



Dalla pista alla strada: la nuova Lamborghini Huracán STO

- **L'essenza pura dell'abilità di Squadra Corse nel motorsport, ispirata alle vetture da corsa Lamborghini Huracán Super Trofeo EVO e GT3 EVO, in una supersportiva omologata per l'uso stradale**
- **L'esclusiva soluzione leggera di Lamborghini, unita a un'aerodinamica superiore e all'ingegneria di un'auto da corsa, genera la più autentica emozione di guida, ogni volta**
- **Una potenza di 640 CV (470 kW), 565 Nm di coppia a 6500 giri/min, un rapporto peso/potenza di 2,09 kg/CV, accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,0 secondi, spazio di frenata da 100 km/h a 0 in 30,0 metri, da 200 km/h a 0 in 110,0 metri, con il ritmo dinamico e la manovrabilità per battere ogni record in pista**

Sant'Agata Bolognese, 18 novembre 2020 - Automobili Lamborghini presenta la Lamborghini Huracán STO - Super Trofeo Omologata: una supersportiva omologata per l'uso su strada, ispirata alla tradizione sportiva della serie di Huracán Super Trofeo EVO sviluppate appositamente per il campionato monomarca da Lamborghini Squadra Corse, ma anche alla Huracán GT3 EVO, vincitrice tre volte della 24 Ore di Daytona e due volte della 12 Ore di Sebring.

Con il suo propulsore V10 ad aspirazione naturale da 640 CV (470 kW) che genera 565 Nm a 6.500 giri/min, la Huracán STO a trazione posteriore garantisce un'accelerazione esaltante da 0 a 100 km/h in 3,0 secondi, da 0 a 200 km/h in 9,0 secondi e una velocità massima di 310 km/h. Nel suo cuore batte l'emozione di un'auto da corsa. L'efficienza aerodinamica superiore, l'ampio uso di materiali leggeri, la facilità di sterzata e le eccellenti prestazioni in frenata consentono alla Huracán STO di regalare l'emozione di un'esperienza su pista a ogni guida su strada.

“La Huracán STO è l'incarnazione più pura della tradizione di Lamborghini Squadra Corse: trasferisce direttamente le tecnologie della Huracán Super Trofeo EVO e attinge ai successi unici della Huracán GT3 EVO, che ha ottenuto tre vittorie consecutive alla 24 Ore di Daytona”. Maurizio Reggiani, Chief Technical Officer, aggiunge: “La Huracán STO offre tutte le emozioni di una supersportiva perfettamente bilanciata, leggera e superiore dal punto di vista aerodinamico, riproducendo la sensazione di guida e il divertimento della Super Trofeo, ed è configurata perfettamente per i circuiti più impegnativi al mondo, ma creata per la strada. Le vaste soluzioni tecniche e le conoscenze acquisite dai nostri programmi Super Trofeo e GT3 sono state affinate e integrate nella Huracán STO per permettere al conducente di vivere ogni giorno le emozioni di un pilota, a bordo di una supersportiva Lamborghini omologata per l'uso su strada in grado di battere ogni record in pista”.

Leggerezza e aerodinamica superiori in un design da supersportiva

Il design degli esterni della Huracán STO è stato completamente rinnovato: l'inconfondibile profilo Lamborghini è stato reinterpretato per ottimizzare il flusso d'aria. Mitja Borkert, Head of Design: *“Le auto da corsa sono sempre fonte di ispirazione per il nostro design. La Huracán STO rispecchia*



Media Information

in modo elegante il trasferimento di tecnologia della gamma Huracán da competizione, come si può notare in ogni dettaglio estetico”.

Ogni aspetto della Huracán STO attinge all'efficienza aerodinamica e alle soluzioni tecnologiche leggere fondamentali nel motorsport. La Huracán STO incarna il principio per cui il design Lamborghini segue sempre la funzione: un principio ancora più valido in un'auto omologata per la strada ispirata a una vettura da corsa. La Huracán STO nasce dalla collaborazione tra i reparti R&D, Squadra Corse e Centro Stile Lamborghini: ogni linea e ogni caratteristica sono al tempo stesso eccezionali dal punto di vista estetico e ottimizzate per garantire le migliori prestazioni di guida.

