



Lamborghini Aventador S:

Nový etalon pro supersportovní vozy přijíždí do Česka

- **Nová generace vlajkové lodi Lamborghini s motorem V12**
- **První vůz je již i v České republice**
- **Nové stylistické prvky, zaměřené na optimalizaci aerodynamiky**
- **Nový systém řízení všech kol**
- **Výrazně vylepšené zavěšení kol a elektronické systémy, individuálně volitelné jízdní režimy**
- **Výkonnější motor V12 s atmosférickým plněním a výkonem 740 k**
- **0-100 km/h za 2,9 sekundy, nejvyšší rychlost 350 km/h**

Praha, 28. dubna 2017 – Nový model Lamborghini Aventador S se vyznačuje modifikovaným aerodynamickým designem, přepracovaným zavěšením kol, vyšším výkonem a vylepšenou jízdní dynamikou. Přípona „S“, používaná tradičně pro optimalizované verze modelů Lamborghini, definuje v tomto případě nová měřítko pro vozy Lamborghini, poháněné motorem V12. První vůz tohoto typu je již i v České republice – zájemci si jej mohou prohlédnout v autosalonu Lamborghini v Praze na Smíchově ve společnosti Porsche Inter Auto CZ.

„Toto je nová generace modelu Aventador, která je zároveň novým milníkem ve vývoji supersportovních vozů z hlediska jejich techniky a provozních vlastností,“ říká předseda představenstva společnosti Automobili Lamborghini Stefano Domenicali. „Aventador S ztělesňuje vizionářský design, progresivní techniku a jízdní dynamiku v ryzí podobě a posouvá koncept supersportovního vozu na novou úroveň.“

Design a aerodynamika

Design nového modelu Aventador S zřetelně charakterizuje novou generaci modelové řady Aventador. Aventador S disponuje řadou vylepšení vnějšího designu, zejména na přední a zadní, zatímco z profilu zůstává na první pohled Aventadorem. Všechny modifikované komponenty byly přepracovány s jasným záměrem dosáhnout nejvyšší aerodynamické účinnosti, přičemž současně je jimi zdůrazněna komplexní konstrukce a mimořádná jízdní dynamika modelu Aventador. Lamborghini Centro Stile kromě toho dovedně použilo některé prvky kultovních vozů z minulosti, jako jsou například tvary podběhů zadních kol modelu Aventador S, které připomínají původní model Countach.

Agresivnější předřek společně s delším předním spoilerem usměrňuje proudění vzduchu pro ještě lepší aerodynamickou účinnost a vylepšené chlazení motoru díky přívodu většího množství vzduchu k chladičům. Dva vzduchové kanály na okrajích předního nárazníku minimalizují aerodynamické turbulence, způsobované předními koly, a optimalizují následné proudění vzduchu k chladiči vzadu.



Press Release

Zádi modelu Aventador S dominuje černý difuzor, nabízený na přání z kompozitu, vyztuženého uhlíkovými vlákny. Difuzor se vyznačuje několika svislými žebry, která zesilují účinek proudícího vzduchu, snižují aerodynamický odpor vzduchu zvyšováním tlaku vzduchu a vytvářejí přítlak. V zadním nárazníku ústí tři jednotlivé koncovky výfukové soustavy.

Aktivní zadní spoiler je nastavitelný do tří poloh v závislosti na rychlosti jízdy a zvoleném jízdním režimu. Zadní spoiler optimalizuje celkovou rovnováhu nastavení vozidla, přičemž spolupracuje s prvky, které rozvířují vzduch pod vozidlem vpředu a vzadu, čímž maximalizují proudění vzduchu a přispívají k chlazení brzd.

Design modelu Aventador S se může pochlubit výrazně vylepšenou aerodynamikou. V porovnání s předchozím kupé Aventador vzrostl přítlak na přední nápravě o více než 130 %. Celková účinnost zadního spoileru v jeho optimální poloze byla v porovnání s předchůdcem zvýšena o více než 50 % v nastavení pro velký přítlak a o více než 400 % v nastavení pro nízký aerodynamický odpor vzduchu.

Čtyři technické skvosty pro zvýšení emocí z jízdy:

Pohon všech kol, nové aktivní tlumiče, nové řízení všech kol a nový jízdní režim EGO

Skelet modelu Aventador S přebírá jedinečnou skořepinovou konstrukci modelu Aventador, která se vyznačuje extrémní tuhostí a nízkou hmotností díky kompozitům, vyztuženým uhlíkovými vlákny. Ke skořepinové konstrukci jsou připevněny hliníkové rámy vpředu a vzadu. Výsledkem je hmotnost vozidla bez provozních náplní pouhých 1575 kg.

