



7 december 2017
L17/05N

De nieuwe Lamborghini Urus:

Het eerste Super Sport Utility Vehicle ter wereld



- **Design, prestaties, rijdynamiek en rijplezier: puur Lamborghini-DNA**
- **Geschikt voor dagelijks gebruik, in heel veel rijomstandigheden**
- **4.0 V8-twinturbo met 650 pk en 850 Nm koppel voor de best mogelijke prestaties**
- **0 tot 100 km/u in 3,6 seconden en een topsnelheid van 305 km/u**
- **Vierwielaandrijving met actieve Torque Vectoring en vierwielsturing voor een perfect rijgedrag**
- **Koolstofkeramische remmen, adaptieve luchtvering en actieve rolstabilisatie voor maximale veiligheid en comfort**
- **Tot zes verschillende rijmodi en EGO-modus beschikbaar via 'Tamburo'-rijmodusselectie**

Automobili Lamborghini lanceert zijn derde model, de Lamborghini Urus, het eerste Super Sport Utility Vehicle, en creëert meteen een nieuwe niche in het luxesegment door de maatstaf uit te zetten inzake vermogen, prestaties en rijdynamiek. Zijn design, luxe en dagelijkse bruikbaarheid zijn ongeëvenaard.

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

“Achter de Lamborghini Urus gaat een uitgekende benadering schuil gebaseerd op een versmelting van Lamborghini-DNA met het meest veelzijdige voertuigtype van allemaal: de SUV. De Urus tilt de SUV naar een peil dat voordien niet haalbaar was, dat van de super-SUV. Inzake design, prestaties, rijdynamiek en rijplezier is het een rasechte Lamborghini die bovendien in heel veel rijomstandigheden geschikt is voor dagelijks gebruik”, zegt Stefano Domenicali, Chairman en Chief Executive Officer van Automobili Lamborghini. “Als prestatiegerichte auto past de Urus perfect binnen de Lamborghini-familie. Hij vormt het hoogtepunt van intensieve ontwikkeling en doorgedreven vakkunde om een nieuw ‘stierenras’ te creëren: een super-SUV die alle verwachtingen overtreft en die de deur opent naar nieuwe mogelijkheden voor zowel het merk als de klanten van het merk.”

De Urus is uitgerust met een 4.0 V8-twinturbomotor die 650 pk levert bij 6.000 t/min (begrenzer op 6.800 t/min) en die zijn maximumkoppel van 850 Nm al ter beschikking stelt vanaf 2.250 t/min. Met 162,7 pk/l en 3,38 kg/pk maakt de Urus aanspraak op een van de hoogste specifieke vermogens en de beste gewicht-vermogenverhouding in zijn klasse.

De Urus accelereert in 3,6 seconden van 0 naar 100 km/u en in 12,8 seconden van 0 naar 200 km/u. Met een topsnelheid van 305 km/u is hij de snelste SUV op de markt.

Urus: een veelzijdige persoonlijkheid

De Lamborghini Urus is net zo goed een luxueuze SUV als de meest krachtige van het lot, met de rijdynamiek van een supersportwagen waar de bestuurder én de passagiers van kunnen genieten.



Zijn coupé-achtige stijl met lage gordellijn en dominant voorkomen verraden in geen enkel opzicht zijn hoogstaand rijcomfort, grotere bodemvrijheid en luxueuze binnenruimte voorzien van al de modernste technologie. De Urus laat zich makkelijk in de stad rijden, biedt maximaal comfort over lange afstanden,

heeft de opwindende rijdynamiek van een supersportwagen op en naast het circuit, en toont zich in een brede waaier van rijomstandigheden veelzijdig dankzij zijn offroad-capaciteiten. Verder heeft de Lamborghini Urus een dubbele persoonlijkheid: hij is multidimensioneel. Hij kan zo sportief of zo elegant worden aangekleed als de bestuurder zelf wenst en leent zich er even goed toe om dagelijks in alle luxe rond te rijden als om de sensaties van een supersportwagen te verschaffen.

Naam

Zoals de ondertussen lange traditie bij Lamborghini het wil, is de naam Urus afkomstig uit de stierenwereld. Urus, ook bekend als Aurochs, is een van de grote, wilde voorvaders van de rundveestier. De Spaanse vechtstier, die de voorbije 500 jaar is gekweekt, lijkt fysiek heel sterk op de Urus.

