



7 décembre 2017
L17/05F

Nouvelle Lamborghini Urus

Le premier *Super Sport Utility Vehicle* au monde



- **Design, performance, comportement dynamique et sensations de conduite - l'ADN de Lamborghini**
- **Adapté à une conduite quotidienne sur de nombreuses surfaces**
- **Moteur V8 4.0 bi-turbo délivrant 650 ch et 850 Nm**
- **Accélération 0-100 km/h en 3,6 secondes et vitesse maximale de 305 km/h**
- **Système 4WD avec variation active du couple et quatre roues directrices pour un comportement sans faille**
- **Freins carbone-céramique, suspension pneumatique adaptative et contrôle de roulis actif pour un confort et une sécurité de pointe**
- **Jusqu'à six différents modes de conduite + un mode EGO, tous disponibles via la sélection du mode de conduite dynamique Tamburo**

Automobili Lamborghini lance son troisième modèle : la Lamborghini Urus, le premier *Super Sport Utility Vehicle*, et crée une niche inédite dans le segment du luxe en fixant de nouvelles références en matière de puissance, de performance et de comportement dynamique avec un design, un luxe et une facilité d'utilisation au quotidien inégalables.

Lamborghini Brussels
A division of s.a. D'leteren nv,
Grote Baan 399, Grand' Route - 1620 Drogenbos

Tel. : +32 (0)2 704 99 30 - Fax : +32 (0)2 704 99 00

Website : www.lamborghini-brussels.com - E-mail : sylvie.huwart@lamborghini-brussels.be

« La Lamborghini Urus reflète une approche visionnaire basée sur la fusion de l'ADN Lamborghini avec la forme la plus polyvalente de véhicule, le SUV. L'Urus élève le SUV à un rang qui ne lui était pas accessible jusqu'à ce jour, celui de Super SUV. C'est une vraie Lamborghini en termes de design, de performance, de comportement dynamique et d'émotion, tout en étant capable d'évoluer au quotidien dans de nombreux types d'environnements », commente Stefano Domenicali, président et directeur général d'Automobili Lamborghini. « En tant que véhicule haute performance, l'Urus s'intègre parfaitement dans la famille Lamborghini. C'est l'aboutissement d'un développement intensif et d'une compétence passionnée pour créer une nouvelle race de taureau : un Super SUV qui transcende la frontière des attentes et ouvre la porte à de nouvelles possibilités, tant pour notre marque que pour nos clients. »

L'Urus est équipé d'un moteur V8 bi-turbo de 4,0 litres développant 650 ch (478 kW) à 6 000 tr/min, avec un régime en pointe à 6 800 tr/min, et un couple maximal de 850 Nm à 2 250 tr/min. Avec 162,7 ch/l, l'Urus revendique l'une des puissances spécifiques les plus élevées de sa catégorie et le meilleur rapport poids/puissance avec 3,38 kg/ch.

L'Urus accélère de 0 à 100 km/h en 3,6 secondes, de 0 à 200 km/h en 12,8 secondes et atteint une vitesse de pointe de 305 km/h. C'est le SUV le plus rapide du marché.

Urus : une personnalité aux multiples facettes

La Lamborghini Urus est à la fois un SUV de luxe et le plus puissant, avec un dynamisme de voiture de sport qui s'apprécie tant par le conducteur que par les passagers.



Son style de coupé trapu et sa présence dominante sur la route s'accompagnent d'une conduite très confortable, d'une garde au sol plus élevée et d'un espace intérieur luxueux abritant les dernières technologies. L'Urus offre une facilité de

conduite en ville, un maximum de confort pendant les longs trajets, un dynamisme de supersportive passionnante sur route et sur piste, et des capacités hors route polyvalentes dans divers environnements. La Lamborghini Urus possède une double personnalité : il est multidimensionnel. Il peut se faire aussi sportif ou aussi élégant que le propriétaire le souhaite, et peut être utilisé autant comme un véhicule de luxe au quotidien ou fournir une expérience supersportive exaltante.

