprono per bloccare lo spoiler al fine di migliorare la resistenza aerodinamica in condizioni di alta velocità.

Inoltre, il canale dell'aria dello spoiler posteriore è diviso in due parti, destra e sinistra, per favorire il vectoring aerodinamico quando si effettuano curve ad alta velocità. A seconda della direzione della sterzata, l'unità di controllo LDVA 2.0 ordina l'attivazione del sistema ALA sul lato destro o sinistro dello spoiler, aumentando la deportanza e la trazione sulla ruota interna e contrastando il trasferimento del carico in condizioni di rollio. Questa dinamica ottimizza lo slancio del telaio che richiede così un angolo di sterzata ridotto e migliora la stabilità dinamica complessiva della vettura. La tecnologia dell'Aero vectoring nella SVJ è stata ulteriormente sviluppata per migliorare gli effetti di carico aerodinamico sulla ruota interna del 30% rispetto al sistema originale.

Tecnologie di ingegneria innovative per la nuova SVJ

La propulsione migliorata presenta una nuova valvola di aspirazione in titanio dotata di un condotto di aspirazione dalla forma e dalla lunghezza innovative e con un condotto della testata di aspirazione modificato per un coefficiente di flusso maggiore. Il nuovo e leggero impianto di scarico riduce la contropressione, producendo al tempo stesso un sound emozionante, mentre il cambio ottimizzato a sette velocità ISR (Independent Shifting Rod) è stato calibrato per aumentare le prestazioni della vettura in termini di potenza e coppia.

Le dinamiche verticali, laterali e longitudinali dell'Aventador SVJ sono state riprogettate all'interno dell'unità di controllo LDVA 2.0, con algoritmi completamente integrati con il sistema ALA 2.0 per rispecchiare l'eccezionale deportanza generata e ottimizzare le prestazioni: questo è il risultato di investimenti importanti nel settore R&D e della collaborazione con il team CFD.

Le sospensioni della SVJ sono state rielaborate e ora sono in grado di garantire una maggiore aderenza meccanica e aerodinamica. La rigidità della barra antirollio è stata migliorata del 50% rispetto all'Aventador SV, compensando il rollio e migliorando l'efficienza aerodinamica. L'intervallo della forza di smorzamento, aumentato del 15% rispetto alla SV, e le sospensioni magnetoreologiche Lamborghini (LMS), sono stati ricalibrati per migliorare il controllo delle ruote e della carrozzeria con un'attenzione particolare alle prestazioni su pista.

Il sistema a ruote posteriori sterzanti (LRS) dell'Aventador SVJ è stato ulteriormente ottimizzato per sfruttare il carico aerodinamico in ogni ambiente, fornendo così eccezionale stabilità in condizioni di alta velocità e migliorando l'agilità in curva allo scopo di aumentare la velocità media in tutte le condizioni dinamiche.

Anche il sistema sterzante è stato rivisto per far fronte alle sfide imposte dalla guida su pista. Il servosterzo è stato ribilanciato per adeguarsi al carico aerodinamico specifico e agli



Comunicato Stampa

pneumatici, mentre il Lamborghini Dynamic Steering (LDS) è ricalibrato per migliorare ulteriormente la precisione di sterzata e la risposta naturale della vettura.

Il sistema a trazione integrale della Lamborghini SVJ ha migliorato la distribuzione della coppia per ottimizzare la trazione e l'agilità. E' quindi aumentata la stabilità della vettura e l'invio della coppia all'asse posteriore del 3% rispetto alla SV. Il sistema a ruote posteriori sterzanti è stato sviluppato per migliorare ulteriormente la stabilità della vettura, riducendo al contempo lo spazio di frenata, soprattutto in condizioni combinate di frenata/sterzata come, ad esempio, nelle curve ad alta velocità. Il controllo elettronico della stabilità (ESC) è stato potenziato per migliorare le prestazioni in curva e per favorire l'esperienza di guida in condizioni estreme di manovrabilità, mentre l'ABS è stato appositamente messo a punto per un'aderenza migliorata fornita dagli pneumatici e dal sistema ALA.

I nuovi pneumatici Pirelli P Zero Corsa sono stati specificatamente sviluppati secondo le direttive date da Lamborghini per l'Aventador SVJ: gli pneumatici forniscono una rigidità verticale più elevata per favorire la maggiore deportanza della SVJ, oltre a offrire un elevato livello di aderenza per potenziare le prestazioni generali della vettura. Grazie a un battistrada dal design particolare, gli pneumatici sono progettati per ottimizzare le prestazioni sia su strada sia su pista. Sono disponibili come optional gli pneumatici Pirelli P Zero Trofeo R che, sebbene omologati anche per l'uso su strada, rendono il massimo in pista.