Aventador S byl nově vyvinut na základě konceptu naprosté kontroly nad vozem, který řidiči zaručuje nejvyšší úroveň jízdních výkonů a komfortu. Všechny aspekty, ovlivňující jízdní vlastnosti a elektronické řídicí systémy, byly zdokonaleny s cílem poskytnout řidiči ještě lepší kontrolu nad vozem a ještě intenzivnější emoce z jízdy.

Ještě lepší směrové stability bylo dosaženo díky novému řízení všech kol, které nalézá poprvé uplatnění v sériově vyráběném automobilu značky Lamborghini. Tento systém zvyšuje agilitu v nízkých a středních rychlostech a poskytuje více stability ve vysokých rychlostech. Na přední nápravě je kombinován s dynamickým řízením LDS (Lamborghini Dynamic Steering) a jeho nastavení zprostředkovává přirozený kontakt s vozovkou a rychlé reakce vozu na pohyby volantu. Řízení LDS bylo specificky přizpůsobeno pro spolupráci s aktivním řízením zadních kol LRS (Lamborghini Rear-wheel Steering). Dva samostatné ovládací prvky reagují na pohyby volantu během pěti milisekund a v reálném čase umožňují optimalizovat úhel natočení kol a trakci v zatáčkách.

V nízkých rychlostech se zadní kola natáčí v opačném směru než přední kola, čímž se virtuálně zkracuje rozvor. Potřebný úhel natočení volantu je díky tomu menší, Aventador S reaguje agilněji a má menší průměr otáčení, z čehož vyplývá lepší chování vozidla při průjezdu zatáčkou i snadnější ovladatelnost ve městě a při jízdě nízkou rychlostí. Naopak ve vyšších rychlostech se přední a zadní kola natáčí ve stejném směru. Tím se rozvor virtuálně prodlužuje, což zvyšuje stabilitu a optimalizuje reakce vozidla.



Press Release

Maximální kontakt kol s vozovkou zajišťuje vylepšené zavěšení kol Lamborghini Pushrod v kombinaci s magnetorheologickými tlumiči LMS (Lamborghini Magneto-rheological Suspension) a přepracovanou kinematikou pro nové řízení všech kol. Nová geometrie zavěšení, optimalizovaná pro řízení zadních kol, se týká horního a spodního ramena a těhlice kola, jejichž prostřednictvím byl snížen závlek kola a zmenšilo se zatížení systému. Nový systém adaptivních tlumičů s řízením v reálném čase optimalizuje kontrolu vertikálních pohybů kol a karoserie, s důrazem na maximální rovnováhu a zachování kontaktu kol s vozovkou. Nové pružiny zadní nápravy navíc optimalizují vyváženost nastavení vozidla.

Jízdní vlastnosti optimalizuje také vylepšená strategie stabilizačního systému ESC s rychlejším a preciznějším řízením protiprokluzového systému a dynamiky vozidla v závislosti na zvoleném jízdním režimu. Aventador S byl důkladně testován na rozmanitých druzích povrchu, jako je sníh a led, a vyznačuje se vylepšenou detekcí adheze, aby byla zajištěna maximální trakce za všech podmínek ve spojení s optimální ovladatelností. Trvalý pohon všech kol modelu Aventador S byl přizpůsoben s ohledem na stabilizační funkci nového řízení zadních kol LRS, které umožňuje přenášet větší točivý moment na zadní nápravu. Při uvolnění pedálu plynu směřuje na přední nápravu nižší točivý moment, což vytváří podmínky pro přetáčivé chování vozu pro sportovní a zároveň bezpečnou jízdu.

Inženýři Lamborghini vybavili vozidlo chytrou řídící jednotkou LDVA (Lamborghini Dinamica Veicolo Attiva), která zaručuje dokonalou spolupráci těchto systémů. LDVA je novým mozkem vozu a v reálném čase získává od veškerých senzorů precizní informace o pohybech karoserie. Na jejich základě okamžitě vypočte nejlepší nastavení všech aktivních systémů, aby byla zaručena nejlepší jízdní dynamika za všech okolností.

Koncept EGO – individuálně nastavitelné jízdní režimy

Aventador S dává řidiči na výběr čtyři různé jízdní režimy: STRADA, SPORT, CORSA a nový režim EGO, které ovlivňují činnost poháněcího ústrojí (motor, převodovka, pohon všech kol), řízení (LRS, LDS, Servotronic) a podvozku (LMS).