Molte soluzioni globali sono ispirate alle vetture da competizione di Squadra Corse e ottimizzano le prestazioni aerodinamiche:

Cofango con prese d'aria, splitter anteriore e louver

Il cofano anteriore, i parafanghi e il paraurti anteriore sono integrati in un unico elemento: il "cofango", creato dagli ingegneri Lamborghini è ispirato alla Lamborghini Miura e alla più recente Sesto Elemento. Questa soluzione progettuale non è solo leggera, ma permette anche un rapido accesso come nelle vetture da corsa.

Le nuove prese d'aria sul cofano anteriore aumentano il flusso dell'aria attraverso il radiatore centrale per migliorare il raffreddamento del motore e contribuire a generare deportanza. Il cofango comprende anche un nuovo splitter anteriore che convoglia il flusso d'aria verso il sottoscocca completamente riprogettato e verso il diffusore posteriore.

La forma del cofango è pensata per spingere il flusso d'aria sopra i due parafanghi anteriori, che integrano i louver per ottimizzare l'aria in uscita dal passaruota, riducendo la pressione all'interno e incrementando la deportanza anteriore. Il profilo laterale del cofango convoglia il flusso d'aria intorno alle ruote anteriori, riducendo così la resistenza aerodinamica.

Parafango posteriore con prese d'aria NACA

Un nuovo parafango posteriore mutuato dalla Huracán Super Trofeo EVO riesce a ridurre la resistenza aerodinamica generata dalla sezione trasversale della vettura, aumentando allo stesso tempo la deportanza posteriore e l'efficienza aerodinamica generale della vettura. Un condotto NACA integrato nel parafango posteriore della STO funge da presa d'aria per il motore: grazie alla lunghezza ridotta, permette di ridurre del 30% le perdite di pressione statica.

Cofano motore con air scoop

Il design del cofano posteriore è stato modificato con un air scoop integrato per migliorare il raffreddamento ad aria del vano motore posteriore. Deflettori dell'aria dedicati, integrati nella struttura del cofano posteriore, convogliano il notevole flusso d'aria in entrata dalla presa d'aria alle zone in cui è più necessario tenere sotto controllo la temperatura del motore e degli scarichi.



Media Information

Pinna posteriore aerodinamica

Una pinna aerodinamica integrata sul cofano posteriore migliora le capacità dinamiche della STO, soprattutto in curva: in queste condizioni, il flusso d'aria in entrata presenta un angolo d'incidenza e i diversi livelli di pressione generati su entrambi i lati della pinna influiscono positivamente sulla stabilità d'imbardata. La pinna contribuisce inoltre a raddrizzare il flusso d'aria sull'alettone, aumentandone l'efficienza in curva.

Alettone posteriore regolabile

La facile regolazione manuale dell'assetto aerodinamico tramite alettone posteriore, permette di ottimizzare il bilanciamento aerodinamico e la resistenza all'avanzamento in base alle condizioni del percorso. Un alettone a doppio profilo con condotto centrale consente alla parte anteriore del profilo di ruotare in tre posizioni, per aumentare la deportanza posteriore. Riducendo il divario tra il profilo alare anteriore e quello posteriore, aumenta la compressione sul lato superiore, il che incrementa l'intensità di aspirazione nella parte inferiore del profilo alare anteriore. L'equilibrio aerodinamico dell'auto può quindi variare del 13%, adattando la STO a diversi stili e condizioni di guida.

Raffreddamento dei freni per il più alto livello di prestazioni

La funzione dei nuovi condotti dei freni anteriori è quella di raffreddare dischi e pinze freno dei nuovi CCM-R, agendo insieme alle louver, che scaricano aria calda dal passaruota anteriore. Nella parte posteriore si trovano ulteriori prese d'aria, incluse quelle nel sottoscocca, e nolder posteriori ottimizzati.

Risultato aerodinamico

La Huracán STO raggiunge la massima deportanza della sua classe con il migliore bilanciamento aerodinamico per un'auto a trazione posteriore: il carico aerodinamico superiore rappresenta un fattore chiave nel potenziamento delle sue prestazioni in curva. L'efficienza aerodinamica migliora del 37% e viene raggiunto un aumento significativo della deportanza pari al 53% rispetto alla Huracán Performante.

