



## Información de prensa

### **Nuevo Lamborghini Huracán STO: del circuito a la carretera**

- Toda el saber hacer de la Squadra Corse, derivada directamente de los Lamborghini Huracán Super Trofeo EVO y GT3 de competición, en un superdeportivo homologado para la calle
- La solución única de Lamborghini de aligerado de peso, afinada aerodinámica e ingeniería de los modelos de competición configuran la sensación de conducción más auténtica
- 640 CV de potencia (470 kW) y 565 Nm de par a 6.500 rpm, con una relación peso/potencia de 2,09 kg/CV, una aceleración de 0 a 100km/h en 3,0 segundos, una frenada de 100 km/h a 0 en 30,0 metros, así como con un dinamismo y conducción para conseguir récords de tiempos por vuelta

*Sant'Agata Bolognese, 18 de noviembre de 2020* - Automobili Lamborghini presenta el Lamborghini Huracán STO (Super Trofeo Omologata): un superdeportivo homologado para la calle inspirado en la herencia de competición de Lamborghini Squadra Corse en la copa monomarca Huracán Super Trofeo EVO, así como en el tres veces ganador de las 24 horas de Daytona y en dos ocasiones ganador de las 12 horas de Sebring, el Huracán GT3 EVO.

Con su motor atmosférico V10 de 640 CV (470 kW) que alcanza 565 Nm a 6.500 rpm, el Huracán STO de tracción trasera proporciona una estimulante aceleración de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos, 0 a 200 km/h en 9,0 segundos y una velocidad máxima de 310 km/h. Sin embargo, su corazón late con la excitación y emoción de un coche de carreras. Su superior eficiencia aerodinámica, el uso extensivo de materiales ligeros, la dirección sin filtros y una frenada de referencia aseguran que el Huracán STO ofrezca la emoción de una experiencia de circuito en cada desplazamiento por carretera.

“El Huracán STO es la encarnación más pura de la herencia de Lamborghini Squadra Corse, ya que transfiere directamente las tecnologías del Huracán Super Trofeo EVO y aprovecha el resultado único del Huracán GT3 EVO, con sus tres victorias consecutivas en las 24 horas de Daytona”, explica el presidente y director general de Automobili Lamborghini, Stefano Domenicali. Maurizio Reggiani, Director Técnico, añade: “El Huracán STO ofrece toda la emoción de un superdeportivo con un equilibrio perfecto, ligero y aerodinámicamente optimizado, que ofrece las sensaciones de conducción y la emoción del Super Trofeo, y que está preparado a la perfección para los circuitos más exigentes del mundo pero creado para la calle”. Las extensas soluciones técnicas y el conocimiento obtenido de nuestros programas Super Trofeo y GT3 han sido refinadas y plasmadas en el Huracán STO, lo que permite a su conductor experimentar a diario las emociones de un piloto en un superdeportivo de Lamborghini homologado para su uso en la calle y que es capaz de marcar récords de tiempos por vuelta”.

### **Superioridad aerodinámica y ligereza en el diseño del superdeportivo**



## Información de prensa

El Huracán STO exhibe un diseño exterior completamente nuevo, repasando su inimitable perfil Lamborghini para optimizar el flujo de aire. Para Mitja Borkert, Director de Lamborghini Centro Stile, “Los coches de competición son siempre una fuerte inspiración para nuestro diseño. El Huracán STO refleja de una forma exquisita la transferencia de tecnología de nuestros exitosos Huracán de competición mostrada en cada detalle estético”.

Cada aspecto del Huracán STO se basa en la eficiencia aerodinámica y la tecnología de reducción de peso que se exige en competición. El Huracán STO encarna el principio de que el diseño de Lamborghini siempre sigue la funcionalidad: aún más válido para un coche de calle inspirado en un coche de carreras. El Huracán STO es el resultado de la colaboración entre los departamentos de I+D de Lamborghini, Squadra Corse y Centro Stile, con cada línea y cada característica estéticamente destacada mientras se optimiza para conseguir el mejor rendimiento al volante.