Un nom

Comme le veut la tradition chez Lamborghini, le nom Urus est issu de l'univers des taureaux. L'Urus, également connu sous le nom d'Auroch, est l'un des grands ancêtres sauvages des bovins domestiques. Le taureau de combat espagnol, élevé depuis 500 ans, est toujours très proche de l'Urus dans son aspect.

Puissance et Performance

Moteur

La Lamborghini Urus dispose d'un nouveau moteur essence V8 bi-turbo en aluminium de 4,0 litres de cylindrée. Le choix d'un moteur turbo, le premier sur une Lamborghini, est le reflet de la variété d'utilisation souhaitée pour l'Urus. Dans des conditions tout-terrain, un haut niveau de couple à bas régime est nécessaire et ne peut être garanti que par un tel moteur, offrant une réactivité et une efficacité optimales. D'une puissance de 650 ch (478 kW) à 6 000 tr/min, d'un régime maximal de 6 800 tr/min et d'un couple maximal de 850 Nm à 2 250-4 500 tr/min, l'Urus présente une puissance spécifique de 162,7 ch/l. Avec une masse à vide inférieure à 2 200 kg, l'Urus est le SUV qui possède le meilleur rapport poids/puissance, soit 3,38 kg/ch.

L'Urus accélère de 0 à 100 km/h en 3,6 secondes, de 0 à 200 km/h en 12,8 secondes et atteint une vitesse maximale de 305 km/h. Le freinage n'est pas moins impressionnant : l'Urus décélère de 100 km/h à 0 sur seulement 33,7 m.

Le moteur compact optimise le centre de gravité de la voiture grâce à sa position basse. Avec une disposition centrale du turbocompresseur à proximité des chambres de combustion, la réactivité optimale du moteur est assurée. Les turbocompresseurs à double volute fonctionnent en parallèle, offrant une puissance maximale dans des conditions de pleine charge. Ceci réduit le temps de réaction du turbo et assure un couple maximum et une apport régulier en puissance tout au long de la courbe de couple, même à basse vitesse. Deux flux d'échappement séparés complètent la séquence d'allumage du cylindre en éliminant les interférences croisées dans le cycle des gaz d'échappement. Avec un double arbre à cames en tête et un calage variable des soupapes, la nouvelle technologie de chemise de cylindre réduit le poids tout en assurant la plus haute performance du moteur à huit cylindres. La désactivation des cylindres réduit la consommation de carburant pour un équilibre parfait entre la performance du véhicule et le fonctionnement efficace du moteur.

Transmission et boîte de vitesses

L'Urus dispose d'une boîte de vitesses automatique à huit rapports. Compacte et efficace, la boîte à commande électrohydraulique est réglée pour fournir une démultiplication basse très courte et des rapports de vitesse plus longs. Un embrayage de verrouillage à glissement limité hautement efficace et un convertisseur de couple spécialement développé garantissent un moteur très réactif, avec un premier rapport exceptionnellement vigoureux pour des accélérations excitantes et une vitesse élevée à bas régime pour une consommation et des émissions optimales. La boîte de vitesses assure également un frein moteur très efficace.



Transmission intégrale Lamborghini et contrôle vectoriel de couple : optimiser la dynamique de conduite

Le système à quatre roues motrices de la Lamborghini Urus offre une dynamique de conduite sûre et très réactive sur toutes les routes et surfaces, par tous les temps. Un différentiel central autobloquant Torsen offre un maximum de contrôle et d'agilité dans toutes les conditions de conduite, en particulier sur routes non revêtues. Le couple est partagé selon le ratio 40/60 entre des essieux avant/arrière indépendants, avec un couple maximum dynamique de 70 % à l'avant ou de 87 % à l'arrière, améliorant la traction sur l'essieu grâce à une optimisation du grip au sol.