Tecnologie leggere

Oltre il 75% dei pannelli degli esterni della Huracán STO è in fibra di carbonio e ciò consente di realizzare strutture complesse prodotte come un componente unico per ottenere una maggiore integrità strutturale, riducendo allo stesso tempo il peso grazie al minor numero di punti di fissaggio necessari. Ricorrendo alla sua esperienza nel campo delle tecnologie leggere, il reparto R&D di Lamborghini ha adottato per il parafango posteriore una struttura a "sandwich", molto diffusa nel settore aerospaziale. Grazie a questa tecnologia, la Huracán STO utilizza il 25% in meno di fibra di carbonio mantenendo la stessa rigidità strutturale. Con un peso a secco di 1.339 kg, la Huracán STO pesa 43 kg in meno rispetto alla già leggera Huracán Performante.



Media Information

La Huracán STO presenta un parabrezza più leggero del 20% rispetto alla Huracán Performante e cerchi in magnesio che migliorano il rapporto resistenza/peso, riducendo ulteriormente il peso rispetto alle leghe in alluminio con lo stesso fattore di carico.

I cerchi in magnesio sono dotati di pneumatici Bridgestone Potenza appositamente sviluppati, disponibili in due versioni: una per la strada, l'altra più orientata all'uso su pista.

La Huracán STO: l'essenza di Lamborghini Squadra Corse

Fin dall'accensione ogni dettaglio della Huracán STO, interno ed esterno, suscita emozioni adrenaliniche alla guida. Il cuore della Huracán STO è il motore aspirato V10 della Huracán EVO e della Super Trofeo, che sprigiona una potenza di 640 CV (570 kW) e 565 Nm di coppia a 6.500 giri/min. Con una carreggiata aumentata, boccole per sospensioni più rigide, barre antirollio specifiche e MagneRide 2.0 di Lamborghini, la STO trasmette tutte le emozioni di un'auto da corsa, regalando allo stesso tempo un'esperienza confortevole su strada. Il motore è stato calibrato per una sensazione di guida fortemente sportiva e reattiva, con una percezione diretta dal pedale all'acceleratore e un miglioramento della nitidezza del sound a giri elevati. La velocità del cambio è stata ulteriormente potenziata per cambiare marcia in modo estremamente reattivo e rapido.

Le ruote sterzanti posteriori Lamborghini e un rapporto di sterzo molto diretto sono stati pensati per la corsa e per dare un'esperienza immersiva di guida, che unisce pilota, vettura e pista. Chi è al volante è a contatto diretto con l'asfalto, grazie al feedback immediato sul comportamento dell'auto. Ogni aspetto della tradizione e della tecnologia sportiva della STO ne aumenta la rapidità in curva, ottimizzando la tenuta in uscita: la Huracán STO è la conferma che le gare si vincono in curva e in frenata più che sui rettilinei.

Tre nuove modalità di guida ANIMA

Tre nuove modalità di guida esprimono lo spirito sportivo della Huracán STO, finalizzato agli ambienti di guida a elevate prestazioni: STO, Trofeo e Pioggia. La modalità standard STO è adatta alla guida su strada e ai percorsi tortuosi. Ogni aspetto del sistema dinamico LDVI (Lamborghini Veicolo Dinamica Integrata) è ottimizzato per tutte le condizioni stradali ed è affiancato da sospensioni pensate per l'uso su strada. L'ESC completamente attivo può essere spento per un piacere di guida massimo, pur assistendo comunque il conducente.

Nella modalità Trofeo tutti i sistemi sono ottimizzati per asfalto asciutto e per realizzare i migliori tempi su giro in pista. Il sistema LDVI garantisce massime prestazioni grazie alle strategie dedicate del Torque Vectoring e del Performance Traction Control System sia per lunghe percorrenze in pista, in modalità ESC-ON, sia per il miglior tempo sul giro con ESC-OFF. Il nuovo algoritmo di stima della temperatura del freno (BTM) consente al conducente di verificare in ogni momento la temperatura dell'impianto frenante e di gestirne l'usura durante il suo ciclo di vita.

La modalità Pioggia ottimizza il controllo della trazione, la ripartizione di coppia, le ruote sterzanti posteriori e l'ABS su asfalto bagnato. Il controllo della trazione e l'impianto frenante sono calibrati per ridurre al minimo la perdita di aderenza e i tagli di coppia motore, grazie al sistema LDVI che sfrutta stime precise per generare solo la coppia necessaria su bagnato. La ripartizione di coppia



Media Information

rispecchia le condizioni di scarsa aderenza e garantisce prestazioni migliori in curva, mentre le sospensioni sono calibrate per ottimizzare la tenuta e migliorare il trasferimento del carico.