Las soluciones aerodinámicas integrales inspiradas en los coches de carreras de la Squadra Corse maximizan el rendimiento aerodinámico. Lo más importante:

### **“Cofango” con entradas de aire, splitter delantero y rejillas**

El capó, las aletas y el paragolpes delantero están integrados en un solo componente: el “cofango”. Creado por los ingenieros de Lamborghini, el “cofango” combina el ‘cofano’ (capó) y los ‘parafangos’ (aletas) incluyendo el paragolpes delantero, inspirado en los Lamborghini Miura y, en el más reciente, Sesto Elemento. No sólo es ligero, también es una solución que permite bajar los tiempos por vuelta en circuito.

Las nuevas entradas de aire en el capó delantero aumentan el flujo de aire a través del radiador central para mejorar la refrigeración del motor y ayudar a generar mayor carga aerodinámica. El “cofango” también incorpora un nuevo splitter frontal que dirige el flujo de aire a los bajos del coche y al difusor trasero.

El “cofango” ha sido moldeado para empujar el flujo de aire en la parte superior de las aletas delanteras, que incorporan unas rejillas para maximizar el flujo de aire que se extrae de los pasos de rueda, reduciendo la presión en el interior y aumentando la carga aerodinámica delantera. El perfil lateral del “cofango” dirige el flujo de aire alrededor de las ruedas delanteras, reduciendo así la resistencia.

### **Paragolpes trasero con entrada de aire NACA**

Un nuevo paragolpes trasero derivado del Super Trofeo EVO reduce tanto el área frontal del coche, y por consiguiente, la resistencia, así como el aumento de la carga aerodinámica trasera y la eficiencia aerodinámica general del coche. Una toma de aire NACA integrada en el paragolpes trasero del STO actúa como una entrada de aire para el motor, y su acortado conducto permite una disminución del 30% de las pérdidas de presión estática.

### **Capó de motor trasero con entrada de aire**

El diseño revisado del capó trasero cuenta con una toma de aire integrada para mejorar la refrigeración forzada bajo el capó. Los deflectores de aire integrados en el marco del capó trasero canalizan un importante flujo de aire que entra por el snorkel para cumplir con las necesidades térmicas del motor y la salida de gases de escape.



## Información de prensa

### **Aleta de tiburón**

Una “aleta de tiburón” integrada en el capó trasero mejora las cualidades dinámicas del STO, especialmente al girar; una condición en la que el flujo de aire presenta un ángulo de guiñada y, los diferentes niveles de presión generados por los dos lados de la aleta, crean un efecto positivo en la estabilidad en curva. La aleta también ayuda a canalizar el flujo de aire hacia el alerón, aumentando su eficacia en las curvas.

### **Alerón trasero ajustable**

Una configuración aerodinámica manual y de fácil ajuste del nuevo alerón trasero optimiza el equilibrio aerodinámico y la resistencia al aire en función de las características de cada circuito. El alerón, con un solo plano de perfil doble, permite que rotar su parte delantera en tres posiciones para mejorar la fuerza descendente trasera. Al reducir el espacio entre el perfil delantero y el trasero, se aumenta la compresión en la parte superior, elevando la intensidad de la succión y la extensión en la parte inferior del perfil delantero. El equilibrio aerodinámico del coche puede así fluctuar en un 13%, adaptando el STO a diferentes estilos y condiciones de conducción.

### **Refrigeración de los frenos para conseguir el máximo rendimiento**

Los nuevos conductos de refrigeración de los frenos delanteros se dedican a enfriar los discos y pinzas de los nuevos frenos CCM-R, trabajando en conjunto con las rejillas de aire del “cofango”; que disipan el aire caliente de los pasos de rueda delanteros. Las tomas de aire adicionales, incluidas las de los bajos, y los difusores optimizados, están situados en la parte trasera.