Vermogen en prestaties

Motor

De Lamborghini Urus krijgt in het vooronder een nieuwe 4.0 V8-twin turbobenzinemotor in aluminium. De keuze voor een drukgevoede motor, een première bij Lamborghini, geeft aan welk gebruik men voor de Urus voor ogen heeft. Vooral in offroad-omstandigheden is veel koppel bij een laag toerental noodzakelijk en dat kan enkel met een motor van dit type, die bovendien een optimale gasrespons en efficiëntie aan de dag legt. Met een vermogen van 650 pk bij 6.000 t/min (begrenzer op 6.800 t/min) en een maximumkoppel van 850 Nm van 2.250 tot 4.500 t/min heeft de Urus een specifiek vermogen van 162,7 pk/l. Omdat hij een leeggewicht van minder dan 2.200 kg haalt, is de Urus de SUV met de beste verhouding tussen gewicht en vermogen: 3,38 kg/pk.

De Urus accelereert in 3,6 seconden van 0 naar 100 km/u en in 12,8 seconden van 0 naar 200 km/u. Zijn topsnelheid ligt op 305 km/u. Het remvermogen is al even indrukwekkend: de Urus remt van 100 km/u tot stilstand af in 33,7 m.

De compacte motor werd laag gemonteerd wat vooral het zwaartepunt van de auto ten goede komt. Een opstelling waarbij de drukvoeding centraal en dichtbij de verbrandingskamers is gemonteerd, garandeert een ideaal reactievermogen van de motor. De twinscroll-turbo's draaien parallel voor maximaal vermogen onder vollast. Op die manier wordt het zogenaamde turbogat beperkt, levert de motor maximaal koppel en kan het vermogen over heel de koppelkromme soepel worden overgebracht, zelfs bij lage snelheden. Twee aparte uitlaatkanalen afgestemd op de ontstekingsfrequentie van de cilinders vermijden kruisinterferentie in de uitlaatgascyclus. Een nieuwe cilindermanteltechnologie helpt de achtcilindermotor met dubbele bovenliggende nokkenas en variabele kleppentiming aan een lager gewicht en aan de strafste prestatiecijfers. Cilinderuitschakeling zorgt dan weer voor een lager verbruik en dus een perfect evenwicht tussen motorprestaties en een efficiënte werking van de motor.

Overbrenging en versnellingsbak

De Urus maakt gebruik van een achttrapsautomaat. De compacte en efficiënte elektrohydraulisch gestuurde versnellingsbak met planeetwielen kreeg erg korte, lage verhoudingen mee en lang gekozen hogere versnellingen. Een bijzonder efficiënte, slipgestuurde lock-upomvormer en een speciaal ontwikkelde koppelomvormer staan ervoor in dat de erg gretige motor kan uitpakken met een buitengewoon startvermogen voor opwindende acceleraties, en dat de Urus tegen lage toerentallen hoge kruissnelheden kan aanhouden voor een optimaal verbruik en uitstoot. Ook een erg efficiënte motorrem werd niet uit het oog verloren.



Vierwielaandrijving en torque vectoring bij Lamborghini: optimale rijdynamiek

De vierwielaandrijving van de Lamborghini Urus zorgt voor een veilige, erg responsieve rijdynamiek op iedere weg, op iedere ondergrond en in alle weersomstandigheden. Een centraal zelfsperrend Torsen-differentieel biedt maximale controle en levendigheid in alle rijomstandigheden en zeker offroad. Standaard bedraagt de koppelverdeling tussen de onafhankelijke voor- en achteras 40/60, maar voor meer grip kan die verdeling wijzigen ten voordele van de as met het meeste weerstand. Het dynamische maximum ligt op 70 % van het koppel voor de vooras en 87 % voor de achteras.