L'Urus dispose du contrôle vectoriel de couple actif via le différentiel arrière, ce qui permet de répartir instantanément la puissance de propulsion sur chaque roue pour améliorer la traction, en fonction du mode de conduite, du style de conduite et de l'adhérence de la route. Le contrôle vectoriel du couple fournit également un contrôle supplémentaire de la direction : celle-ci est moins sollicitée, avec une agilité accrue permettant des vitesses en virage plus élevées et une conduite plus sportive. Le mouvement de lacet est contrôlé, évitant le sous-virage dans les courbes et le patinage des pneus pendant l'accélération. Avec les modes de conduite STRADA (route), TERRA (tout-terrain) et NEVE (neige), le contrôle vectoriel du couple réduit le sous-virage pour une conduite sûre et simple. En SPORT et CORSA, il permet à

L'Urus de devenir plus agile avec un caractère survireur plus prononcé : l'interaction entre le système à quatre roues motrices et l'ESC gère le survirage pour permettre une conduite précise et amusante. En mode SABBIA (sable), le système est calibré pour garantir l'agilité et la précision sur les terrains présentant une adhérence réduite, comme sur les dunes de sable ou le gravier, ce qui en fait le mode idéal pour le plaisir hors-piste.

Direction sur le train arrière

La Lamborghini Urus adopte le principe des roues arrière directrices, introduit avec l'Aventador S, sur toute la plage de vitesse. L'angle de braquage arrière varie jusqu'à environ 3,0 degrés, selon la vitesse du véhicule et le mode de conduite choisi. À faible vitesse, l'angle de braquage de l'essieu arrière est opposé à celui des roues avant (direction à contre-phase), raccourcissant de manière effective l'empattement jusqu'à 600 mm pour une agilité accrue et un rayon de braquage réduit offrant une meilleure maniabilité. À haute vitesse, l'angle de braquage de l'essieu arrière est dans la même direction que les roues avant (direction en phase), allongeant l'empattement jusqu'à 600 mm pour une stabilité et un confort de conduite accrus ainsi qu'une dynamique de conduite optimale.

ADN Lamborghini

Le son et la sensation de Lamborghini

Une approche à 360 degrés du moteur, du système d'échappement et du châssis assure une utilisation quotidienne harmonieuse avec la réduction des bruits mécaniques indésirables, tout en conservant l'émotion de l'expérience de conduite Lamborghini et le son Lamborghini inimitable.

Selon le mode de conduite sélectionné via le Tamburo, le moteur V8 a été calibré pour varier le son et le ressenti à bord de l'Urus, des tonalités graves les plus sereines et les plus confortables en mode STRADA, à un son Lamborghini plus sportif et plus excitant en mode CORSA. Un système d'échappement spécialement développé adapte également la puissance sonore en fonction de la vitesse du moteur : sous forte accélération, l'Urus produit un son plus guttural, plus sportif et ayant un plus grand impact sur le châssis.

Le Tamburo - contrôle Lamborghini de la dynamique de conduite

La sélection du mode de conduite Tamburo sur la console centrale contrôle tous les systèmes dynamiques du véhicule et permet de sélectionner les paramètres de conduite en fonction des conditions de surface ou des préférences du conducteur, via les modes STRADA, SPORT et CORSA ainsi que le mode NEVE (neige) supplémentaire. En option, deux autres modes tout-terrain sont proposés : TERRA (hors-piste) et SABBIA (sable).

En mode STRADA, la garde au sol s'adapte en fonction de la vitesse pour améliorer le confort, tandis qu'en SPORT, l'Urus s'abaisse pour assurer la stabilité et la précision à toutes les vitesses. En CORSA, le véhicule est encore plus précis et orienté vers

la performance avec un minimum de roulis. Dans les trois modes hors route (NEVE, TERRA et SABBIA), la garde au sol plus élevée permet de surmonter les obstacles en toute sécurité, avec des barres antiroulis assurant un mouvement asymétrique indépendant dans les virages pour assurer une traction optimale.