STRADA nabízí maximální komfort v každodenním provozu. SPORT poskytuje sportovní chování vozidla s pohonem zadních kol a režim CORSA je vhodný pro maximální výkony na závodním okruhu.

Nový jízdní režim nese označení EGO a nabízí nastavení, které si může řidiči individuálně přizpůsobit výběrem preferovaných parametrů pro poháněcí ústrojí, řízení a podvozek z nastavení STRADA, SPORT a CORSA.

Všechny jízdní režimy byly pro Aventador S nově nastaveny, přičemž byla vylepšena spolupráce ESC s pohonem všech kol a optimalizována regulace točivého momentu motoru při zásahu protiprokluzového systému. Plynulá změna rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravu v každém jízdním režimu byla nově přizpůsobena systému řízení zadních kol LRS. Rozdíly mezi jednotlivými jízdními režimy jsou zároveň větší.



Press Release

V režimu STRADA jsou progresivní tlumiče měkčí pro vyšší úroveň komfortu a stability na nerovném povrchu. Točivý moment je v základním nastavení rozdělován mezi přední a zadní nápravu v poměru 40:60 %. Tím je zaručena bezpečnost a stabilita s maximální adhezí, vůz se snadno řídí a ovládá.

V režimu SPORT umožňuje stabilizující účinek systému řízení zadních kol LRS (Lamborghini Rear-wheel Steering) přenášet až 90 % točivého momentu na zadní kola pro maximální zážitky z jízdy na silnici plné zatáček. Preciznost řízení a zpětná vazba se zvýší při zachování vysoké úrovně jízdní bezpečnosti a bez kompromisů z hlediska komfortu. Při uvolnění pedálu plynu je přenášen na přední nápravu nižší točivý moment, což zvyšuje agilitu vozidla. Přetáčivé chování vozu a jízdu smykem lze snadno vyvolat pomocí pedálu plynu a volantu.

V režimu CORSA zažívá řidič méně rušivé zásahy systémů pro řízení jízdní dynamiky a protiprokluzového systému při zachování jízdní preciznosti a trakce. Velmi účinné tlumení maximalizuje citlivost a zpětnou vazbu pro řidiče při změně směru jízdy, brzdění i akceleraci. Při velmi sportovní jízdě jsou vylepšeny reakce vozidla na rychlé otočení volantu opačným směrem, rozdělování točivého momentu mezi obě nápravy je vyváženější, s maximálním poměrem 20:80 % ve prospěch zadní nápravy, aby bylo zaručeno neutrálnější chování vozidla s maximálními výkony na závodním okruhu.

Motor a výfuková soustava

Atmosféricky plněný dvanáctiválec 6,5 litru z modelu Lamborghini Aventador poskytuje v porovnání s předchůdcem o 40 k vyšší výkon. Maximální výkon je 740 k, točivý moment vrcholí hodnotou 690 N.m při 5500 min⁻¹. Vyššího výkonu a výhodnějšího průběhu točivého momentu bylo dosaženo optimalizací proměnného časování ventilů (Variable Valve Timing) a sacího potrubí s variabilní délkou VIS (Variable Intake System). Navíc byly zvýšeny maximální otáčky motoru z 8350 na 8500 min⁻¹.

Při hmotnosti vozidla bez provozních náplní pouhých 1575 kg vychází výkonová hmotnost pouhých 2,13 kg/k. Zrychlení z 0 na 100 km/h zvládne Aventador S za 2,9 sekundy, nejvyšší rychlost činí 350 km/h. Přenos hnací síly zajišťuje mimořádně lehká 7stupňová převodovka Lamborghini ISR (Independent Shifting Rod). Její robotizované řazení zvládne změnu převodového stupně během pouhých 50 milisekund.

Aventador S používá novou výfukovou soustavu, která je výsledkem rozsáhlého vývojového projektu, jenž zahrnoval testování mnoha různých variant. Výfuková soustava je o více než 20 % lehčí v porovnání s předchůdcem a kromě toho vytváří ještě intenzivnější, nenapodobitelný zvuk atmosféricky plněného dvanáctiválcového motoru Lamborghini. Vizualním poukazem na novou výfukovou soustavu jsou tři koncovky na zádi nového modelu Aventador S.