De Urus krijgt actieve torque vectoring via een achterdifferentieel zodat de aandrijfkraft ogenblikkelijk verdeeld wordt over ieder individueel wiel voor nog meer trekkracht in functie van de rijmodus, de rijstijl en de beschikbare grip. Vectoriële koppelverdeling geeft extra controle over het stuurgedrag: er is minder stuurinspanning nodig, terwijl de toegenomen wendbaarheid leidt tot hogere bochtsnelheden en een sportievere rijstijl. De gierneiging wordt onder controle gehouden zodat de auto niet gaat ondersturen bij het aansnijden van een bocht en de wielen niet doorspinnen bij het uitaccelereren. In de rijmodi STRADA, TERRA (offroad) en NEVE (sneeuw) zorgt vectoriële koppelverdeling voor minder onderstuur en dus veiliger en eenvoudiger rijden. In SPORT en CORSA zorgt de vectoriële koppelverdeling ervoor dat de Urus wendbaarder reageert met een meer 'overstuurd'

karakter: interactie tussen de vierwielaandrijving en het ESC beheert het overstuur voor een precies en plezierig rijgedrag. In SABBIA (zand) is het systeem zo afgesteld dat het extra wendbaarheid en precisie biedt op een ondergrond met minder grip zoals gravel of zandduinen. De ideale modus dus voor offroad-plezier.

Achterwielsturing

De Lamborghini Urus neemt de achterwielsturing over van de Aventador S voor het volledige snelheidsbereik. De stuurhoek van de achterwielen kan +/- 3,0 graden bedragen in functie van de snelheid en de gekozen rijmodus: bij lage snelheid sturen de achterwiel in de omgekeerde richting van de voorwielen (tegenstuurfase) wat de wielbasis letterlijk tot 600 mm korter maakt, voor meer wendbaarheid en een kleinere draaicirkel zodat de auto zich vlotter laat manoeuvreren. Bij hoge snelheden stuurt de achteras in dezelfde richting als de voorwielen (meestuurfase) wat de wielbasis tot 600 mm langer maakt voor meer stabiliteit en rijcomfort, en voor optimale rijdynamiek.

Lamborghini-DNA

Het emotionele aspect van hoe een Lamborghini klinkt en rijdt

Een 360-gradenbenadering van de motor, de uitlaat en het onderstel staan garant voor dagelijkse bruikbaarheid met minder ongewenste mechanische geluiden zonder het emotionele aspect van het rijden met een Lamborghini of de onnavolgbare sound van een Lamborghini uit het oog te verliezen.

De V8-motor werd gekalibreerd om de Urus anders te laten klinken en rijden in functie van de rijmodus die via de Tamburo werd gekozen. In STRADA-modus laat hij uiterst discreet en comfortabel enkel lagefrequentieklanken horen om in CORSA uit te pakken met een sportievere en meer opwindende sound en feedback. Een speciaal ontwikkeld uitlaatsysteem laat het volume ook afhangen van het toerental: bij stevige acceleraties levert de Urus een meer gorgelende, sportieve klank én feedback van het onderstel.

De Tamburo: rijmodusselectie volgens Lamborghini

De Tamburo-rijmodusschakelaar op de middenconsole controleert alle dynamische systemen van het voertuig en laat u toe om de rijdynamiek af te stemmen op de omstandigheden of op uw eigen smaak: van STRADA over SPORT en CORSA tot en met de extra (sneeuw)modus NEVE. Optioneel kunnen daar twee extra offroad-modi aan worden toegevoegd: TERRA (offroad) en SABBIA (zand).

In STRADA-modus wordt de rijhoogte aan de snelheid van de auto aangepast voor meer comfort, terwijl de SPORT-stand de Urus dicht bij het asfalt legt voor stabiliteit en precisie tegen eender welke snelheid. In CORSA, dat slechts minimale rolbewegingen toelaat, rijdt de auto nog preciezer en is hij nog meer op prestaties gericht. In de drie offroad-modi NEVE, TERRA en SABBIA zorgt een hogere bodemvrijheid ervoor dat obstakels veilig worden genomen terwijl de antirolstangen dan onafhankelijk en asymmetrisch van elkaar kunnen functioneren voor meer grip in bochten.

Het elektromechanische actieve rolstabilisatiesysteem wordt hier voor het eerst in een Lamborghini aangeboden. Dit stabilisatiesysteem maakt dat de rolhoek op slechte wegen maximaal wordt verminderd, zowel in rechte lijn als in bochten. Het systeem doet dat door de stabilisatiestangen actief los te koppelen zonder afbreuk te doen aan de hoogstaande wendbaarheid en het reactievermogen van de stuurinrichting.

