



29 novembre 2016
L16/12F

**La Lamborghini Huracán RWD Spyder :
pour une conduite exceptionnelle à ciel ouvert**

- La nouvelle version Spyder agrandit la famille Huracán
- Conçu pour le vrai plaisir de conduire avec une propulsion
- Le nouveau design avant et arrière caractérise ce nouveau modèle
- Moteur atmosphérique V10 de 580 ch
- De 0 à 100 km/h en 3,6 secondes, une vitesse de pointe de 319 km/h



Automobili Lamborghini présente la Lamborghini Huracán RWD Spyder, qui combine l'attrait d'un cabriolet avec le plaisir de conduire poussé à l'extrême d'une propulsion Huracán.

Stefano Domenicali, président et directeur général d'Automobili Lamborghini, a indiqué : « La Spyder à roues arrière motrices agrandit notre famille Huracán. Elle propose l'attrait de la conduite à ciel ouvert et les sensations fortes d'une propulsion. Cette Lamborghini s'adresse à ceux qui croquent la vie à pleines dents et qui recherchent l'expérience de la route la plus stimulante. Elle est également destinée aux personnes qui découvrent la marque Lamborghini, souhaitant une véritable expérience Spyder sans compromis sur les performances et le contrôle dynamique d'une voiture à propulsion. »

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

Le design de ce modèle a été revu pour l'avant et l'arrière : son apparence générale est dynamique, mais aussi plus agressive, ce qui la distingue de la version à transmission intégrale. Son moteur atmosphérique V10 de 5,2 l transmet 426 kW (580 ch) aux roues arrière. Son poids à vide est de seulement 1 509 kg, ce qui donne un rapport poids/puissance de 2,6 kg/ch. Elle accélère de 0 à 100 km/h en 3,6 secondes et sa vitesse de pointe s'élève à 319 km/h.

L'Huracán Spyder sera disponible sur les marchés du monde entier dès janvier 2017. Son prix se situera entre les modèles coupé à deux et quatre roues motrices.

Conception à ciel ouvert pour une véritable Spyder

L'avant et l'arrière de la voiture ont été redessinés, son apparence dynamique a été accentuée par les grandes entrées d'air à l'avant qui admettent l'air de refroidissement et le vent de face afin d'augmenter la pression vers le bas sur l'essieu avant. Les pneus Pirelli PZero, exclusivement conçus pour l'Huracán à propulsion, sont associés à des jantes Kari de 19 pouces. Les freins en acier de forme spéciale avec pistons en aluminium contribuent à la réduction du poids et à l'amélioration du refroidissement. La voiture est équipée du dernier système d'infodivertissement « Lamborghini Infotainment System II » et d'un tableau de bord à écran TFT de 12,3 pouces à haute résolution.

La petite dernière de la famille Huracán adopte le style décapotable d'une véritable Spyder, ce qui différencie son profil de la version coupé, que la capote soit ouverte ou fermée. La capote s'ouvre et se referme en seulement 17 secondes, et ce, jusqu'à la vitesse de 50 km/h. Elle se replie efficacement dans la carrosserie pour maintenir le parfait centre de gravité de la Spyder et souligner son design dynamique.

Lorsque la capote s'ouvre, deux « ailerons » escamotés dans le logement de la capote se mettent en position pour définir la ligne unique du véhicule ouvert. Soulignant la ligne basse et puissante de l'Huracán RWD Spyder, ces ailerons se situent directement derrière les sièges et prolongent la ligne de toit jusqu'à l'arrière, offrant le profil fuyant de la Spyder. Ils contribuent également à optimiser le flux d'air de refroidissement dans le compartiment moteur. Le capot moteur présente des lamelles, une particularité stylistique propre à la Spyder.

Un conduit intégré réduit les turbulences au niveau de la tête lorsque la capote est ouverte. La lunette arrière se commande électriquement, indépendamment de la position de la capote. Fermée, la lunette fait office de pare-vent. Ouverte, elle permet aux occupants de profiter davantage de la sonorité unique du V10 atmosphérique. Pour un confort acoustique parfait, deux déflecteurs latéraux, amovibles, amortissent les ronflements générés par les pulsations aérodynamiques. Ils permettent au conducteur et au passager de se parler même à vitesse élevée.

Conçue pour des performances en propulsion

À l'instar de l'Huracán coupé à propulsion, le V10 atmosphérique de 5,2 l à implantation centrale de la Spyder a été revu pour développer 426 kW (580 ch) à 8 000 tr/min. Son couple maximal est de 540 Nm à 6 500 tr/min. 75 % de celui-ci est déjà disponible à 1 000 tr/min.

Comme la version coupé, elle promet les sensations fortes d'une deux roues motrices, avec la capote ouverte ou fermée. Avec son poids à sec de 1 509 kg, l'Huracán RWD Spyder affiche un rapport poids/puissance de 2,6 kg/ch. Sa solide carrosserie hybride en aluminium et en fibres de carbone est complétée par des ressorts et des barres antiroulis sur les suspensions à double triangle, ce qui est idéal pour la propulsion. Le système de gestion de la puissance comprend une mise au point spécifique de la direction ainsi qu'un recalibrage des systèmes de contrôle de la stabilité et de la motricité, ce qui fait que le conducteur est « connecté » aussi étroitement que possible à la route. La répartition des masses de 40 % sur l'avant et 60 % sur l'arrière réduit l'inertie au niveau du train avant par rapport à l'Huracán 4WD.