Una vettura incentrata sul conducente

L'Aventador SVJ è una vettura incentrata sul conducente, sviluppata per ottimizzare l'unione tra il conducente e la vettura stessa nelle condizioni su strada e pista più estreme e per regalare un'esperienza di guida impareggiabile.

Tre sono le modalità di guida, Strada, Sport e Corsa, oltre all'opzione EGO che consente al conducente di personalizzare ulteriormente le proprie preferenze nella configurazione della vettura. L'abitacolo presenta un display digitale TFT che funge da quadro strumenti oltre a mostrare, in tempo reale, lo stato delle funzioni ALA.

Il Sistema di navigazione e il Sistema di Infotainment, che include l'AppleCarPlay, sono optional gratuiti e permettono agli occupanti dell'abitacolo di gestire comunicazioni e funzioni di intrattenimento ad attivazione vocale dai propri dispositivi personali Apple.

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

Le possibilità di personalizzazione degli interni dell'Aventador SVJ sono virtualmente infinite, grazie al programma Ad Personam di Lamborghini.



Comunicato Stampa

Prezzo della Lamborghini Aventador SVJ e commercializzazione

La consegna ai primi clienti della nuova Lamborghini Aventador SVJ è prevista all'inizio del 2019, al seguente prezzo consigliato per il pubblico:

Europa: EUR 349.116,00 (prezzo al pubblico consigliato, tasse escluse)

Per immagini e filmati: media.lamborghini.com

Per informazioni su Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com



Comunicato Stampa

Dati tecnici - Lamborghini Aventador SVJ

TELAIO E CARROZZERIA

Telaio	Monoscocca in fibra di carbonio, con telaietti anteriore e posteriore in Alluminio
Carrozzeria	Cofano motore mobile, prese aria laterali fisse e spoiler posteriore con sistema ALA 2.0 integrato e con sistema Aero Vectoring; cofano anteriore, parafrangente anteriore e porte in Alluminio; parafrangenti posteriori e copri brancardi in SMC con prese d'aria aumentate. Nuovo paraurti ultraleggero anteriore e posteriore. Nuovo diffusore anteriore con sistema ALA 2.0 integrato
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.)	Dischi carboceramici 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 standard (ant. - post.)	Nuovi Pirelli Pzero Corsa 255/30 ZR 20 - 355/25 ZR 21
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 fisso con sistema ALA 2.0 integrato e sistema Aero Vectoring



Comunicato Stampa

Airbags

Airbag Pilota: frontale, doppio stadio. Airbag passeggero: frontale adattativo. Sedili con airbag laterali di tipo "testa-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	770 CV (566 kW) a 8.500 giri
Coppia massima	720 Nm a 6.750 giri
Massimo regime di rotazione	8.700 giri
Rapporto peso-potenza	1,98 kg/CV
Classe di Emissioni	EURO 6 - LEV 3
Controllo emissioni	Catalizzatori con sonda Lambda
Impianto di Raffreddamento	Impianto aria ed olio con prese d'aria variabili
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
1ª marcia	3,909
2ª marcia	2,438



Comunicato Stampa

3 ^a marcia	1,810
4 ^a marcia	1,458
5 ^a marcia	1,185
6 ^a marcia	0,967
7 ^a 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)	2,8 s
Accelerazione (0-200 km/h)	8,6 s
Accelerazione (0-300 km/h)	24,0
Frenata 100-0 km/h	30 m

DIMENSIONI E PESO

Passo	2700 mm
Lunghezza totale	4943 mm
Larghezza totale (specchi esclusi)	2098 mm
Larghezza totale (specchi inclusi)	2273 mm
Altezza totale	1136 mm
Careggiata (ant.- post.)	1720 mm - 1680 mm
Altezza da terra	115 +/- 2 mm (anteriore con lifting: 155 mm)
Peso a secco	1525 Kg
Peso massimo consentito	2050 kg
Distribuzione dei pesi (ant.- post.)	43% - 57%



Comunicato Stampa

CAPACITA'

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

CONSUMI*

Urbano	31,0 l/100 km
Extra urbano	13,0 l/100 km
Combinato	19,6 l/100 km
CO ₂ emissioni	452 g/km

* In accordo con Dir. 1999/100/CE