Nuovo impianto frenante CCM-R

Il DNA motorsport della Huracán STO è evidente anche nel suo impianto frenante. I freni Brembo CCM-R sfruttano l'esperienza nei materiali delle applicazioni nate per la F1 per ottenere una durata superiore; i dischi CCM-R offrono una conduttività termica quattro volte maggiore. La resistenza alle sollecitazioni aumenta del 60% rispetto ai CCB tradizionali, con un miglioramento della potenza frenante massima del 25% e una decelerazione longitudinale superiore del 7%. Ciò genera un comportamento dei freni eccellente e uniforme in tutte le condizioni di guida: la frenata risulta sportiva, può essere perfettamente modulata e quindi è ottimale per l'uso su pista.

Gli interni della Huracán STO: progettati su misura

Gli interni della Huracán STO rispecchiano il carattere leggero degli esterni; in tutto l'abitacolo si nota l'ampio uso di fibra di carbonio: dai sedili sportivi, realizzati interamente in questo materiale, agli interni in Alcantara® con Lamborghini CarbonSkin, fino alla moquette sostituita da tappetini in fibra di carbonio e ai pannelli leggeri delle porte, completamente in fibra di carbonio. Un telaio tubolare con cinture di sicurezza a quattro punti e un vano anteriore di nuova progettazione per riporre il casco mettono in evidenza il DNA sportivo della Huracán STO. Questo telaio tubolare posteriore è stato realizzato in collaborazione con il Partner Tecnico Akrapovič, utilizzando una lega di titanio che lo rende più leggero del 40% se comparato ad un tradizionale telaio in acciaio inossidabile.

Il touchscreen della Huracán presenta una nuova grafica nell'interfaccia uomo-macchina (HMI) e gestisce le funzioni dell'auto, tra cui l'indicatore della modalità di guida, il sistema LDVI, le pressioni degli pneumatici e le temperature dei freni. Un sistema di telemetria totalmente connesso permette ai conducenti al volante della Huracán STO su pista di monitorare e registrare le proprie prestazioni e analizzare i dati tramite l'app Lamborghini UNICA.

I proprietari della Huracán STO possono personalizzare nei minimi dettagli sia gli esterni sia gli interni della propria auto da corsa omologata per uso su strada, grazie al ricco programma di personalizzazione Ad Personam, che offre un numero infinito di combinazioni di vernici e finiture, oltre a grafiche ispirate alle corse. Il concetto di livrea personalizzata è insito nel design della Huracán STO, proprio come nella gamma di auto da corsa Huracán Super Trofeo, caratterizzata da colori e modelli unici sulla griglia di partenza. La livrea di lancio Blu Laufey e Arancio California è sinonimo dello spirito giovane e sportivo della Huracán STO.



Media Information

Prezzo e uscita sul mercato della Lamborghini Huracán STO

La consegna ai primi clienti della nuova Lamborghini Huracán STO è prevista per la primavera del 2021, ai seguenti prezzi consigliati per il pubblico:

Europa	EUR 249.412 (prezzo al pubblico consigliato, tasse escluse)
UK	GBP 216.677 (prezzo al pubblico consigliato, tasse escluse)
USA	USD 327.838 (prezzo al pubblico consigliato, tasse/GST escluse)
Cina	RMB 3.900.000 (prezzo al pubblico consigliato, tasse incluse)
Giappone	YEN 37.500.000 (prezzo al pubblico consigliato, tasse escluse)



Media Information

Dati tecnici - Lamborghini Huracán STO

TELAIO E CARROZZERIA

<i>Telaio</i>	Telaio ibrido in alluminio e fibra di carbonio
<i>Scocca</i>	Strato esterno in alluminio e in larga parte in materiale composito, cofano anteriore, "Cofango" in fibra di carbonio
<i>Sospensioni</i>	Sospensioni in alluminio a doppio triangolo
<i>Molle e ammortizzatori</i>	Molle in acciaio e ammortizzatori idraulici, controllo elettromagnetico "MagneRide" degli ammortizzatori
<i>Controllo Elettronico della Stabilità (ESC)</i>	Le caratteristiche dell'ESC/ABS possono essere regolate attraverso il sistema ANIMA, l'ESC può essere disattivato
<i>Sterzo</i>	Servosterzo elettromeccanico, sistema sterzante posteriore, rapporto di sterzo 13,4:1
<i>Freni</i>	Impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno a depressione, pinze freno in alluminio (anteriori) a sei pistoncini e pinze freno in alluminio (posteriori) a quattro pistoncini
<i>Dischi freni</i>	Dischi carboceramici CCM-R, ventilati e forati a croce Ø 390 x 34 mm anteriori, Ø 360 x 28 mm posteriori
<i>Pneumatici (standard)</i>	Bridgestone Potenza 245/30 R20 (anteriori) - 305/30 R20 (posteriori)
<i>Cerchi (standard)</i>	8,5J x 20" (anteriori) - 11J x 20" (posteriori)
<i>Specchi</i>	Specchi esterni controllati elettricamente
<i>Airbag</i>	Airbag anteriori a doppio stadio full size Airbag laterali full size. Airbag ginocchia per mercati specifici.