La boîte de vitesses à 7 rapports et double embrayage (« Lamborghini Doppia Frizione », ou LDF) garantit des changements de vitesse ultrarapides et dispose d'un « Launch Control » synonyme d'accélération maximale départ arrêté. La servodirection électromécanique et la direction à démultiplication variable (« Lamborghini Dynamic Steering », ou LDS), disponible en option, ont été optimisées pour une agilité et un contrôle maximums en fonction du mode de conduite choisi et de la vitesse adoptée, quelles que soient les conditions de déplacement.

La « Lamborghini Piattaforma Inerziale » (LPI), le système de sensorique qui est situé au niveau du centre de gravité et qui enregistre tous les mouvements dans les trois dimensions, est également présente dans le modèle à propulsion. Elle fournit des informations à la direction et au système de contrôle de la stabilité, ainsi qu'à la suspension optionnelle « Magneto-Rheological Suspension » (MRS). Le contrôle électronique de la stabilité (ESC) a été calibré pour faire en sorte que, même si la voiture s'adapte à toutes les conditions de déplacement, le caractère de propulsion reste prédominant quel que soit le mode de conduite choisi.

Un interrupteur sur le volant permet au conducteur de choisir entre différents modes de conduite parfaitement accordés au caractère de cette propulsion. Cette régulation de la dynamique de roulage se fait par l'intermédiaire de l'« Adaptive Network Intelligent Management » (« ANIMA », « âme » en italien). Les modes sont les suivants : « STRADA », pour la conduite de tous les jours, « SPORT », pour le mode sportif, et « CORSA », synonyme d'exploitation maximale du potentiel de la voiture pour favoriser le survirage, soulignant le comportement authentique d'une propulsion.

Comme les autres Huracán, la RWD Spyder bénéficie d'un système de coupure de cylindres destiné à améliorer l'efficacité énergétique du moteur et à réduire la consommation de carburant ainsi que les émissions de CO₂. Lorsque la pleine puissance du moteur n'est pas requise, cinq des dix cylindres sont temporairement désactivés. Dès que le conducteur réaccélère, le système repasse instantanément en mode dix cylindres. La commutation passe presque inaperçue.

Fiche technique - Lamborghini Huracán RWD Spyder

Carrosserie et trains roulants

Châssis	Châssis hybride en aluminium et fibre de carbone
Carrosserie	Revêtement extérieur en aluminium et matériaux composites
Suspension	Suspension à double triangle en aluminium
Ressorts et amortisseurs	Ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques, système de régulation électromagnétique des amortisseurs « MagneRide » disponible en option
ESC	Les paramètres de l'ESC/ABS peuvent être réglés via ANIMA, l'ESC peut être désactivé
Freins	Système de freinage à double circuit hydraulique avec servofrein à dépression ; étriers à 8 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière
Disques de frein	Disques de frein en acier de forme spéciale, à ventilation interne; ø 365 x 34 mm (avant), ø 356 x 32 mm (arrière)
Direction	Direction assistée électromécanique, direction LDS à rapport variable en option
Pneus	Pirelli 245/35 R19 (avant) - 305/35 R19 (arrière) de série
Jantes	8,5J x 19 pouces (avant) - 11J x 19 pouces (arrière) de série
Rétroviseurs	Rétroviseurs extérieurs à commande électrique

Airbags Airbags frontaux grand volume à déclenchement en deux temps
Airbags latéraux grand volume

Moteur

Type V10 à 90°, double injection IDS + MPI
Cylindrée 5 204 cm³
Alésage x course ø 84,5 mm x 92,8 mm
Commande des soupapes Arbres à cames d'admission et d'échappement à calage variable en continu
Taux de compression 12,7:1
Puissance maximale 426 kW / 580 ch à 8 000 tr/min
Couple maximal 540 Nm à 6 500 tr/min
Norme d'émissions EURO 6
Système de contrôle des émissions Quatre catalyseurs avec sondes Lambda
Système de refroidissement Radiateurs d'eau et d'huile
Gestion moteur Bosch MED 17
« Master Slave »
Système de lubrification À carter sec

Transmission

Type Propulsion
Système de transmission Boîte à double embrayage et 7 rapports « Lamborghini Doppia Frizione » (LDF) ; modifications des caractéristiques du passage des rapports par le Drive Select Mode

Performances

Vitesse maximale 319 km/h
0-100 km/h 3,6 secondes
0-200 km/h 10,4 secondes

Dimensions

Empattement 2 620 mm
Longueur 4 459 mm
Largeur 1 924 mm
Largeur (avec rétroviseurs extérieurs) 2 236 mm
Hauteur 1 180 mm
Voie avant 1 668 mm
Voie arrière 1 620 mm
Rayon de braquage 11,5 m
Poids (à sec) 1 509 kg
Rapport poids/puissance 2,6 kg/ch
Répartition des masses 40 % (avant) - 60 % (arrière)

Capacités

Réservoir de carburant 83 litres

Consommation*

Urbaine	17,5 l/100 km
Extra-urbaine	9,1 l/100 km
Combinée	12,1 l/100 km
Émissions de CO ₂	283 g/km

* Mesurée selon le règlement (CE) n°715/2007