Pressemitteilung

Lamborghini Aventador SVJ:
Die Spitze der Lamborghini V12-Supersportwagen

- **Die neue Generation des legendären V12-Topmodells von Lamborghini, limitiert auf 900 Exemplare**
- **Rekord Rundenzeit für Serienfahrzeuge auf der Nürburgring-Nordschleife: 6:44,97 Minuten**
- **Neue Designmerkmale mit Fokus auf aerodynamische Performance**
- **6,5 l V12-Saugmotor mit 770 PS, Allradantrieb und Allradlenkung für technische Brillanz**
- **Leichtbau, innovative Lösungen aus dem Rennsport und ALA 2.0 für optimales Handling**
- **0-100 km/h in 2,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit über 350 km/h**

Sant'Agata Bolognese/Monterey (USA, Kalifornien), 23. August 2018 – Der neue Lamborghini Aventador SVJ feiert seine Weltpremiere auf dem Event „The Quail, A Motorsports Gathering" im Rahmen der Monterey Car Week in Kalifornien. Außergewöhnliches Design, innovative Technologien und ein Maximum an Handling, Leistung und Fahrspaß zeichnen den Aventador SVJ aus, der der Fahrperfektion erneut ein gutes Stück näher kommt und so das Supersportwagenkonzept in eine neue Dimension bringt.

Der neue Aventador SVJ - SV steht historisch für Superveloce (superschnell) - erhält den Zusatz „Jota", der bei Lamborghini traditionell für Höchstleistung und besondere Rennstreckentauglichkeit steht: Der Aventador SVJ hat mit 6:44,97 min auf der 20,6 km langen Nürburgring-Nordschleife eine neue Rundenbestzeit für Serienfahrzeuge aufgestellt. Die Produktion des SVJ ist auf 900 Stück limitiert.

Eine Sonderedition mit dem Namen SVJ 63 in einzigartiger Konfiguration wird zudem exklusiv auf dem Concept Lawn des Pebble Beach Concours d'Elegance präsentiert. Dabei wird insbesondere der umfangreiche Einsatz von Carbonfaser bei diesem Modell auch optisch hervorgehoben. Der SVJ 63 wird zu Ehren des Gründungsjahres von Automobili Lamborghini, 1963, in limitierter Auflage von zusätzlich 63 Exemplaren gefertigt.

„Der Aventador SVJ ist ein außergewöhnliches Fahrzeug und stellt die absolute Spitze unserer Supersportwagen dar", erklärt Stefano Domenicali, Chairman und Chief Executive Officer von Automobili Lamborghini. „Die Herausforderung für unsere Designer und Ingenieure bestand darin, die Essenz der Lamborghini Supersportwagen nochmals zu optimieren und dabei unter anderem auch Inspiration aus der Welt der Raumfahrt und Kampfflugzeuge zu schöpfen, herausragende Beispiele für superschnelle,

Automobili Lamborghini S.p.A.

Head of Communications
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

Press Office UK
Juliet Jarvis
T +44 1933 666560
juliet@jjc.uk.com

Press Office Eastern Europe & CIS
Tamara Vasilyeva
T +7 499 957 6706
tamara.vasylyeva@lamborghini.com

Press Office Middle East & Africa
Zantelle Van der Linde
T +971 56 522 1545
zantelle.vanderlinde@lamborghini.com

Press Office North & South America
Jiannina Castro
T +1 703 3647926
jiannina.castro@lamborghini.com

Press Office Asia Pacific
Silvia Saliti
T +65 9651 8955
silvia.saliti@lamborghini.com

Press Office Greater China
Nancy Rong 荣雪霏
T +86 10 6531 4614
xuefei.rong@lamborghini.com

Press Office Japan & South Korea
Kumiko Arisawa
T +81 804 606 0487
kumiko.arisawa@lamborghini.com

superathletische sowie aerodynamische Höchstleistung. Der Aventador SVJ bringt uns einen weiteren Schritt in die Zukunft und eröffnet neue Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich der Supersportwagen."