Het speciaal afgestemde dempingsysteem van de Urus omvat nieuwe demperkleppen die de demping continu aanpassen aan de rijomstandigheden: strakker in bochten, zachter in rechte lijn. De adaptieve dempers worden via ANIMA automatisch afgestemd op de rijmodi maar kunnen ook door de bestuurder zelf helemaal op maat worden afgestemd in de EGO-modus. Zo kan hij de gewenste stijfheid instellen voor een erg comfortabele rit of net een extreem sportieve, allemaal in functie van de rijstijl en de rijomstandigheden.

Koetswerkdesign

De Urus is onmiskenbaar een Lamborghini die stijlelementen leende van zowel de LM002 als de supersportwagens die onlosmakelijk deel uitmaken van het Lamborghinierfgoed. De Urus kreeg in ieder geval dezelfde buitengewone profielverhoudingen mee als de supersportwagens van het merk: 2/3 koetswerk, 1/3 raamoppervlak.

Verder is de Urus een Lamborghini die royaal ruimte biedt voor vijf inzittenden. Zijn korte koetswerkoverhangen geven vorm aan zijn vermogen, zijn kracht, zijn dynamisch assertief karakter en zijn dominant voorkomen.

De indrukwekkende voorzijde van de Urus geeft nadrukkelijk aan dat de motor voorin ligt, onder de gewelfde motorkap die duidelijk verwijst naar de Miura en de Aventador. Verder accenten op de motorkap zijn de diagonale vouwlijnen waar de Countach voor het eerst mee uitpakte en die zo typisch zijn voor Lamborghini. De uitgesproken en lage voorzijde wordt nog benadrukt door indrukwekkende voorvleugels: de Urus is duidelijk de krachtigste SUV op de markt. De grote luchthappers met zeshoekige roosters worden via een lage voorspoiler met elkaar verbonden wat de aerodynamische efficiëntie en de uitzonderlijke prestaties van de auto enkel in de verf zet. De koplampen zijn slank, rank en heel sportief, staan horizontaal opgesteld en hun ledlichten vormen de ondertussen vertrouwde Y.

Zijn opvallende profieltekening kreeg de dynamische glooilijn van een coupé die nog benadrukt wordt door de frameloze deuren die het typische Lamborghinikenmerk van een lage voorpartij in de verf zetten. De krachtige karakterlijn krijgt een opwaartse knik ter hoogte van de achterste zijruiten wat de voor- en achterzijde dynamisch met elkaar verbindt en de samenhang van het volledige ontwerp nog versterkt. Op de Y-vormige luchtinlaten vooraan, die verwijzen naar de LM002, prijkt de Italiaanse vlag: de Urus werd in zijn thuisland ontwikkeld en wordt er gebouwd.

De lage daklijn en de opstelling van de frameloze ruiten vormen een allusie op de lage zithouding van de bestuurder en de passagiers. De scherpe hoek van de voorruit en de hoek waarin de achterste staan (met glass-on-glass in plaats van een

C-stijl) zijn typisch voor Lamborghini-modellen zoals de Huracán en accentueren het supersportieve lijnenspel van de Urus. De zeshoekige wielkasten voor en achter zijn belangrijke designdetails die hij ging lenen bij de LM002 en de Countach. Ze herbergen wielen van 21" tot 23": de grootste in dit segment.



Achteraan pakt de Urus uit met het complexe spel van krachtlijnen dat eigen is aan een Lamborghini en dat het sterke, onwrikbare karakter van de auto beklemtoont. De daklijn loopt breder uit naar de basis van het dakpaneel in navolging van Lamborghini-modellen als de Countach en Murciélagó. Zijn potige schouderpartij achteraan dient als basis voor de schuin opgestelde zijruiten terwijl de volledige achterzijde 'bij elkaar wordt gehouden' door de vleugels en de zwarte doorlopende dwarslijn waarin de ventilatieroosters, het Lamborghini-logo en de Y-vormige achterlichten een plaats kregen. De diffuser achteraan is geïnspireerd op die van de racebolides van het merk en kreeg aan weerszijden een dubbele ronde uitlaat.

Van bovenaf gezien worden de forse wielkasten voor- en achteraan van de Urus uit elkaar gehouden door een smaller centraal gedeelte, waarbij zijn vloeiend lijnenspel een referentie inhoudt naar de fysieke kracht die de supersportwagens van Lamborghini uitstralen. De tekening van de achterdeuren met concave en convexe lijnen bezorgt de Urus een smalle taille die dan weer uitmondt in een dynamische, brede en gespierde ogende achterpartij.