Stejně jako předchůdce je i Aventador S vybaven systémy stop/start a deaktivace válců, které optimalizují hospodárnost. Není-li zapotřebí maximální výkon motoru, dojde k přechodné deaktivaci jedné řady válců a dvanáctiválec běží jen na šest válců. Jakmile řidič přidá plyn, systém se okamžitě vrátí do dvanáctiválcového režimu, což však řidič prakticky nemůže zaznamenat.



Press Release

Pneumatiky a brzdová soustava

Aventador S jezdí na nových, speciálně vyvinutých pneumatikách Pirelli P Zero. Jejich specifická konstrukce optimalizuje řízení, přenos hnací síly, chování při náhlých změnách směru a brzdné výkony. Kromě toho tyto pneumatiky zajišťují

konzistentní ovladatelnost a zpětnou vazbu s rychlými reakcemi a vysokou jízdní dynamikou, které přináší řízení zadních kol LRS (Lamborghini Rear-wheel Steering). Vylepšený přenos hnací síly na vozovku prostřednictvím předních a zadních pneumatik Pirelli P Zero umožňuje vyšší příčné zrychlení a potlačuje sklon k nedotáčivosti.

Aventador S je sériově vybaven brzdovou soustavou s keramickým kotouči, vyztuženými uhlíkovými vlákny. Odvrtávané kotouče s vnitřním chlazením (Ø 400 x 38 mm vpředu, Ø 380 x 38 mm vzadu) se mohou pochlubit brzdou dráhou ze 100 na 0 km/h pouhých 31 m.

Aventador S – prostředí pro řidiče

Přístrojová deska modelu Aventador S přináší novou funkčnost a sofistikovanost. Nový digitální panel přístrojů TFT si může řidič individualizovat podle svých představ, přičemž má na výběr různá zobrazení sdružených přístrojů v režimech STRADA, SPORT a CORSA ve spojení s režimem EGO. Po výběru z nabídky jízdních režimů na ovládací ploše ukazuje tlačítko EGO další možnosti v digitálním „vyskakovacím“ okně, v němž si může řidič vybrat své preferované nastavení.

Apple CarPlay je součástí sériové výbavy. Cestující mohou prostřednictvím tohoto systému ovládat hlasovými povely svá zařízení Apple, zajišťující komunikaci a zábavu.

Na přání se dodává telemetrický systém Lamborghini, který zaznamenává časy na kolo a výkony na závodním okruhu, jakož i další provozní údaje palubního počítače. Telemetrický systém je tak mimořádně atraktivní pro majitele, kteří chtějí se svým vozem jezdit na závodním okruhu.

Zákazníci si mohou výbavu interiéru modelu Aventador S prakticky neomezeně individualizovat prostřednictvím programu Lamborghini Ad Personam.

Cena pro Evropu byla stanovena na EUR 281 555,00 (doporučená prodejní cena bez daní).

Více fotografií a videí:

media.lamborghini.com

Více informací o společnosti Automobili Lamborghini:

www.lamborghini.com



Press Release

Technické údaje - Lamborghini Aventador S

KAROSERIE A PODVOZEK

Nosný skelet	Skořepinová konstrukce z kompozitu, vyztuženého uhlíkovými vlákny, s hliníkovými rámy vpředu a vzadu
Karoserie	Víko motorového prostoru, nastavitelný zadní spoiler a pevné otvory pro přívod vzduchu z kompozitu, vyztuženého uhlíkovými vlákny; víko zavazadlového prostoru vpředu, blatníky vpředu a dveře z hliníku; blatníky vzadu a kryty prahů z kompozitu, vyztuženého skelnými vlákny (SMC)
Odpružení	Aktivní magnetorheologické tlumiče a vinuté pružiny vpředu a vzadu s horizontálním uložením a pákovým převodem pohybu zavěšení kol (tzv. systém push-rod)
Zavěšení kol	Zcela nezávislé zavěšení kol vpředu a vzadu na dvojicích lichoběžníkových příčných ramen z hliníku
ESP	ESC/ABS Bosch 8.0 s různými charakteristikami systému ESC v závislosti na zvoleném jízdním režimu
Brzdová soustava	Dvouokruhová hydraulická brzdová soustava s podtlakovým posilovačem; brzdové kotouče z keramického materiálu, vyztuženého uhlíkovými vlákny, vpředu a vzadu (6pístkové brzdové třmeny vpředu, 4pístkové brzdové třmeny vzadu)
Kotoučové brzdy s vnitřním chlazením (vpředu – vzadu)	Brzdové kotouče z keramického materiálu vyztuženého uhlíkovými vlákny (Ø 400 x 38 mm – Ø 380 x 38 mm)
Řízení	Hřebenové řízení s 3 různými charakteristikami posilovače Servotronic, v kombinaci se systémy LDS (Lamborghini Dynamic Steering) a LRS (Lamborghini Rear-wheel Steering), řízenými na základě zvoleného jízdního režimu
Převod řízení	10:1 – 18:1