Le système électromécanique de stabilisation de roulis actif est utilisé pour la première fois dans une Lamborghini. Ce système de stabilisation assure une réduction maximale de l'angle de roulis sur les routes cahoteuses à la fois en ligne droite et dans les virages grâce à un découplage actif des deux moitiés du stabilisateur, tout en garantissant la conduite la plus agile et la direction la plus réactive.

Le système d'amortissement spécialement mis au point pour l'Urus incorpore de nouvelles soupapes d'amortissement, s'adaptant continuellement aux différentes conditions de conduite : plus dur en virage et plus doux en ligne droite. L'amortissement s'adapte automatiquement aux différents modes de conduite grâce au contrôleur ANIMA (*Adaptive Network Intelligent Management*). Il peut aussi être entièrement personnalisé par le conducteur via le mode EGO, en choisissant la rigidité requise pour, au choix, une expérience très confortable ou au contraire extrêmement sportive, en fonction du style de conduite et des conditions routières.

Design extérieur

L'Urus est sans aucun doute possible une Lamborghini, s'inspirant autant du LM002 que des supersportives qui forment le patrimoine de Lamborghini. L'Urus a des proportions exceptionnelles, adoptant le principe des deux tiers de carrosserie et un tiers de vitrage, cher aux supersportives Lamborghini.

L'Urus est une Lamborghini avec un habitacle luxueux pouvant accueillir jusqu'à cinq personnes. Ses porte-à-faux courts communiquent sa force, sa musculature, son caractère dynamiquement assertif et sa position dominante sur la route.

L'imposant visage de l'Urus identifie clairement l'emplacement du moteur sous le galbe du capot - réminiscence de la Miura et de l'Aventador - flanqué de lignes diagonales, rappelant la Countach et constituant une caractéristique du design dynamique Lamborghini. L'avant fier et bas est souligné par l'aile avant substantielle. L'Urus s'affirme pour ce qu'il est : le SUV le plus puissant disponible. Les grandes entrées d'air arborant le thème hexagonal sont reliées par un spoiler avant bas, mettant en évidence l'efficacité aérodynamique de la voiture et ses performances exceptionnelles. Les feux avant sont élégants, élancés et très sportifs, placés en position horizontale et équipés de phares à LED dans la forme familière Lamborghini Y.

Sa silhouette particulière d'un seul trait dessine une ligne dynamique de style coupé, accentuée par les portes sans cadre. L'ensemble souligne la caractéristique typique Lamborghini d'une partie avant plongeante. La ligne de caractère puissante se redresse autour des vitres arrière, reliant dynamiquement l'avant et l'arrière et renforçant l'impression de conception en une seule pièce. Les prises d'air avant en forme de Y, également une caractéristique de la LM002, sont ornées du drapeau italien : l'Urus est né et fabriqué en Italie.

La ligne de toit basse et la position des fenêtres sans cadre fait écho à la position du conducteur et des passagers à bord de la voiture. Le pare-brise fortement incliné et les vitres arrière anguleuses avec le verre sur verre en remplacement du pilier C, évoquent les autres modèles de Lamborghini comme l'Huracán et accentuent la silhouette supersportive de l'Urus. Les passages de roue hexagonaux à l'avant et à l'arrière sont un détail de design évoquant les LM002 et Countach, abritant des roues de 21 à 23 pouces, les plus grandes dans ce segment.



L'arrière de l'Urus arbore les lignes complexes et puissantes typiques d'une Lamborghini, renforçant le caractère fort et campé de la voiture. La ligne de toit s'élargit à la base du panneau de toit dans le style d'autres modèles Lamborghini comme les Countach et Murciélago. Les larges épaules arrière soutiennent des vitres arrière fortement inclinées, avec l'ensemble de la partie arrière relié par l'aile et le panneau noir abritant les grilles d'aération, le logo Lamborghini et les feux arrière en forme de Y. Le diffuseur arrière est inspiré des voitures de course Lamborghini, avec des doubles sorties d'échappement arrondies intégrées.