Aerodynamische optimalisatie

Ieder oppervlak van de Urus draagt ontegensprekelijk bij tot zijn aerodynamisch talent en zijn persoonlijkheid als Lamborghini supersportwagen. Vorm en functie gaan hand in hand binnen het design van Lamborghini: ieder paneel draagt immers bij tot de totale luchtweerstandscóëfficiënt.

De voorsplitter en ruim bemeten luchthappers zorgen samen met de vele afgedekte delen van de aerodynamisch efficiënte bodemplaat voor een optimale luchtstroming.

Aerodynamische vinnen aan de buitenzijde van de achterruiten, de zwevende achtervleugel, de geïntegreerde achterspoiler en spoilerlip helpen de luchtweerstand te drukken. Een geavanceerde oplossing voor de stroomlijn van de wielkasten met NACA-koeling zorgt voor een betere koeling van de voorste remmen en dus een verhoogde rijddynamiek.

Een efficiënte stroomlijn draagt ook nog bij tot de interne akoestiek en dus het rijcomfort van de Urus, maar ook tot een lager verbruik en uitstoot, terwijl de hogere neerwaartse druk voor meer stabiliteit, veiligheid en rijddynamiek zorgt.

Onderstel en ophanging

De Urus is de nieuwe maatstaf voor een super-SUV en tegelijkertijd een echte Lamborghini. Hij pakt uit met de beste lichtgewichtstechnologie en de gunstigste verhouding gewicht-vermogen in zijn categorie. Hij innoveert met zijn design en engineering om de best mogelijke rijddynamiek en de hoogste efficiëntie te halen.

Met een leeggewicht van minder dan 2.200 kg mag het duidelijk zijn dat Lamborghini-team van designers en R&D-ingenieurs bij het uitbouwen van het onderstel de nadruk hebben gelegd op een laag gewicht. Met een intelligente materiaalmix verzoenen ze een maximale stijfheid voor een zo hoogstaand mogelijk comfort en rijgedrag met de eisen voor een lager verbruik en CO₂-uitstoot. Het onderstel is een mix van aluminium en staal. De frameloze deuren zijn van aluminium, torsiestangen vervangen de C-stijlen en zowel de aluminium dwarsbalken als de vloerplaat in hoogresistent staal dragen bij tot het lage gewicht van de Urus. De zetels zijn ontworpen en gebouwd om lichtgewichtcomfort te bieden en de velgen zijn van gesmeed aluminium.

De vooras met aluminium hulponderstel en bevestigingspunten voor de vering omvat speciaal ontworpen kogellagers en een dito driehoeksstructuur. Voor de achteras werd gebruik gemaakt van een geoptimaliseerd onderstel via een hybride constructiecel in aluminium en staal. De motorophanging werd zo ontworpen dat de bewegingen van de motor minder effect hebben op het onderstel en dat oncomfortabele trillingen in het onderstel worden tegengegaan. Tegelijkertijd biedt het systeem, zoals het een Lamborghini betaamt, een bijzonder sportief rijgevoel dankzij een extreem stijf onderstel. De adaptieve luchtophanging maakt het mogelijk om de Urus in functie van de weg- of rijomstandigheden hoger of lager te leggen. Maar de rijhoogte kan nog verregaander worden aangepast door de bestuurder, via de instellingen van de speciaal voor de Urus ontwikkelde schakelaar op de middenconsole: de Tamburo.

Remmen en wielen

Het remsysteem van de Urus is afgestemd op zijn prestaties als supersportwagen. Het systeem biedt dus een hoge weerstand tegen warmteopbouw en is bestand tegen frequente en zware remmanoeuvres, zelfs vanaf hoge snelheid en in extreme omstandigheden zoals op een circuit of op grote hoogte. Koolstofceramische remmen (CCB) zijn standaard en het gaat om de grootste en krachtigste op de markt: 440x40 mm vooraan en 370x30 mm achteraan. Het systeem kent quasi geen fading en biedt in alle omstandigheden en rijomgevingen een optimaal gevoel in het pedaal zodat de remprestaties en de veiligheid altijd gegarandeerd zijn.