### **Resultado aerodinámico**

El Huracán STO alcanza el nivel más alto de carga aerodinámica de su categoría con el mejor equilibrio aerodinámico para un coche de tracción trasera, actuando como un factor clave para conseguir un rendimiento optimizado en las curvas. La eficiencia general del flujo de aire se mejora en un 37% y la carga aerodinámica aumenta un 53% respecto al Huracán Performante.

### **Tratamiento de reducción de peso**

El Huracán STO utiliza fibra de carbono en más del 75% de sus paneles exteriores, beneficiándose de las complejas partes producidas como un solo componente para aumentar la integridad y al mismo tiempo reducir el peso a través de un menor número de puntos de fijación.

Usando su experiencia en tecnologías de aligeramiento, el departamento de I+D de Lamborghini ha adoptado una técnica de construcción en "sándwich" de fibra de carbono para desarrollar el paragolpes trasero utilizada en la industria aeroespacial. Gracias a esta tecnología, el Huracán STO utiliza un 25% menos de material de fibra de carbono manteniendo la misma rigidez estructural. Con un peso en vacío de 1.339 kg, el Huracán STO reduce su masa en 43 kg frente al ya ligero Huracán Performante.

El Huracán STO incorpora un parabrisas un 20% más ligero que el Huracán Performante, y cuenta con llantas de magnesio para conseguir una mayor relación resistencia-peso, ahorrando más peso que con las aleaciones de aluminio y manteniendo el mismo factor de carga.



## Información de prensa

Las llantas de magnesio se complementan con unos neumáticos Bridgestone Potenza a medida, disponibles en dos versiones: una enfocada a la carretera y otra más orientada a circuito. Ambos diseños combinan compuestos innovadores, con una eficiencia de la huella muy ajustada, lo que mejora la precisión en la conducción y la adherencia en una amplia gama de temperaturas.

### **Huracán STO, con corazón de Lamborghini Squadra Corse**

Desde el momento en que se arranca el motor, cada aspecto del Huracán STO, por dentro y por fuera, despierta el espíritu de un piloto de carreras. El corazón del Huracán STO es el motor V10 atmosférico de los Huracán EVO y Super Trofeo, con una potencia de 640 CV (570 kW) y 565 Nm de par a 6.500 rpm. Con un mayor ancho de vías, unos cojinetes de suspensión más rígidos, barras estabilizadoras específicas y la amortiguación MagneRide 2.0 de Lamborghini, el STO proporciona toda la emoción de un coche de carreras, mientras ofrece un comportamiento confortable en carretera. El motor se ha puesto a punto para ofrecer una respuesta muy deportiva y reactiva, con una respuesta inmediata al pisar el acelerador y una mejora en la nitidez del sonido del motor a alto régimen. La velocidad en la transición de una marcha a otra se ha aumentado aún más para proporcionar un cambio más receptivo y rápido.

Se ha diseñado una dirección más directa, incluido el eje trasero direccional de Lamborghini, para conseguir un comportamiento aún más deportivo, con una relación más directa entre el conductor, el coche y el circuito; el conductor tiene una conexión total de toda la información entre el asfalto y el comportamiento del coche. Cada aspecto heredado de la competición, y la tecnología del STO, mejoran su capacidad para afrontar las curvas más rápido, maximizando el agarre a la salida del viraje; el Huracán STO es la confirmación de que las carreras se ganan en las curvas, no en las rectas.

### **Tres nuevos modos de conducción ANIMA**

Tres nuevos modos de conducción ejemplifican el espíritu de competición del Huracán STO, todos ellos enfocados a unos escenarios de conducción de elevado rendimiento: STO, Trofeo y Pioggia. El modo STO es el indicado para la conducción en carretera y para divertirse en las curvas. Cada aspecto del sistema dinámico “Lamborghini Veicolo Dinamica Integrata” (LDVI) está optimizado para todas las condiciones de la carretera y se combina con un ajuste de la suspensión orientado a la calle. En este modo, el ESC está activado, aunque puede desconectarse para obtener la máxima diversión de conducción sin dejar de ayudar al conductor.