Vues d'en haut, les ailes avant et arrière prononcées de l'Urus sont mises en valeur par une partie médiane plus mince. Ses lignes courbes évoquent une présence affirmée, rappelant les superbes voitures de sport Lamborghini. Les arêtes de porte arrière incorporent des lignes concaves et convexes, donnant à l'Urus sa taille pincée qui se poursuit par une expansion dynamique vers une partie arrière large et musclée.

Optimisation aérodynamique

Chaque surface de l'Urus contribue résolument aux prouesses aérodynamiques de la voiture et à sa personnalité de supersportive Lamborghini. La forme et la fonction sont indissociables dans le design Lamborghini : chaque panneau contribue au coefficient de traînée global de la voiture.

Le splitter avant et les très grandes prises d'air assurent un flux d'air optimal en conjonction avec les vastes zones couvertes du dessous de caisse. Les lames aérodynamiques sur les bords extérieurs de la lunette arrière, l'aileron arrière mobile, l'aileron arrière intégré et la lèvre du spoiler réduisent la résistance aérodynamique. Une solution aérodynamique avancée pour les passages de roues intégrant des prises d'air de type Naca optimise le refroidissement des freins avant pour améliorer la dynamique de conduite.

L'aérodynamique efficace contribue également à l'acoustique interne de l'Urus, améliorant le confort de conduite, réduisant la consommation de carburant et les émissions, tandis qu'une déportance élevée augmente la stabilité, la sécurité et la dynamique de conduite.

Châssis et suspension

L'Urus fixe la nouvelle référence pour un Super SUV et une vraie Lamborghini : il utilise les meilleures technologies légères et offre le meilleur rapport poids/puissance, avec une approche innovante dans la conception et l'ingénierie pour assurer la meilleure dynamique de conduite ainsi que la plus grande efficacité globale.

Pour parvenir à une masse à vide de moins de 2 200 kg, l'équipe de designers et d'ingénieurs R&D de Lamborghini s'est concentrée sur la réduction de poids sur tout le châssis, recourant à un mélange de matériaux intelligent afin d'offrir une rigidité optimale, gage d'un confort et d'une maniabilité suprêmes, mais aussi d'une consommation de carburant et d'émissions de CO₂ contenues. Le châssis mélange l'aluminium et l'acier, avec des portes en aluminium sans cadre, des poutres de torsion remplaçant le montant C et des traverses en aluminium contribuant positivement au poids de l'Urus. Le plancher est, quant à lui, en acier haute résistance. Les sièges sont conçus et construits pour être légers mais confortables. Les jantes sont en aluminium forgé.

L'essieu avant avec faux-châssis et bras de suspension en aluminium intègre des pivots spécialement conçus et présente une structure triangulaire. L'essieu arrière dispose d'un faux-châssis optimisé avec une construction hybride aluminium/acier. Le système de montage du groupe propulseur a été conçu pour réduire l'effet des mouvements du moteur sur le châssis, supprimant les vibrations inconfortables tout en offrant une sensation très sportive grâce à un châssis extrêmement rigide, une caractéristique typiquement Lamborghini. Le système de suspension pneumatique adaptative permet de relever ou d'abaisser le véhicule en fonction des conditions routières et de conduite, avec une hauteur de conduite personnalisable par le conducteur via un contrôleur spécifique à l'Urus intégré à la console centrale : le Tamburo (littéralement « tambour »).

Freins et roues

Le système de freinage de l'Urus est à la hauteur de ses performances de supersportive, assurant une résistance thermique élevée et permettant un freinage régulier et puissant, même à haute vitesse et dans des conditions extrêmes comme sur piste ou à haute altitude. Les freins carbone-céramique (CCB) de série sont les

plus grands et les plus puissants disponibles, affichant 440 x 40 mm à l'avant et 370 x 30 mm à l'arrière. Avec une grande constance de freinage, le système optimise la sensation de la pédale, assurant performance et sécurité dans toutes les conditions et tous les environnements.

