



## Du circuit à la route : la nouvelle Lamborghini Huracán STO

- **Le plus pur concentré de prouesses de Squadra Corse en sport automobile, issu des voitures de course Lamborghini Huracán Super Trofeo EVO et GT3 EVO, dans une supersportive homologuée pour la route**
- **Une solution Lamborghini unique et légère, dotée d'une aérodynamique exceptionnelle et d'une ingénierie digne d'une voiture de course, qui procure à chaque instant la sensation de conduite la plus authentique**
- **Une puissance de 640 ch (470 kW), un couple de 565 Nm à 6 500 tr/min, un rapport poids/puissance de 2,09 kg/ch, une accélération de 0 à 100 km/h en 3,0 secondes, une distance de freinage de 100 à 0 km/h de 30,0 mètres, l'ensemble ayant une dynamique de conduite et une maniabilité permettant de battre des records de tour**

*Sant'Agata Bolognese, 18 novembre 2020* - Automobili Lamborghini présente la Lamborghini Huracán STO - Super Trofeo Omologata: une supersportive homologuée pour la route, qui puise son inspiration dans la tradition de course automobile de Lamborghini Squadra Corse avec son championnat de courses monomarque Huracán Super Trofeo EVO, ainsi que dans la Huracán GT3 EVO, triple vainqueur des 24 Heures de Daytona et double vainqueur des 12 Heures de Sebring.

Grâce à son moteur V10 atmosphérique de 640 ch (470 kW) produisant 565 Nm à 6 500 tr/min, la Huracán STO à propulsion offre une accélération fulgurante de 0 à 100 km/h en 3,0 secondes, de 0 à 200 km/h en 9,0 secondes et une vitesse de pointe de 310 km/h. Cependant, son cœur bat avec l'exaltation et l'émotion d'une voiture de course. L'efficacité aérodynamique remarquable, le recours intensif à des matériaux légers, le braquage sans entrave et les performances de freinage de premier rang sont autant d'atouts qui font que la Huracán STO procure l'émotion d'une expérience de conduite sur piste lors de chaque déplacement sur route.

*«La Huracán STO est la plus pure incarnation de l'héritage de Lamborghini Squadra Corse, transférant directement les technologies de la Huracán Super Trofeo EVO et s'appuyant sur l'exploit sans précédent de la Huracán GT3 EVO, vainqueur trois fois de suite aux 24 Heures de Daytona», a déclaré Stefano Domenicali, PDG d'Automobili Lamborghini. Maurizio Reggiani, directeur technique, a ajouté: «La Huracán STO procure tout l'enthousiasme que peut susciter une supersportive magnifiquement équilibrée, légère et remarquable d'un point de vue aérodynamique, reflétant la sensation de conduite et l'exaltation de la Super Trofeo. Elle est également parfaitement préparée pour les circuits les plus exigeants au monde, bien qu'elle ait été conçue pour la route. Les solutions techniques étendues et les connaissances acquises dans le cadre de nos programmes Super Trofeo et GT3 ont été affinées et intégrées dans la Huracán STO, permettant ainsi au pilote de vivre au quotidien les émotions d'un pilote de course au volant d'une supersportive Lamborghini homologuée pour la route capable de battre des records du tour.»*

Supériorité en matière d'aérodynamisme et de légèreté dans la conception de supersportives

La Huracán STO présente un design extérieur totalement nouveau, avec son profil Lamborghini inimitable revisité pour optimiser la circulation de l'air. Mitja Borkert, Responsable du Lamborghini Centro Stile: *«Les voitures de course sont toujours une forte source d'inspiration dans nos*



## Media Information

*designs. La Huracán STO reflète avec élégance le transfert de technologies de nos Huracán de course à succès, que l'on retrouve dans les moindres détails esthétiques.»*

Chaque aspect de la Huracán STO fait appel à l'efficacité aérodynamique et aux technologies légères indispensables aux sports automobiles. La Huracán STO incarne le principe selon lequel le design d'une Lamborghini obéit toujours à une fonction : cela est d'autant plus valable pour une voiture homologuée pour la route qui s'inspire d'une voiture de course. La Huracán STO est le résultat de la collaboration entre les services R&D, Squadra Corse et Centro Stile de Lamborghini. Chaque ligne et chaque caractéristique sont esthétiquement remarquables tout en étant optimisées pour assurer les meilleures performances de conduite.