En el modo Trofeo todos los sistemas están optimizados para conseguir récords de tiempo por vuelta en circuito en condiciones de asfalto seco. El LDVI asegura el máximo rendimiento con estrategias dedicadas a la vectorización de par y el control de tracción tanto para aceleraciones en línea recta con el ESC ON como para vueltas cronometradas con el ESC OFF. El nuevo algoritmo de estimación de la temperatura de los frenos (BTM) permite al conductor comprobar constantemente la temperatura del sistema de frenado y gestionar su desgaste durante su ciclo de vida.

El modo Pioggia (lluvia) optimiza el control de tracción, la vectorización del par, el eje trasero direccional y el ABS para un funcionamiento perfecto en condiciones de asfalto mojado. El control de tracción y el sistema de frenos se ajustan para minimizar la pérdida de agarre y el corte de par motor, con el sistema LDVI calculando una estimación precisa para entregar sólo el



## Información de prensa

par necesario en situaciones de mojado. La vectorización del par motor refleja las condiciones de baja adherencia y facilita su comportamiento en curva, mientras la suspensión se ajusta para maximizar la adherencia y mejorar la transferencia de masas.

### **Nuevo sistema de frenado CCM-R**

El ADN de competición del Huracán STO es tan evidente como su sistema de frenado. Con los frenos Brembo CCM-R, que se basan en su experiencia en F1 para ofrecer una durabilidad superior, los discos CCM-R proporcionan una conductividad térmica cuatro veces superior. Su resistencia al desfallecimiento es un 60% mayor en comparación con los CCB tradicionales, con una potencia máxima de frenado optimizada en un 25% y una mejora en la deceleración longitudinal de un 7%. El resultado es una gran consistencia en la frenada en todas las condiciones de conducción: la frenada se siente deportiva, puede modularse a la perfección y, por lo tanto, está optimizada para su uso en circuito.

### **El interior del Huracán STO, diseñado para su propósito**

El interior del Huracán STO es un reflejo de la ligereza de su exterior, con uso intensivo de elementos de fibra de carbono en todo el habitáculo, incluidos los asientos deportivos en fibra de carbono. Tapicería de Alcantara combinada con Lamborghini Carbonskin, alfombrillas en fibra de carbono y paneles ligeros para las puertas confeccionados por completo en fibra de carbono con un sencillo mecanismo de tira de cierre. Una jaula antivuelco con cinturones de seguridad de cuatro puntos y un maletero delantero de nuevo diseño para guardar el casco, subrayan el ADN de competición del Huracán STO. El arco trasero, desarrollado en cooperación con nuestro socio técnico Akrapovič, está confeccionado con aleaciones de titanio de alta calidad. Es un 40% más ligero que los arcos traseros convencionales de acero inoxidable.

Los nuevos gráficos de la Interfaz Hombre-Máquina (HMI) aparecen en la pantalla táctil del Huracán, que gestiona las funciones del coche, incluidos el indicador de modos de conducción, el sistema LDVI, la presión de los neumáticos y la temperatura de los frenos. Un sistema de telemetría permite a los usuarios que conducen su Huracán STO en circuito controlar y registrar datos de su conducción y analizarlos a través de la aplicación Lamborghini UNICA.

Los propietarios del Huracán STO pueden personalizar completamente el exterior y el interior de su coche de carreras para la calle a través del generoso programa de personalización Ad Personam, con combinaciones ilimitadas de pintura y embellecedores, así como con vinilos de competición. El concepto de una decoración personalizada es intrínseco al diseño del Huracán STO, de la misma manera que los coches de competición del Súper Trofeo Huracán se alinean en la parrilla de salida con sus colores y diseños únicos. La decoración de lanzamiento en Blu Laufey y Arancio California plasman el espíritu joven y deportivo de competición del Huracán STO.