Verbesserte Performance in jeder Hinsicht

Der Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife ist der jüngste Beweis für die hohe Leistungsfähigkeit des Aventador SVJ. Mit seinem optimierten Triebwerk, der ihn zum stärksten V12 Serienfahrzeug von Lamborghini macht, wartet der SVJ mit einer auf 770 PS (566 kW) bei 8.500 U/min gesteigerten Leistung auf. Der SVJ liefert ein Drehmoment von 720 Nm bei 6.750 U/min. Das Trockengewicht beträgt 1.525 kg und ermöglicht ein Leistungsgewicht von 1,98 kg/PS. Der SVJ beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 2,8 Sekunden und von 0 auf 200 km/h in 8,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 350 km/h, der Bremsweg von 100 auf 0 km/h bei 30 Metern.

Der Aventador SVJ ist jedoch mehr als ein Supersportwagen mit beeindruckenden Fahrwerten. Die Entwicklungsphilosophie des Aventador SVJ und seiner essenziellen Merkmale Design, Aerodynamik, Leistungsgewicht und Performance bestehen darin, ein anspruchsvolles, perfektes Fahrzeug zu schaffen.

Der Aventador SVJ – führend bei der Aerodynamik

In jedem Gestaltungsmerkmal des Aventador SVJ spiegelt sich seine herausragende Stellung im Bereich der Aerodynamik wider. Das Erscheinungsbild des SVJ ist im Vergleich zum Aventador S deutlich geschärft. Die Gestaltung unter dem Design Credo „Form follows function" ist eine Reminiszenz an seine Daseinsberechtigung auf Straße und Rennstrecke: durch Innovation an die Spitze. Das Hauptziel beim Design war eine deutliche Verbesserung der Downforce im Vergleich zum Vorgängermodell Aventador SV: +40% auf beiden Achsen mit einem verbesserten Widerstandsbeiwert von -1%.

Die Fahrzeugfront ist breiter ausgeführt: der neu gestaltetet vordere Stoßfänger mit integrierten Seitenfinnen verfügt über einen neuen Lufteinlass und betont die integrierte Aerodinamica Lamborghini Attiva (ALA), die patentierte aktiven Lamborghini Aerodynamik-Technologie.

Der davon abgesetzte Frontsplitter verfügt über einen Luftkanal und vermittelt den Eindruck eines schwebenden Bauteils. Ein dreidimensionaler Luftauslass lenkt den Luftstrom, optimiert Strömungswiderstand und Anpressdruck und spielt deutlich auf den aerodynamischen Zweck des SVJ-Designs an. Die aerodynamische Optimierung des oberen Teils der Karosserie hat 70% zur gesamten Verbesserung der Anpressdrucks beim SVJ im Vergleich zum SV beigetragen.

Der komplett neue Schweller des SVJ greift das für Lamborghini typische Y-Design auf und erinnert an die Formen bei Kampfflugzeugen. Die größeren seitlichen Lufteinlässe sowie die neuen Seitenfinnen an der Front verringern den Strömungswiderstand und sorgen für eine insgesamt bessere Kühlwirkung. Ein verbessertes Aero-Design des Unterbodens mit

Vortexgeneratoren trägt in Verbindung mit Frontdiffusoren und einem komplett neuen Heckdiffusor in atemberaubenden Design mit nach außen geschwungenen Finnen 30% zur gesamten Verbesserung des Anpressdrucks bei.

Höchste aerodynamische Effizienz stand beim Design des Heckflügels des SVJ im Vordergrund: neues aerodynamisches Profil, optimiertes ALA-System 2.0 und Seiten-Winglets zur Verringerung von Turbulenzen und für einen hohen Anpressdruck sowohl auf der Geraden als auch in Hochgeschwindigkeitskurven.