Les solutions aérodynamiques complètes inspirées des voitures de course de Squadra Corse optimisent les performances aérodynamiques. Voici les plus importantes :

Cofango avec conduits d'air, bouclier avant et déflecteurs

Le capot avant, les ailes et le pare-chocs avant sont constitués d'un seul élément : le « cofango », créé par les ingénieurs de Lamborghini, combine le « cofano » (capot) et le « parafango » (aile) ainsi que le pare-chocs avant. Il s'inspire de la Lamborghini Miura et du modèle plus récent, la Sesto Elemento. Il est non seulement léger, mais également un moyen d'accès plus rapide dans les sports automobiles.

De nouveaux conduits d'air sur le capot avant augmentent le flux d'air à travers le radiateur central afin d'améliorer le refroidissement du moteur tout en contribuant à générer une déportance. Le cofango intègre également un nouveau bouclier avant, qui dirige le flux d'air vers le bas de caisse de conception nouvelle et vers le diffuseur arrière.

Le cofango est conçu pour pousser le flux d'air sur le dessus des ailes avant, qui comportent des déflecteurs ayant pour but de maximiser le flux d'air sortant du passage de roue. Cela permet de réduire la pression à l'intérieur du passage de roue tout en augmentant la déportance avant. Le profil latéral du cofango dirige le flux d'air autour des roues avant, ce qui réduit la traînée.

Aile arrière avec prise d'air NACA

Une nouvelle aile arrière, issue de la Super Trofeo EVO, permet à la fois de réduire la zone avant de la voiture, et par conséquent la traînée, tout en augmentant la déportance arrière et l'efficacité aérodynamique globale du véhicule. Une prise d'air NACA intégrée dans l'aile arrière de la STO sert de prise d'air moteur et avec le conduit raccourci cela permet une diminution de 30 % des pertes de pression statique.

Capot moteur arrière avec prise d'air

Le design retravaillé du capot arrière comporte une prise d'air intégrée visant à améliorer le refroidissement par air sous ce même capot. Les déflecteurs d'air dédiés, intégrés dans le cadre du capot arrière, gèrent l'important flux d'air entrant en provenance de la prise d'air en fonction des besoins de régulation de la température du moteur et de la sortie d'échappement.



## Media Information

### Aileron de requin

Un « aileron de requin » intégré au capot arrière améliore les capacités dynamiques de la STO, en particulier dans les virages : dans ces conditions, le flux d'air entrant présente un angle de lacet, et les différents niveaux de pression générés par les deux côtés de l'aileron ont un effet positif sur la stabilité en lacet. L'aileron aide également à redresser le flux d'air sur l'aile, ce qui a pour effet d'augmenter l'efficacité de l'aile dans les courbes.

### Déflexeur arrière réglable

Une configuration aérodynamique manuelle et facilement réglable du nouveau déflexeur arrière optimise l'équilibre aérodynamique et la résistance de traînée en fonction des caractéristiques de la piste. Un déflexeur à simple fente avec un double aileron permet à la partie avant de l'aileron de pivoter dans trois positions pour améliorer la déportance arrière. En réduisant l'écart entre l'aileron avant et l'aileron arrière, la compression est augmentée sur la face supérieure, ce qui augmente l'intensité de l'aspiration et l'extension sur le bas de l'aileron avant. L'équilibre aérodynamique de la voiture peut ainsi fluctuer de 13 %, adaptant la STO aux différents styles et conditions de conduite.

### Refroidissement des freins pour des performances optimales

De nouveaux conduits de refroidissement des freins avant sont dédiés au refroidissement des disques et des étriers des nouveaux freins CCM-R, fonctionnant avec les déflexeurs d'air du cofango qui dissipent l'air chaud des passages de roues avant. Des prises d'air supplémentaires, y compris sur le bas de caisse, et des déflexeurs optimisés sont situés à l'arrière.

### Résultat aérodynamique

La Huracán STO atteint le plus haut niveau de déportance de sa catégorie avec le meilleur équilibre aérodynamique pour une voiture à propulsion, l'apport d'une charge aérodynamique supérieure étant un facteur clé dans l'amélioration de ses performances dans les courbes. L'efficacité globale du flux d'air est améliorée de 37 % et l'on atteint une augmentation significative de la déportance de 53 % par rapport à la Huracán Performante.