### **Tarifas y plazos de entrega en el mercado del nuevo Lamborghini Huracán STO**

Los primeros clientes recibirán el nuevo Lamborghini Huracán STO en la primavera de 2021, a los siguientes precios de venta indicados:

Europa 249.412 euros (precio recomendado, impuestos no incluidos)



## Información de prensa

|       |  |
|-------|--|
| UK    | 216.677 libras esterlinas (precio recomendado, impuestos no incluidos) |
| USA   | 327.838 dólares (precio recomendado, GST no incluido)                  |
| China | 3.900.000 yuanes (precio recomendado, impuestos no incluidos)          |
| Japón | 37.500.000 yenes (precio recomendado, impuestos no incluidos)          |

## Datos Técnicos – Lamborghini Huracán STO



## Información de prensa

### CHASIS Y CARROCERÍA

|  |  |
|--|--|
| Chasis                                   | Chasis híbrido de aluminio y fibra de carbono  |
| Carrocería                               | Aluminio y material compuesto, "Cofango" en fibra de carbono   |
| Suspensión                               | De doble horquilla de aluminio   |
| Muelles y amortiguadores                 | Muelles de acero y amortiguadores hidráulicos.<br>Amortiguación adaptativa electromagnética "MagneRide"                                  |
| Control Electrónico de Estabilidad (ESC) | ESC/ABS ajustables a través de ANIMA,<br>ESC desconectable   |
| Dirección                                | Dirección asistida electromecánica, eje trasero direccional,<br>relación de radio de 13,4:1  |
| Frenos                                   | Hidráulicos de doble circuito con servofreno de vacío, pinzas de aluminio de 6 pistones delante y pinzas de aluminio de 4 pistones atrás |
| Discos de Freno                          | Discos Carbocerámicos CCM-R, ventilados y perforados en cruz<br>Ø 390 x 34 mm delante y Ø 360 x 28 mm detrás                             |
| Neumáticos (serie)                       | Bridgestone Potenza 245/30 R20 (delante) – 305/30 R20 (atrás)  |
| Llantas (serie)                          | 8,5J x 20" (delante) – 11J x 20" (atrás)   |
| Espejos                                  | Retrovisores exteriores controlados eléctricamente   |
| Airbags                                  | Airbags delanteros de doble etapa de gran tamaño. Airbags laterales de gran tamaño. Airbags de rodilla en mercados específicos.          |

### MOTOR

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Tipo                        | V10 a 90°, doble inyección IDS+MPI          |
| Cilindrada                  | 5.204 cm <sup>3</sup>                       |
| Diámetro x carrera          | Ø 84,5 mm x 92,8 mm                         |
| Distribución                | Continuamente variable en admisión y escape |
| Compresión                  | 12,7:1                                      |
| Potencia máxima             | 470 kW / 640 CV a 8.000 rpm                 |
| Par máximo                  | 565 Nm a 6.500 rpm                          |
| Nivel de emisiones          | EURO 6 – LEV 3                              |
| Tratamiento gases de escape | Dos catalizadores con sonda lambda          |
| Sistema de refrigeración    | Refrigeración de agua y aceite              |



## Información de prensa

|                     |                           |
|---------------------|---------------------------|
| Gestión electrónica | Bosch MED 17 Master Slave |
| Lubricación         | Cárter seco               |

### TRANSMISIÓN

|             |   |
|-------------|---|
| Tipo        | Tracción trasera, diferencial mecánico autoblocante                             |
| Transmisión | LDF de doble embrague con características variables vía ANIMA con 7 velocidades |
| Embrague    | De doble disco Ø 187 mm   |

### PRESTACIONES

|                      |          |
|----------------------|----------|
| Velocidad máxima     | 310 km/h |
| 0–100 km/h           | 3,0 s    |
| 0–200 km/h           | 9,0 s    |
| Frenada (100-0 km/h) | 30,0 m   |