Voor de Urus zijn velgen van 21" tot 23" beschikbaar, geschoeid met naar keuze zomer-, winter-, vierseizoens-, terrein- of sportbanden die allemaal speciaal door Pirelli voor deze Lamborghini ontwikkeld werden. Er is keuze uit een verschillende maat voor en achter voor nog meer stabiliteit en een nog sportiever rijgedrag.

Veelzijdigheid en bruikbaarheid

Het interieur van de Urus

De Urus is net zo goed een luxueuze SUV als de meest krachtige van het lot, met de rijdynamiek van een supersportwagen waar de bestuurder én de passagiers van kunnen genieten. Het interieurdesign en de afwerking zijn een afspiegeling van het koetswerk in de onmiskenbare manier waarop ze design, kleursetting en individuele aankleding met elkaar combineren. Aan de binnenzijde is de Urus even duidelijk een Lamborghini als aan de buitenzijde, maar dan met een sportief en tegelijkertijd luxueuze aankleding en afwerking.



De Urus geeft concreet vorm aan het Lamborghini-principe dat het design, het vermogen en de dynamische rijcapaciteiten van een auto moeten inhouden dat iedere bestuurder zich als een piloot voelt. De Lamborghini Urus is technologisch vooruitstrevend, maar laat zich intuïtief bedienen. De bestuurder en de passagiers kunnen allemaal rekenen op de lage maar extreem comfortabele zithouding van een supersportwagen, strak geïntegreerd in de cockpit waar alles voor de bestuurder vlot binnen handbereik valt. Het slanke Y-vormige dashboard dat om de bestuurder is opgebouwd en doorloopt in de schuin opgestelde middenconsole deed inspiratie op bij de LM002 en bij de recente supersportwagens van het merk. Het zeshoekige Lamborghini-thema is overal in het interieur terug te vinden: in de ventilatieroosters en de deurgrepen, maar ook in details zoals de bekerhouders en de airbagmodules. Het driespakig multifunctiestuur krijgt een trillingsdemper mee voor meer comfort in alle rijomstandigheden. De multifunctietoetsen op het stuur voor de bediening van het Lamborghini Infotainment System (LIS), de set-up van de auto, media, telefoon en navigatie staan intuïtief opgesteld.

Een volledig digitaal tft-display geeft de belangrijkste informatie van de Urus weer in een geanimeerde 3D-weergave en kan door de bestuurder volgens zijn smaak worden aangepast.



Zetels

Zijn lange wielbasis van 3.003 mm en de lage zitpositie van de inzittenden creëert een gevoel van comfort en van een uitzonderlijk ruim interieur. De luxe en het plaatsaanbod van iedere inzittenden wordt in de Urus gegarandeerd door zetels die speciaal voor de super-SUV zijn ontworpen.

De standaard sportzetels met DNA-geheugen vooraan kunnen in 12 richtingen volledig elektrisch versteld worden en zijn verwarmbaar. De optionele nog luxueuzere zetels met 18-voudige elektrische verstelling zijn voorzien van ventilatie en een massagefunctie. De achterbank krijgt standaard een regelbare en neerklapbare rugleuning en ISOFIX-bevestigingspunten mee. Deze bank biedt een uitzonderlijk comfortabele vijfzitsopstelling terwijl de regelbare en neerklapbare achterzetels in het dagelijks gebruik garant staan voor een maximale veelzijdigheid en een flexibele bagageruimte. De rugleuning van de achterbank kan worden neergeklapt om de kofferinhoud uit te breiden van 616 naar 1.596 liter. Als optie kan in combinatie met de volledige elektrische voorzetels een exclusievere achterbankindeling met twee zitplaatsen worden gespecificeerd, wat de passagiers achterin een uitzonderlijk comfort biedt en tegelijkertijd het sportieve karakter van de Urus weerspiegelt.

Kleur en afwerking

De Urus ademt één en al luxeuze Italiaanse stijl en vakmanschap uit. Zijn ergonomische cabine is gevuld met hoogwaardige materialen, waaronder het fijnste leder, alcantara, aluminium, koolstofvezel en hout.