### Une conception allégée

La Huracán STO utilise de la fibre de carbone dans plus de 75 % de ses panneaux extérieurs. Cela permet de tirer profit de structures complexes produites sous la forme d'un seul composant pour renforcer l'intégrité tout en réduisant le poids grâce à un nombre réduit de points de fixation.

Grâce à son expertise dans les technologies légères, le service R&D de Lamborghini a adopté pour l'aile arrière une technique de « sandwich » en fibre de carbone utilisée dans le secteur aérospatial. Grâce à cette technologie, la Huracán STO utilise 25 % de matériaux en fibre de carbone en moins tout en conservant la même rigidité structurelle. Avec un poids à sec de 1339 kg, le poids de la Huracán STO est réduit de 43 kg par rapport à la Huracán Performante, une version pourtant déjà légère.



## Media Information

La Huracán STO est dotée d'un pare-brise 20% plus léger que celui de la Huracán Performante, et de jantes en magnésium pour un rapport résistance/poids optimal. Cela permet des gains de poids encore plus importants par rapport aux alliages d'aluminium avec le même facteur de charge.

Les jantes en magnésium sont équipées de pneus Bridgestone Potenza sur mesure, disponibles en deux versions: l'une axée sur la route, l'autre plus adaptée à la piste. Les deux conceptions associent des composés innovants à une efficacité de l'empreinte minutieusement ajustée, améliorant ainsi la précision de conduite et l'adhérence dans une large gamme de températures.

### Huracán STO: le cœur de Lamborghini Squadra Corse

Dès l'instant où le moteur est allumé, chaque aspect de la Huracán STO, à l'intérieur comme à l'extérieur, éveille l'âme d'un pilote de course. La Huracán STO possède en son cœur le moteur V10 atmosphérique de la Huracán EVO et de la Super Trofeo, développant 640 ch (570 kW) et 565 Nm de couple à 6 500 tr/min. Avec un empattement plus important, une bague de suspension plus rigide, des barres de stabilisation spécifiques et le MagneRide 2.0 de Lamborghini, la STO procure toute l'émotion d'une voiture de course tout en offrant une expérience de conduite confortable. Le moteur a été calibré pour une sensation de course très sportive et réactive, avec une perception directe de contrôle des gaz par le biais de la pédale ainsi qu'une amélioration de la netteté du son du moteur à haut régime. La rapidité du changement de rapport a encore été augmentée pour permettre un changement de vitesse très réactif et rapide.

Les roues arrière directrices de la Lamborghini, ainsi qu'un rapport de direction plus direct et plus fixe, ont été conçus pour un environnement de course et une relation plus intime entre le pilote, la voiture et la piste: le pilote est entièrement en contact avec l'asphalte avec un retour d'informations sur le comportement de la voiture à portée de main. Chaque aspect de l'héritage de course et de la technologie de la STO améliore sa capacité à négocier les virages plus vite, en maximisant l'adhérence à la sortie: la Huracán STO est la confirmation que les courses se gagnent dans les virages plutôt que dans les lignes droites.

### Trois nouveaux modes de conduite ANIMA

Trois nouveaux modes de conduite illustrent l'esprit de compétition de la Huracán STO, axés sur des environnements de conduite haute performance: STO, Trofeo et Pioggia. Le mode « STO » par défaut est destiné à la conduite sur route et au plaisir sur les routes sinueuses. Chaque aspect du système dynamique du véhicule Lamborghini Veicolo Dinamica Integrata (LDVI) est optimisé pour toutes les conditions de route et couplé à un réglage de la suspension adapté à ces mêmes routes. L'ESC totalement actif peut être désactivé pour un plaisir de conduite maximal tout en continuant à assister le conducteur.

En mode « Trofeo », tous les systèmes sont optimisés pour l'asphalte sec et les meilleurs temps sur la piste. Le LDVI garantit des performances maximales grâce à des stratégies dédiées de vectorisation du couple et de performance de l'antipatinage, tant pour les sprints en ligne droite, en mode ESC ON, que pour le chronométrage des tours, en mode ESC OFF. Le nouvel algorithme d'estimation de la température des freins Brake Temperature Monitoring (BTM) permet au conducteur de vérifier en permanence la température du système de freinage, et de gérer l'usure du système pendant son cycle de vie.