Les options de roues vont de 21 à 23 pouces, avec une gamme de pneus été, hiver, tout-terrain et sport, tous spécialement développés par Pirelli pour la Lamborghini Urus. Les largeurs varient entre l'avant et l'arrière pour améliorer la stabilité et le comportement de conduite sportive.

Polyvalence et facilité d'utilisation

L'intérieur de l'Urus

L'Urus est autant un SUV de luxe que le plus puissant du marché, avec un dynamisme de voiture de sport à apprécier tant par le conducteur que par les passagers. Le style et la finition de l'habitacle font écho à ceux de l'extérieur dans tout ce que Lamborghini peut offrir en termes de design, de coloris et de personnalisation. L'Urus est une Lamborghini tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, avec un design et une finition sportive et luxueuse.



L'Urus incarne le principe de Lamborghini selon lequel la conception, la puissance et les capacités dynamiques d'une voiture signifient que chaque conducteur doit pouvoir se sentir dans la peau d'un pilote. La Lamborghini Urus est technologiquement avancée, mais intuitivement utilisable. Le conducteur et les passagers bénéficient tous de la position basse mais extrêmement confortable des sièges supersport, fermement intégrés dans l'habitacle. Dans le cockpit, chaque commande est à portée de main du conducteur. Orienté autour de lui, le design fin en Y du tableau de bord, matérialisé par les doubles ailes en argent et la console centrale montante, s'inspire du LM002 ainsi que des supersportives actuelles de Lamborghini. Le thème hexagonal Lamborghini se répète à travers l'habitacle, dans des éléments tels que les bouches d'aération et les poignées de porte, et même dans des accessoires

tels que les porte-gobelets et les logements des airbags. Le volant multifonction à trois branches intègre un amortisseur de vibrations pour améliorer le confort dans toutes les conditions de conduite. Des commandes multifonctions sont intuitivement situées sur le volant pour contrôler le système d'infodivertissement Lamborghini (LIS), en ce compris les paramètres de la voiture, l'accès aux médias, la téléphonie et la navigation.

Un écran TFT entièrement numérique affiche les informations principales de l'Urus dans une représentation 3D animée. Il est personnalisable par le conducteur.



Sellerie

L'empattement long de 3 003 mm et la position assise basse des occupants créent une sensation de confort et d'espace. L'Urus assure un sentiment de luxe et d'espace aux passagers installés dans des sièges conçus spécifiquement pour le Super SUV. De série, les sièges sport avant à mémoire sont électriques, chauffants et réglables sur 12 positions. Plus luxueux, les sièges avant à 18 positions entièrement électriques sont disponibles en option. Ils proposent des fonctionnalités telles que la ventilation et le massage. La banquette arrière est équipée de série d'un dossier de siège mobile et rabattable ainsi que de fixations ISOFIX. Au départ d'une configuration de cinq places extrêmement confortables, la capacité de replier et de déplacer le siège arrière offre une polyvalence maximale et une capacité accrue pour les bagages en utilisation quotidienne. La banquette arrière peut être rabattue pour étendre sensiblement l'espace du coffre de 616 litres à 1 596 litres. En option avec les sièges avant entièrement électriques, une configuration arrière plus exclusive à deux places peut être choisie pour offrir un confort exceptionnel aux passagers arrière tout en reflétant le caractère sportif de l'Urus.

Coloris et finition

Le style italien luxueux et l'artisanat résonnent à travers l'Urus. Son habitacle ergonomique est rempli de matériaux de haute qualité, dont le cuir le plus fin, l'Alcantara, l'aluminium, la fibre de carbone et le bois.