Im Heckbereich erinnert der hoch montierte, frei stehende Auspuff an die Optik von Sportmotorrädern und sorgt durch seine Nähe zum Motor zudem für eine Gewichtseinsparung. Auch die Abgasanlage selbst ist leichter ausgeführt. In den Omega-förmigen hinteren Stoßfänger ist ein neuer, auffälliger Diffusor zur Verbesserung des Anpressdrucks integriert, während der neue hoch montierte Heckflügel mit integriertem ALA-System komplett aus Carbonfaser gefertigt ist.

Die Motorabdeckung hinten wurde für den SVJ exklusiv neu gestaltet: Sie besteht aus leichter Carbonfaser und ist, in Anlehnung an eine Lösung aus dem Rennsport, über Schnellentriegelungsclips abnehmbar. Auch hier gibt das typische Y-Design den Blick auf den darunterliegenden, verbesserten V12-Antriebsstrang frei und unterstreicht die leistungsstarken Eigenschaften des SVJ. Superleichte „Nireo"-Aluminiumfelgen, speziell für den SVJ entworfen, tragen zur Gewichtsreduzierung und extremen Dynamik des Fahrzeugs bei. Optionale „Leirion"-Aluminiumfelgen mit „Y"- und Hexagon-Details sind ebenfalls verfügbar. Die italienische Flagge am Seitenflügel erinnert an die italienische Herkunft der Supersportwagen von Lamborghini.

Aerodinamica Lamborghini Attiva 2.0

Das patentierte ALA-System von Lamborghini kam erstmals beim Huracán Performante zum Einsatz und wurde für den Aventador SVJ mit neuen optimierten Lufteinlässen und neuem Luftkanal-Design zum ALA 2.0 weiterentwickelt. Unter Berücksichtigung der optimierten Querbeschleunigungen des Fahrzeugs ist das System komplett neu kalibriert worden.

Das ALA-System variiert aktiv die aerodynamische Last, um je nach den dynamischen Bedingungen einen hohen Anpressdruck oder einen niedrigen Luftwiderstand zu erzielen. Elektronische Stellmotoren öffnen oder schließen aktive Klappen im Frontsplitter und in der Motorabdeckung, die den Luftstrom vorne und hinten lenken.

Durch den Einsatz des Systems Lamborghini Dinamica Veicolo Attiva 2.0 (LDVA 2.0) mit verbesserten Trägheitssensoren, das sämtliche elektronischen Fahrzeugsysteme in Echtzeit steuert, werden die Klappen des ALA-Systems in weniger als 500 Millisekunden aktiviert, um das beste Aerodynamik-Setup des Fahrzeugs in jeder Fahrsituation sicherzustellen. Bei ausgeschaltetem ALA-System werden die aktiven Klappen geschlossen, wodurch der gewünschte hohe Anpressdruck bei schnellen Kurvenfahrten und Vollbremsungen erzielt wird. Bei eingeschaltetem ALA-System werden die vorderen Klappen geöffnet, wodurch der Luftdruck auf den Frontspoiler reduziert und der Luftstrom über einen inneren Kanal und durch

die speziell geformten Vortexgeneratoren am Unterboden des Fahrzeugs geleitet wird. Dies reduziert den Luftwiderstand wesentlich und optimiert die Bedingungen für maximale Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit.

Bei ausgeschaltetem ALA-System sind die hinteren Klappen ebenfalls geschlossen, wodurch der Heckflügel als traditioneller fester Spoiler agiert. Durch Erreichung des maximalen Abtriebs wird die Stabilität bei schnellen Kurvenfahrten und Vollbremsungen verbessert. Bei eingeschaltetem ALA-System werden die Klappen auf der Motorabdeckung geöffnet, um einen Strömungsabriss des Flügels und somit einen verbesserten Luftwiderstand bei hohen Geschwindigkeiten zu erreichen.