## Media Information

Le mode « Pioggia » (pluie) optimise l'antipatinage, la vectorisation du couple, les roues arrière directrices et l'ABS sur l'asphalte mouillé. Le système antipatinage et le système de freinage sont calibrés pour réduire la perte d'adhérence et la coupure du couple moteur, le système LDVI utilisant une estimation précise pour ne délivrer que le couple nécessaire dans les situations humides. La vectorisation du couple reflète les conditions de faible adhérence et garantit une meilleure conduite dans les virages, tandis que la suspension est calibrée pour maximiser l'adhérence et améliorer le transfert de charge.

### Nouveau système de freinage CCM-R

L'ADN du sport automobile de la Huracán STO se retrouve également dans son système de freinage. Les freins CCM-R, s'appuyant sur l'expertise de Brembo acquise en F1 dans le domaine des matériaux pour garantir une meilleure résistance, présentent une conductivité thermique quatre fois plus élevée. La résistance au stress est 60 % plus élevée, tout en ayant également une puissance de freinage maximale améliorée de 25 % et une décélération longitudinale de 7 %. Il en résulte une grande régularité de freinage dans toutes les conditions de conduite : le freinage procure une sensation sportive, il peut être parfaitement modulé, et il est donc optimisé pour une utilisation sur circuit.

### Habitacle de la Huracán STO : une conception sur mesure

L'habitacle de la Huracán STO reflète le caractère allégé de l'extérieur : usage intensif d'éléments en fibre de carbone dans tout le cockpit, avec notamment des sièges « Sport » en fibre de carbone ; un habitacle en Alcantara® avec CarbonSkin de Lamborghini ; des tapis de sol retirés et remplacés par des tapis en fibre de carbone ; et panneaux de portes allégés en fibre de carbone équipés d'une serrure comme dispositif d'ouverture. Un arceau arrière, des ceintures de sécurité à quatre points et un nouveau coffre avant pour le rangement des casques, soulignent l'ADN sportif de la Huracán STO. L'arceau arrière, développé en coopération avec notre partenaire technique Akrapovič, est fabriqué à partir d'alliages de titane de haute qualité. Il est 40 % plus léger que les arceaux arrière en acier inoxydable traditionnels.

De nouveaux éléments graphiques de l'interface homme-machine (HMI) sont présents sur l'écran tactile de la Huracán. Cette interface permet de gérer les fonctions de la voiture, notamment l'indicateur du mode de conduite, le système LDVI, la pression des pneumatiques et la température des freins. Un système de télémétrie entièrement connecté permet aux pilotes conduisant leur Huracán STO sur circuit de surveiller et d'enregistrer leurs performances, ainsi que d'analyser les données via l'application Lamborghini UNICA.

Les propriétaires de la Huracán STO peuvent personnaliser entièrement l'extérieur et l'intérieur de leur voiture de course adaptée à la route par le biais d'un riche programme de personnalisation Ad Personam, qui propose un nombre illimité de combinaisons de peintures et de finitions, ainsi que des habillages en vinyle de style compétition. Le concept d'une livrée personnalisée est inhérent au design de la Huracán STO, à l'instar des voitures de course du programme Huracán Super Trofeo qui s'alignent sur la grille de départ avec leurs couleurs et leurs motifs uniques. La livrée de lancement du Blu Laufey (bleu) et de l'Arancio California (orange) illustre l'esprit jeune et sportif de la Huracán STO.



## Media Information

Prix de la Lamborghini Huracán STO et livraison sur le marché

Les premiers clients prendront livraison de la nouvelle Lamborghini Huracán STO au printemps 2021, avec les prix de vente au détail suggérés suivants :

|             |  |
|-------------|--|
| Europe      | 249 412 EUR (hors taxes sur le prix de vente au détail suggéré)    |
| Royaume-Uni | 216 677 GBP (hors taxes sur le prix de vente au détail suggéré)    |
| États-Unis  | 327 838 USD (hors taxes sur le prix de vente au détail suggéré)    |
| Chine       | 3 900 000 RMB (hors taxes sur le prix de vente au détail suggéré)  |
| Japon       | 37 500 000 YEN (hors taxes sur le prix de vente au détail suggéré) |