L'Urus est disponible avec un cuir Unicolor, une finition Nero Ade ou Grigio Octans et cinq couleurs optionnelles supplémentaires. Les spécifications Bicolor Elegante et Bicolor Sportivo avec, à la fois, le cuir et l'Alcantara sont également proposées en option. Les choix de couture et de ceinture de sécurité complémentaire, de tapis de sol et de coloris de revêtement de sol permettent aux clients de personnaliser leur Urus dans un style plus sportif ou plus élégant selon leurs désirs. De série, la garniture de tableau de bord associe la finition piano noir et l'aluminium brossé. Des finitions alternatives sont proposées avec l'association du bois et de l'aluminium ou de la fibre de carbone.

Un ensemble tout-terrain optionnel incorporant les modes de conduite TERRA et SABBIA comprend des pare-chocs en métal renforcés spécifiques et une protection supplémentaire du soubassement pour la conduite hors-piste dans la neige, la forêt ou sur les dunes.

Système d'infodivertissement Lamborghini III (LIS) et connectivité

Le système d'infodivertissement Lamborghini Urus reflète le luxe et la facilité d'utilisation au quotidien. Il est livré avec des fonctionnalités de connectivité avancées. Une interface tactile d'infodivertissement LIS est disponible de série à travers deux écrans parfaitement intégrés à bord de l'Urus, au-dessus du Tamburo. L'écran supérieur est l'interface clé pour le divertissement, la gestion des fonctions telles que les informations sur les médias, la navigation, la téléphonie et les paramètres de la voiture. L'écran inférieur fournit un clavier et un écran compatibles avec l'écriture manuscrite pour entrer des informations et commander des fonctions telles que la température et le chauffage des sièges.

Le LIS III intègre une commande vocale connectée innovante, capable de reconnaître les commandes vocales dans un dialogue naturel pour gérer des fonctions telles que la musique, les appels téléphoniques ou l'envoi de messages texte. De série, l'Urus propose un compartiment pour téléphone avec chargement sans fil et contrôle vocal, un profil de mémoire personnel, des connexions USB, un streaming multimédia Bluetooth, un lecteur DVD et un système audio. Parmi les autres options disponibles, citons un tuner TV, un lecteur de cartes DAB et CI, un affichage tête haute, une interface pour smartphone Lamborghini et un écran intelligent pour le divertissement des passagers arrière. Le système Lamborghini Connect est également disponible.

L'interface Smartphone Lamborghini (LSI) permet une connexion entièrement intégrée des smartphones iOS (Apple) et Android (Google), prenant en charge Apple CarPlay™, Android Auto (90 % de couverture du marché des smartphones) et Baidu-Carlife (Chine).

Un système audio avec huit haut-parleurs, pilotés par quatre canaux, est fourni de série. Un système audio haut de gamme Bang & Olufsen avec son 3D et sortie de 1 700 watts via 21 haut-parleurs entièrement actifs peut être commandé en option. Créé grâce à une étroite collaboration entre Lamborghini, Fraunhofer IIS et HARMAN, ce système offre une expérience sonore 3D immersive et naturelle pour tous les occupants de l'Urus, tant à l'avant qu'à l'arrière.

Systèmes d'aide à la conduite avancés (ADAS)

Les systèmes ADAS de la Lamborghini Urus fournissent un niveau complet d'assistance en matière de sécurité, de sûreté et de conduite au niveau 2 (échelle SAE). Un assistant de feux de route réduit automatiquement l'intensité des phares avant et arrière en mode feux de route, selon la nécessité. Les capteurs de stationnement avant et arrière et le régulateur de vitesse sont également inclus de série, de même qu'un système PreCognition innovant qui prévient ou atténue les collisions. Les fonctionnalités ADAS facultatives comprennent des systèmes de gestion du trafic, une caméra de vue de dessus et un mode de couplage de remorque.

La Lamborghini Urus est dotée d'un démarrage sans clé via le bouton « Start » de la console centrale, pour peu que la clé soit présente dans l'habitacle. L'accès à bord de l'Urus est également possible sans la clé en touchant les surfaces équipées de capteurs dans les portes et le hayon. Les paramètres de personnalisation permettent de configurer la voiture en fonction des différents conducteurs et de basculer facilement entre sept profils programmables, qui mémorisent les préférences de réglage de siège, de mode de conduite EGO, et même les préréglages de l'infodivertissement.