Zusätzlich ist der innere Luftkanal im Heckflügels in rechts und links unterteilt, was Aero-Vectoring in Kurven mit hoher Geschwindigkeit erlaubt. Je nach Kurvenrichtung schaltet LDVA 2.0 das ALA-System auf die rechte oder linke Seite des Flügels, wodurch Anpressdruck und Traktion des kurveninneren Rads erhöht und der Lastübertragung beim Rollen entgegengewirkt wird. Dies wiederum optimiert die Eigendynamik des Chassis, führt zu einer Reduzierung des erforderlichen Lenkwinkels und einer insgesamt verbesserten dynamischen Stabilität des Fahrzeugs. Die Aero-Vectoring-Technologie im SVJ wurde weiterentwickelt, um die aerodynamischen Lasteffekte auf das kurveninnere Rad um 30% im Vergleich zum ursprünglichen System zu verbessern.

Ingenieurskunst

Das verbesserte Antriebsaggregat weist ein neues Einlassventil aus Titan mit Saugrohr in neuer Form und Länge sowie einen modifizierten Einlasszylinderkopfkanal für einen höheren Durchflusskoeffizienten auf. Die neue, leichte Abgasanlage verringert den Gegendruck und erzeugt zudem einen atemberaubenden Sound. Das optimierte 7-Gang ISR-Getriebe (Independent Shifting Rod) wurde an die gesteigerte Performance des Fahrzeugs in Sachen Leistung und Drehmoment angepasst.

Die Quer-, Längs- und Vertikaldynamik des Aventador SVJ wurde mit speziellen, vollständig in ALA 2.0 integrierten Algorithmen im LDVA 2.0 überarbeitet, um den überragenden Anpressdruck abzubilden und die Performance zu verbessern: das Ergebnis eines erheblichen F&E-Investments und der Zusammenarbeit mit dem CFD-Team.

Die Radaufhängung des SVJ wurde ebenfalls überarbeitet und bietet nun höheren mechanischen und aerodynamischen Grip. Die Steifheit der Stabilisatoren wurde um 50% im Vergleich zum Aventador SV verbessert, wodurch Rollbewegungen kompensiert und die aerodynamische Effizienz erhöht wird. Der Dämpfkraftbereich wurde gegenüber dem SV um 15% erhöht und die magnetorheologische Federung (LMS) neu kalibriert, um die Karosserie- und Radkontrolle, insbesondere auf der Rennstrecke, zu verbessern.

Die Hinterradlenkung (LRS) des Aventador SVJ wurde weiterentwickelt, um die aerodynamische Last in jeder Situation auszuschöpfen, d. h. herausragende Stabilität bei hohen

Geschwindigkeiten und verbesserte Agilität bei Kurvenfahrten, um die Durchschnittsgeschwindigkeit unter sämtlichen dynamischen Bedingungen zu erhöhen.

Bei der Entwicklung der Lenkung des Aventador SVJ spielte vor allem das auf Rennstrecken geforderte Feedback eine Rolle. Die Servolenkung wurde neu ausbalanciert, um der speziellen aerodynamischen Last und den Reifen gerecht zu werden. Die Lamborghini Dynamic Steering (LDS) wurde neu kalibriert, um die Lenkpräzision und das natürliche Feedback weiter zu verbessern.

Der Allradantrieb des Lamborghini SVJ punktet mit einer verbesserten Drehmomentverteilung, um Traktion und Agilität zu optimieren. Dank der höheren Stabilität des SVJ können im Vergleich zum SV zusätzliche 3% des Drehmoments an die Hinterachse geschickt werden. Die Hinterradlenkung wurde entwickelt, um die Fahrzeugstabilität weiter zu verbessern, während die Bremswege, insbesondere bei kombinierten Brems-/Lenkbedingungen wie schnellen Kurvenfahrten, verkürzt werden. Das ESC wurde optimiert, um das Kurvenfahren und das Fahrerlebnis in Extremsituationen zu verbessern, und das ABS speziell angepasst an den dank Reifen und ALA-System verbesserten Grip.