## Media Information

### Caractéristiques techniques - Lamborghini Huracán STO

#### CHÂSSIS ET CARROSSERIE

|   |  |
|---|--|
| Châssis                                     | Châssis hybride réalisé en aluminium et fibre de carbone   |
| Caisse de carrosserie                       | Enveloppe extérieure en aluminium et en grande partie en matériau composite, capot avant, « Cofango » en fibre de carbone  |
| Suspensions                                 | Suspensions à double triangulation en aluminium  |
| Ressorts et amortisseurs                    | Ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques, commande électromagnétique des amortisseurs « MagneRide »  |
| Contrôle électronique de la stabilité (ESC) | Les caractéristiques de l'ESC/ABS peuvent être ajustées via ANIMA, l'ESC peut être désactivé   |
| Direction                                   | Direction assistée électromécanique, direction des roues arrière, rapport de direction de 13,4:1   |
| Freins                                      | Système de freinage à double circuit hydraulique avec servofrein à dépression, étriers en aluminium à six pistons (avant), étriers en aluminium à quatre pistons (arrière) |
| Disques de frein                            | Disques en carbone-céramique CCM-R, ventilés et à perçage croisé Ø 390 x 34 mm à l'avant, Ø 360 x 28 mm à l'arrière  |
| Pneumatiques (standard)                     | Bridgestone Potenza 245/30 R20 (avant) - 305/30 R20 (arrière)  |
| Roues (standard)                            | 8.5J x 20" (avant) - 11J x 20" (arrière)   |
| Rétroviseurs                                | Rétroviseurs extérieurs à commande électrique  |
| Airbags                                     | Airbags avant à deux phases grand volume.<br>Airbags latéraux grand volume.<br>Airbags genoux sur des marchés spécifiques.   |

#### MOTEUR

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Type                             | Dix cylindres en V, 90°, double injection IDS+MPI                         |
| Cylindrée                        | 5 204 cm <sup>3</sup> (317.57 cu in)                                      |
| Alésage/course                   | Ø 84,5 mm x 92,8 mm (3.33 x 3.65 in)                                      |
| Commande des soupapes            | Arbres à cames d'admission et d'échappement à réglage variable en continu |
| Compression                      | 12,7 : 1  |
| Puissance maximale               | 470 kW / 640 ch à 8 000 tr/min  |
| Couple maximal                   | 565 Nm (417 lb.-ft.) à 6 500 tr/min                                       |
| Classe d'émission                | EURO 6 - LEV 3  |
| Traitement des gaz d'échappement | Deux catalyseurs avec régulation lambda                                   |



## Media Information

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Système de refroidissement | Systèmes de refroidissement à eau et à huile |
| Gestion du moteur          | Bosch MED 17 Master Slave                    |
| Lubrification              | Carter sec                                   |

### TRANSMISSION

|              |  |
|--------------|--|
| Type         | Système de propulsion avec différentiel mécanique autobloquant                                     |
| Transmission | Transmission à double embrayage LDF 7 vitesses, caractéristiques de changement variables via ANIMA |
| Embrayage    | Embrayage à double disque Ø 187 mm (7.36 in.)  |

### PERFORMANCES

|                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| Vitesse maximale                     | 310 km/h |
| 0-100 km/h                           | 3,0 s    |
| 0-200 km/h                           | 9,0 s    |
| Distance de freinage<br>(100-0 km/h) | 30,0 m   |

### DIMENSIONS

|                               |                             |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Empattement                   | 2 620 mm (103,15 in)        |
| Longueur                      | 4 549 mm (179,10 in)        |
| Largeur                       | 1 945 mm (76,57 in)         |
| Largeur (rétroviseurs inclus) | 2 236 mm (88,03 in)         |
| Hauteur                       | 1 220 mm (48,03 in)         |
| Voie avant                    | 1 688 mm (66,46 in)         |
| Voie arrière                  | 1 647 mm (64.84 in)         |
| Rayon de braquage             | 11,5 m                      |
| Poids à sec                   | 1 339 kg (2 952 lb)         |
| Puissance/poids               | 2,09 kg/ch (4,61 lb/ch)     |
| Répartition du poids          | 41% (avant) - 59% (arrière) |

### CAPACITÉS

|                |           |
|----------------|-----------|
| Carburant      | 80 litres |
| Coffre (avant) | 38 litres |





## Media Information

CONSOMMATION

Émissions de CO<sub>2</sub>  
en cycle mixte

Cycle WLTP

*Les données sur la consommation de carburant et les émissions sont en cours d'homologation, la voiture n'est pas encore disponible à la vente.*

Informations sur Automobili Lamborghini : [www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com)