Le hayon arrière est actionné électriquement par un interrupteur sur la porte du conducteur, un bouton sur la clé ou un bouton manuel sur le hayon lui-même. En option, une pédale virtuelle permet au hayon d'être ouvert par un simple mouvement du pied. L'angle d'ouverture du hayon peut être personnalisé par le conducteur. L'Easyload Assist, de série sur l'Urus, permet d'abaisser la hauteur à l'arrière pour faciliter le chargement.

Livraison

Les premiers clients recevront la nouvelle Lamborghini Urus au printemps 2018.

Lamborghini Urus - Données techniques

CHÂSSIS ET CARROSSERIE

Carrosserie et châssis	Carrosserie légère en composite aluminium
Géométrie de la suspension	Multibras à l'avant et à l'arrière
Type de suspension	Suspension pneumatique adaptative avec stabilisation antiroulis active électromécanique
Système de freinage	CCB avant et arrière
Étriers	Étriers de frein avant 10 pistons en aluminium : 21" avec fixation radiale et pistons avec insert phénolique Étriers de frein arrière 6 pistons en fonte : 19" avec frein à main électrique intégré
Disques (avant - arrière)	Disque carbone-céramique (Ø 440 x 40 mm - Ø 370 x 30 mm)
Direction	Boîtier de direction avec différentes caractéristiques de la direction assistée et Lamborghini Rear-wheel Steering (LRS), géré par les modes de conduite Tamburo
Rapport de direction	13,3:1
Tours de volant de butée à butée	2,29
Diamètre du volant	376 mm
Pneus (gamme)	Pirelli P Zero, Avant : de 285/45 R21 à 285/35 R23 Arrière : de 315/40 R21 à 325/30 R23
Roues (gamme)	Avant : de 9,5Jx21" à 10Jx23" Arrière : de 10,5Jx21" à 11,5Jx23"
Diamètre de braquage entre bordures	11,8 m - valeur moyenne, variable en raison de la condition dynamique, grâce à la Lamborghini RWS
Airbags	Jusqu'à 8 airbags

MOTEUR

Type	Essence V8, 90°
Cylindrée	3 996 cm ³
Soupape par cylindre	4
Commande des soupapes	Arbre à cames d'admission et d'échappement réglable de manière continue
Turbocompresseur	Double volute bi-turbo
Puissance maximale	650 ch (478 kW) à 6 000 tr/min
Puissance spécifique	162,7 ch/l
Couple maximal	850 Nm à 2 250-4 500 tr/min
Tr/min maximum	6 800 tr/min

TRANSMISSION

Type de transmission	4 roues motrices avec différentiel avant intégré, différentiel central (Torsen) et différentiel
----------------------	---

Boîte arrière avec vecteur de couple actif
Boîte automatique 8 rapports, les caractéristiques dépendent du mode de conduite

PERFORMANCE

Vitesse maximale 305 km/h
Accélération 0-100 km/h 3,6 secondes
Accélération 0-200 km/h 12,8 secondes
Freinage 100-0 km/h 33,7 m

DIMENSIONS

Empattement 3 003 mm
Longueur totale 5 112 mm
Largeur totale 2 016 mm
(sans les rétroviseurs extérieurs)
Hauteur totale 1 638 mm
Voie (avant - arrière) 1 695 mm - 1 710 mm
Garde au sol 158 mm - 248 mm (réglable par la suspension pneumatique)
Poids à vide < 2 200 kg
Rapport poids/puissance 3,38 kg/ch

CAPACITÉ

Volume du réservoir 85 litres (75 litres sur le marché américain)
Compartiment à bagages 616 litres - 1 596 litres

CONSOMMATION*

Cycle combiné 12,7 l/100 km
Émissions de CO₂ 290 g/km

* Conformément au Règlement CE 715/2007