Neue Pirelli P Zero Corsa Reifen wurden eigens nach den Vorgaben von Lamborghini entwickelt: Die Reifen bieten eine höhere vertikale Steifigkeit, um den höheren Anpressdruck des SVJ aufzunehmen, sowie einen hohen Grip, um die Gesamtperformance des Fahrzeugs zu verbessern. Mit ihrem speziellen Laufflächenprofil sorgen die Reifen für eine Top-Performance auf Straße und Rennstrecke. Optional können für die Straße zugelassene Pirelli P Zero Trofeo R Reifen speziell für den Einsatz auf der Rennstrecke montiert werden.

Alles auf den Fahrer ausgerichtet

Der Aventador SVJ ist ein fahrerorientiertes Fahrzeug, das dafür entwickelt wurde, die Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug auf Straße und Rennstrecke und unter extremsten Bedingungen zu festigen und ein einmaliges Fahrerlebnis zu ermöglichen.

Mit den drei Fahrmodi von Lamborghini – Strada, Sport und Corsa – sowie der EGO-Option, die eine zusätzliche Personalisierung des Fahrzeugsetups nach den Vorlieben des Fahrers ermöglicht, ist das Cockpit mit Grafiken am Display der TFT-Digital-Instrumententafel ausgestattet und zeigt den aktuellen Status der ALA-Funktionen an.

Das Navigations- und Infotainment-System mit AppleCarPlay ist ein kostenloses Extra, mit dem die Fahrzeuginsassen sprachgesteuerte Kommunikation und Unterhaltung über persönliche Apple-Geräte genießen können.

Das Lamborghini Telemetriesystem ist optional erhältlich: Mit der Aufzeichnung von Rundenzeiten und Streckenperformance sowie Fahrtdaten ist das Telemetriesystem insbesondere für jene Besitzer interessant, die mit ihrem Fahrzeug auf die Rennstrecke möchten.

Die Auswahl der Innenausstattung des Aventador SVJ ist durch das Ad Personam Individualisierungsprogramm von Lamborghini ist nahezu unbeschränkt.

Preis und Markteinführung des Lamborghini Aventador SVJ:

Die ersten Kunden nehmen ihren neuen Lamborghini Aventador SVJ Anfang 2019 zu nachfolgenden empfohlenen Verkaufspreisen in Empfang:

Europa:	349.116,00 EUR (empfohlener Verkaufspreis, ohne Steuern)
UK:	291.667,00 GBP (empfohlener Verkaufspreis, ohne Steuern)
USA:	517.770,00 USD (empfohlener Verkaufspreis, einschließlich GGT)
China:	7.559.285,00 RMB (empfohlener Verkaufspreis, einschließlich Steuern)
Japan:	51.548.373,00 YEN (empfohlener Verkaufspreis, ohne Steuern)

Fotos und Videos: media.lamborghini.com

Infomationen zu Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com

Technische Daten – Lamborghini Aventador SVJ

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Monocoque	Kohlefaser-Monocoque mit Aluminium Anbaurahmen vorne und hinten
Karosserie	Abnehmbare Motorabdeckung in Carbon, feste seitliche Lufteinlässe, fester Spoiler mit integriertem ALA System 2.0 sowie Aero Vectoring; Fronthaube, vordere Kotflügel und Türen aus Aluminium; hintere Kotflügel und Schwellerabdeckung aus SMC mit vergrößerten Lufteinlässen. Neue ultraleichte vordere und hintere Stoßfänger. Neuer Frontdiffusor mit integriertem ALA System 2.0.
Radaufhängungstyp	Magneto-rheologische aktive Dämfer vorne und hinten mit Pushrod System: liegende Dämpfer und Federn
Radaufhängungsgeometrie	Einzelradaufhängung an Aluminium Doppel-Querlenkern
ESC	ESC/ ABS Bosch 8.0, Charakteristik wählbar über Drive Select Mode
Bremsen	hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Unterdruck-Bremskraftverstärker, Sechskolben-Bremssättel vorne, Vierkolben-Bremssättel hinten
Bremsscheiben (VA – HA)	Carbon Keramik Bremsscheiben (Ø 400 x 38 mm – HA Ø 380 x 38 mm)
Lenkung	Lenkung mit drei unterschiedlichen Servotronic-Kennlinien, kombiniert mit Lamborghini Dynamic Steering (LDS) and Lamborghini Rear-wheel Steering (LRS), gesteuert über Drive Select Mode
Lenkübersetzung	10:1 – 18:1
Lenkradumdrehung	2,1 – 2,4
Lenkraddurchmesser	358 mm
Reifen (VA – HA)	Neue Pirelli P Zero Corsa 255/30 ZR 20 – 355/25 ZR 21
Räder (VA – HA)	9''JX20" H2 ET 32.2 – 13" JX21"H2 ET 66.7
Wendekreis	11,5 m - Durchschnittswert, dank LRS abhängig von dynamischen Bedingungen