### DIMENSIONES

|                                    |                             |
|------------------------------------|-----------------------------|
| Batalla                            | 2.620 mm                    |
| Longitud                           | 4.547 mm                    |
| Anchura                            | 1.945 mm                    |
| Anchura (incl. espejos exteriores) | 2.236 mm                    |
| Altura                             | 1.220 mm                    |
| Vía delantera                      | 1.688 mm                    |
| Vía trasera                        | 1.647 mm                    |
| Radio de giro                      | 11,5 m                      |
| Peso (vacío)                       | 1.339 kg                    |
| Peso/potencia                      | 2,09 kg/CV                  |
| Reparto de pesos                   | 41% (delante) – 59% (atrás) |

### CAPACIDADES

|             |           |
|-------------|-----------|
| Combustible | 80 litros |
| Maletero    | 38 litros |





## Información de prensa

### CONSUMOS

Combinado  
Emisiones de CO<sub>2</sub>

### CICLO WLTP

*Los datos de consumo de combustible y emisiones se encuentran en fase de homologación, el coche todavía no está disponible para la venta.*

Fotografías y vídeos: [media.lamborghini.com](https://media.lamborghini.com)

Information en Automobili Lamborghini: [www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com)



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

Head of Communication  
Gerald Kahlke  
T +39 051 9597611  
[gerald.kahlke@lamborghini.com](mailto:gerald.kahlke@lamborghini.com)

Brand & Corporate Communication  
Clara Magnanini  
T +39 051 9597611  
[clara.magnanini@lamborghini.com](mailto:clara.magnanini@lamborghini.com)

Product Media Events & Brand Extension  
Rita Passerini  
T +39 051 9597611  
[rita.passerini@lamborghini.com](mailto:rita.passerini@lamborghini.com)

Corporate Media Events  
Chiara Sandoni  
T +39 051 9597611  
[chiara.sandoni@lamborghini.com](mailto:chiara.sandoni@lamborghini.com)

Polo Storico & Heritage  
Massimo Delbò  
T +39 3331619942  
[massimo@delbo.us](mailto:massimo@delbo.us)

Motorsport Communication  
Francesco Colla  
T +39 051 2156850  
[extern.francesco.colla@lamborghini.com](mailto:extern.francesco.colla@lamborghini.com)

---

### Regional Offices

Europe, Middle East & Africa  
Emanuele Camerini  
T +39 342 567 5842  
[emanuele.camerini@lamborghini.com](mailto:emanuele.camerini@lamborghini.com)

Asia Pacific  
Silvia Salti  
T +65 9651 8955  
[silvia.salti@lamborghini.com](mailto:silvia.salti@lamborghini.com)

South-East Asia & Pacific  
Alethea Tan  
T +658711 1329  
[alethea.tan@lamborghini.com](mailto:alethea.tan@lamborghini.com)

United Kingdom  
Juliet Jarvis  
T +44 (0) 7733 224774  
[juliet@jic.uk.com](mailto:juliet@jic.uk.com)

Japan  
Kumiko Arisawa  
T +81 804 606 0487  
[kumiko.arisawa@lamborghini.com](mailto:kumiko.arisawa@lamborghini.com)

North & South America  
Jiannina Castro  
T +1 703 3647926  
[jiannina.castro@lamborghini.com](mailto:jiannina.castro@lamborghini.com)

Eastern Europe & CIS  
Tamara Vasilyeva  
T +7 925 503 6706  
[tamara.vasilyeva@lamborghini.com](mailto:tamara.vasilyeva@lamborghini.com)

Chinese Mainland, Hong Kong & Macau  
Nancy Rong 榮雪菲  
T +86 10 6531 4614  
[xuefei.rong@lamborghini.com](mailto:xuefei.rong@lamborghini.com)