MOTORE

<i>Tipo</i>	Dieci cilindri a V, 90°, doppia iniezione IDS+MPI
<i>Cilindrata</i>	5.204 cm ³
<i>Alesaggio / corsa</i>	Ø 84,5 mm x 92,8 mm
<i>Controllo valvole</i>	Alberi a camme di aspirazione e di scarico con regolazione variabile continua
<i>Compressione</i>	12,7:1
<i>Potenza max.</i>	470 kW/640 CV a 8.000 giri/min
<i>Coppia max.</i>	565 Nm a 6.500 giri/min.
<i>Classe di emissioni</i>	EURO 6 - LEV 3



Media Information

Trattamento gas di scarico Due catalizzatori con regolazione lambda

Impianto di raffreddamento Impianti di raffreddamento acqua e olio

Gestione motore Bosch MED 17 Master Slave

Lubrificazione Carter secco

TRASMISSIONE

Tipo Trazione posteriore con differenziale meccanico autobloccante

Trasmissione Trasmissione LDF a doppia frizione a 7 velocità, caratteristiche di cambiata variabili in funzione del sistema ANIMA

Frizione Doppio disco Ø 187 mm

PRESTAZIONI

Velocità massima 310 km/h

Acc. 0-100 km/h 3,0 s

Acc. 0-200 km/h 9,0 s

Spazio di frenata

100 km/h - 0 30,0 m

200 km/h - 0 110,0 m

DIMENSIONI

Passo 2.620 mm

Lunghezza 4.547 mm

Larghezza 1.945 mm

Larghezza (compresi gli specchi esterni) 2.236 mm

Altezza 1.220 mm

Carreggiata anteriore 1.688 mm

Carreggiata posteriore 1.647 mm

Raggio di sterzata 11,5 m

Peso (a secco) 1.339 kg

Peso/Potenza 2,09 kg/CV

Distribuzione del peso 41% (anteriore) - 59% (posteriore)

CAPACITÀ

Carburante 80 litri



Media Information

*Vano portabagagli
(anteriore)* 38 litri

CONSUMI

Ciclo WLTP

Combinato 13,9 l/100 km

Emissioni CO₂ 331 g/km

Foto e video: media.lamborghini.com

Informazioni su Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com



Automobili Lamborghini S.p.A. Headquarters

Chief Marketing & Communication Officer
Katia Bassi
T +39-051 9597611

Head of Communication
Gerald Kahlke
T +39 051 9597611
gerald.kahlke@lamborghini.com

Brand & Corporate Communication
Clara Magnanini
T +39 051 9597611
clara.magnanini@lamborghini.com

Product Media Events & Brand Extension
Rita Passerini
T +39 051 9597611
rita.passerini@lamborghini.com

Motorsport Communication
Francesco Colla
T +39 051 2156850
extern.francesco.colla@lamborghini.com

Polo Storico & Heritage
Massimo Delbò
T +39 3331619942
massimo@delbo.us

Regional Offices

Europe, Middle East & Africa
Emanuele Camerini
T +39 342 567 5842
emanuele.camerini@lamborghini.com

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

South-East Asia & Pacific
Alethea Tan
T +658711 1329
alethea.tan@lamborghini.com

United Kingdom
Juliet Jarvis
T +44 (0) 7733 224774
juliet@jjc.uk.com

Japan
Kumiko Arisawa
T +81 804 606 0487
kumiko.arisawa@lamborghini.com

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

Eastern Europe & CIS
Tamara Vasilyeva
T +7 925 503 6706
tamara.vasilyeva@lamborghini.com

Chinese Mainland, Hong Kong & Macau
Nancy Rong 荣雪霏
T +86 10 6531 4614
xuefei.rong@lamborghini.com