Aan de binnenzijde is de Urus aangekleed met een Unicolor-leder in ofwel Nero Ade of Grigio Octans. Optioneel worden nog vijf extra kleuren aangeboden. Een afwerking in twee kleuren, Bicolor Elegante of Bicolor Sportivo, is eveneens beschikbaar,

met opties voor zowel leer als alcantara. Stikselopties en complementaire kleurschakeringen voor de veiligheidsgordels, vloermatten en tapijten bieden klanten de mogelijkheid om hun Urus naar wens aan te passen in een sportievere of elegantere stijl. De dashboardstrip is standaard afgewerkt in Piano Black en Brushed Aluminium. Optionele afwerkingen worden aangeboden in Open Pore wood, inclusief een alternatieve combinatie met aluminium en koolstofvezel.

Een optioneel offroad-pakket, inclusief de TERRA- en SABBIA-rijmodi, bevat specifieke met metaal versterkte bumpers en extra bodembescherming voor offroad-rijden in de sneeuw, het bos of zelfs in de duinen.

Lamborghini Infotainment System III (LIS) en connectiviteit

Het Lamborghini-infotainmentsysteem weerspiegelt zijn luxe en dagelijkse bruikbaarheid en wordt geleverd met geavanceerde connectiviteitsfuncties. Standaard is een infotainmentdisplay met LIS-touchscreen over twee schermen inbegrepen: perfect geïntegreerd in het interieur van de Urus boven de centrale 'Tamburo'. Het bovenste scherm is de belangrijkste interface voor het entertainment. Hiermee worden functies als media, navigatie, telefonie en auto-statusinformatie aangestuurd. Het onderste scherm voorziet een toetsenbord en een display met schrijffunctie voor het invoeren van informatie en het bedienen van functies zoals de klimaatregeling en stoelverwarming.

Het LIS III omvat innovatieve, geconnecteerde spraakbediening die in staat is om natuurlijk gesproken spraakopdrachten te herkennen voor het beheren van functies zoals muziek, telefoongesprekken of sms-berichten. Standaard worden een opbergvak met telefoonhouder, draadloos opladen en spraakbediening meegeleverd maar ook een persoonlijk geheugenprofiel, USB-connecties, bluetooth mediastreaming, dvd-speler en een geluidssysteem. Tot de andere optionele functies behoren een tv-tuner, een DAB- en CI-kaartlezer, een head-updisplay, een Lamborghini smartphone-interface en een smart display voor entertainment op de achterbank. Ook Lamborghini Connect wordt aangeboden.

Met de Lamborghini Smartphone Interface (LSI) is een volledig geïntegreerde verbinding mogelijk van iOS- (Apple) en Android- (Google) smartphones, die Apple CarPlay TM, Android Auto (smartphonemarktdekking van 90 %) en Baidu-Carlife (China) standaard ondersteunen.

Verder is de Urus standaard uitgerust met een vierkanaalsgeluidssysteem met acht luidsprekers. Kopers kunnen ook opteren voor een high-end Bang & Olufsen-geluidssysteem met 3D-geluid en een vermogen van 1.700 watt worden gespecificeerd, met 21 volledig actieve luidsprekers. Het systeem, dat door een nauwe samenwerking tussen Lamborghini, Fraunhofer IIS en HARMAN tot stand kwam, creëert zowel voor- als achteraan een meeslepende, natuurlijke 3D-geluidservaring voor alle Urus-inzittenden.

Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)

De Lamborghini Urus ADAS-systemen bieden een uitgebreid niveau van veiligheid, beveiliging en rijbijstand op niveau 2 (SAE-schaal). Een grootlichtassistent schakelt

automatisch tussen grootlichten en dimlichten wanneer dat nodig is, parkeersensoren voor- en achteraan zijn standaard, net als een innovatief PreCognition-systeem dat botsingen voorkomt of de impact ervan vermindert. Optionele ADAS-systemen omvatten verkeersbeheersystemen, een camera met bovenaanzicht en een modus voor het koppelen van een sleep.

De Lamborghini Urus beschikt over een functie om sleutelloos te starten via de 'Start'-knop op de middenconsole waarbij de sleutel enkel hoeft aanwezig te zijn in de auto. Door aanraaksensoren in de deuren en de kofferklep aan te raken, krijgt men toegang tot de Urus. Met behulp van de personalisatie-instellingen kan de auto voor verschillende stuurprogramma's worden geconfigureerd en kan er eenvoudig worden geschakeld tussen maximaal zeven verschillende programmeerbare profielen, waaronder stoelvoorkeuren en EGO-rijmodusstijlen, en zelfs Infotainment-voorinstellingen.