Außenspiegel	Außenspiegel elektrisch einstellbar, beheizt und klappbar
Heckspoiler	Fester Spoiler mit integriertem ALA System 2.0 sowie Aero Vectoring System
Airbags	Zwei-Stufen-Fahrer-Airbag und adaptiver Beifahrer-Airbag, Kopf-Thorax-Airbags in den Sitzen, Knieairbags für Fahrer und Beifahrer in ausgewählten Märkten

MOTOR

Typ	V12, 60°, MPI-Einspritzung
Hubraum	6.498 cm^3
Bohrung x Hub	Ø 95 mm x 76,4 mm
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	Variable elektronische Ventilsteuerung
Verdichtung	11,8 ± 0.2
Max. Leistung	770 PS (566 kW) bei 8.500 U/min
Spez. Leistung	118,5 PS/l (87,1 kW/l)
Max. Drehmoment	720 Nm bei 6.750 U/min
Max. Motordrehzahl	8.700 U/min
Leistungsgewicht	1,98 kg/hp
Emissionsklasse	EURO 6 - LEV 3
Abgasreinigung	Katalysatoren mit Lambda-Regelung
Kühlsystem	Wasser- und Ölkühlsystem mit variablen Lufteinlässen
Motorsteuerung	Lamborghini Iniezione Elettronica (LIE) mit permanenter Ionenstrom-Analyse
Schmierung	Trockensumpf

ANTRIEB

Antriebsart	Permanenter Allradantrieb mit Haldex-Kupplung Generation IV

Getriebe	Siebengang ISR-Getriebe, Schaltcharakteristik über Drive Select Mode wählbar
Standard	AMT
Übersetzung 1. Gang	3,909
Übersetzung 2. Gang	2,438
Übersetzung 3. Gang	1,810
Übersetzung 4. Gang	1,458
Übersetzung 5. Gang	1,185
Übersetzung 6. Gang	0,967
Übersetzung 7. Gang	0,844
Übersetzung Rückwärtsgang	2,929
Gesamtübersetzung (VA-HA)	2,867 - 3,273
Kupplung	Zweischeiben-Kupplung, Ø 235 mm

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	› 350 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	2,8 s
Beschleunigung 0-200 km/h	8,6 s
Beschleunigung 0-300 km/h	24,0 s
Bremsen 100-0 km/h	30 m

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand	2.700 mm
Länger	4.943 mm
Breite (mit Rückspiegeln)	2.273 mm
Breite (ohne Rückspiegel)	2.098 mm
Höhe	1.136 mm
Spurweite (VA – HA)	1.720 mm – 1.680 mm

Bodenfreiheit	115 ± 2 mm (vorne mit Lifting System 155 mm)
Gewicht	1.525 kg (trocken)
Zulässiges Gesamtgewicht	2.050 kg
Gewichtsverteilung (VA – HA)	43% - 57%

FÜLLMENGEN

Kraftstoff	85 Liter
Motoröl	13 Liter
Kühlmittel	25 Liter
Kofferraum	140 Liter

VERBRAUCH	**NEDC Zyklus**
Innerorts	31,0 l/100 km
Außerorts	13,0 l/100 km
Kombiniert	19,6 l/100 km
CO_2 Emissionen	452 g/km