De kofferklep kan elektrisch worden bediend via een schakelaar op de bestuurdersdeur, een knop op de sleutel of een manueel te bedienen knop op de kofferklep zelf. Met de optionele 'Virtual Pedal' kan de kofferklep via een 'veegbeweging' met het been worden geopend. De openingshoek van de kofferklep kan door de bestuurder worden aangepast. Het standaard op de Urus aanwezige Easyload Assist zorgt ervoor dat de hoogte aan de achterkant van de Urus kan worden verlaagd voor makkelijker in- en uitladen.

Marktbeschikbaarheid

De eerste klanten zullen in de lente van 2018 hun nieuwe Lamborghini Urus ontvangen.

Lamborghini Urus - Technische gegevens

ONDERSTEL EN KOETSWERK

Koetswerk en frame	Integraal lichtgewichtkoetswerkdesign in aluminium en composiet
Ophangingsgeometrie	Meerarmige ophanging voor en achter
Ophangingstype	Adaptieve luchtophanging met elektromechanische, actieve rolstabilisatie
Remsysteem	Voor- en achteraan CCB
Remkluwen	Aluminium remkluwen met 10 zuigers vooraan: 21" met radiale bevestiging en zuigers met fenol inzetstuk Gietijzeren zwevende remkluwen met 6 zuigers achteraan: 19" met geïntegreerde elektromechanische parkeerrem
Schijven (voor - achter)	Koolstofceramische schijven (Ø 440x40 mm - Ø 370x30 mm)
Stuurinrichting	Stuurinrichting met verschillende Servotronic-eigenschappen en Lamborghini Rear-wheel Steering (LRS), beheerd door de Tamburorijmodi
Stuurontdubbeling	13,3:1
Aantal sturomwentelingen	2,29
Diameter stuurwiel	376 mm
Banden (gamma)	Pirelli P Zero, Vooraan: 285/45 R21 tot 285/35 R23 Achteraan: 315/40 R21 tot 325/30 R23
Wielen (gamma)	Vooraan: 9,5Jx21" tot 10Jx23" Achteraan: 10,5Jx21" tot 11,5Jx23"
Draaicirkel tussen stoepen	11,8 m - gemiddelde waarde, afhankelijk van dynamische omstandigheden, dankzij Lamborghini RWS
Airbags	Tot 8 airbags

MOTOR

Type	Benzine V8, 90°
Cilinderinhoud	3,996 cc
Kleppen per cilinder	4
Kleptiming	Continu variabel op in- en uitlaatnokkenas
Turbolader	Biturbo twinscroll
Maximumvermogen	650 pk (478 kW) bij 6.000 t/min
Specifiek vermogen	162,7 pk/l
Maximumkoppel	850 Nm bij 2.250-2.750 t/min
Toerentalbegrenzer	6.800 t/min

AANDRIJVING

Type overbrenging	Vierwielaandrijving met geïntegreerd sperdifferentieel tussen de voorwielen centraal differentieel (Torsen) en actieve torque vectoring achterdifferentieel
Versnellingsbak	Automatische 8-versnellingsbak, schakeleigenschappen naargelang de rijmodus

RIJPRESTATIES

Topsnelheid	305 km/u
Acceleratie 0-100 km/u	3,6 s.
Acceleratie 0-200 km/u	12,8 s.
Remmen 100-0 km/u	33,7 m

AFMETINGEN EN GEWICHT

Wielbasis	3.003 mm
Lengte	5.112 mm
Totale breedte	2.016 mm
Hoogte	1.638 mm
Spoorbreedte (voor - achter)	1.695 mm - 1.710 mm
Bodemvrijheid	158 mm - 248 mm (instelbaar via luchtophanging)
Leeggewicht	< 2.200 kg
Verhouding gewicht-vermogen	3,38 kg/pk

VOLUMES

Brandstoftank	85 liter
Kofferruimte	616 liter - 1.596 liter

VERBRUIK*

Gecombineerde cyclus	12,7 l/100 km
CO ₂ -uitstoot	290 g/km

* In overeenstemming met
Reg. EU 715/2007