Press Release

Počet otáček volantu mezi rejdy	2,1 – 2,4
Průměr volantu	358 mm
Pneumatiky (vpředu – vzadu)	Pirelli P Zero 255/30 ZR 20 – 355/25 ZR 21
Kola (vpředu – vzadu)	9J x 20 H2 ET 32,2 – 13J x 21 H2 ET 66,7
Stopový průměr otáčení	11,5 m – průměrná hodnota, díky LRS je průměr otáčení variabilní v závislosti na jízdní situaci
Zrcátka	Vnější zpětná zrcátka vyhřívaná, elektricky nastavitelná a sklopná
Zadní spoiler	Nastavitelný – 3 polohy v závislosti na rychlosti jízdy a zvoleném jízdním režimu
Airbagy	Čelní dvoustupňový airbag pro řidiče a čelní adaptivní airbag pro spolujezdce; sedadla s bočními airbagy, chránícími hlavu a hrudník; na vybraných trzích kolenní airbagy pro řidiče a spolujezdce
MOTOR	
Základní konstrukce	V12, V/60°, nepřímé vícebodové vstřikování paliva (MPI)
Zdvihový objem	6498 cm ³
Vrtání a zdvih	Ø 95 mm x 76,4 mm
Počet ventilů na válec	4
Ventilový rozvod	Elektronicky řízené proměnné časování ventilů
Kompresní poměr	11,8 ± 0,2:1
Nejvyšší výkon	740 k (544 kW) při 8400 min ⁻¹
Specifický výkon	113,9 k/l (83,7 kW/l)
Nejvyšší točivý moment	690 N.m při 5500 min ⁻¹
Nejvyšší otáčky motoru	8500 min ⁻¹
Výkonová hmotnost	2,13 kg/k



Press Release

Emisní třída	EURO 6 - LEV 2
Emisní systém	Katalyzátory se sondami Lambda
Chladicí soustava	Kapalinová chladicí soustava s příčným prouděním, doplněná chlazením olejem, a adaptivně řízeným přívodem chladicího vzduchu
Řídicí jednotka motoru	Lamborghini Iniezione Elettronica (LIE) s nepřetržitou analýzou iontových proudů
Mazací soustava	Mazací soustava se suchou klikovou skříní

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Druh pohonu	Trvalý pohon všech kol s mezinápravovou spojkou Haldex 4. generace
Převodovka	7stupňová převodovka ISR, charakteristika řazení nastavitelná prostřednictvím voliče jízdních režimů
Způsob řazení	Převodovka s automatizovaným řazením a možností manuálního ovládání
1. převodový stupeň	3,909
2. převodový stupeň	2,438
3. převodový stupeň	1,810
4. převodový stupeň	1,458
5. převodový stupeň	1,185
6. převodový stupeň	0,967
7. převodový stupeň	0,844
Zpětný chod	2,929
Stálý převod (vpředu – vzadu)	2,867 - 3,273
Spojka	Suchá dvoukotoučová spojka, Ø 235 mm

PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Nejvyšší rychlost	350 km/h
-------------------	----------



Press Release

Zrychlení 0-100 km/h	2,9 s
Zrychlení 0-200 km/h	8,8 s
Zrychlení 0-300 km/h	24,2 s
Brzdná dráha 100-0 km/h	31 m

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor	2700 mm
Vnější délka	4797 mm
Vnější šířka (bez zrcátek)	2030 mm
Vnější výška	1136 mm
Rozchod kol (vpředu – vzadu)	1720 mm – 1680 mm
Světlá výška (základní poloha – zvýšená poloha)	115 ± 2 mm (vpředu ve zvýšené poloze 155 mm)
Hmotnost bez provozních náplní	1575 kg
Rozložení hmotnosti (vpředu – vzadu)	43 % - 57 %

OBJEMY

Palivová nádrž	85 litrů
Motorový olej	13 litrů
Chladicí kapalina	25 litrů
Zavazadlový prostor	140 litrů

SPOTŘEBA PALIVA*

Město	26,2 l/100 km
-------	---------------



Press Release

Mimo město	11,6 l/100 km
Kombinovaná	16,9 l/100 km
Emise CO ₂	394 g/km

** V souladu se směrnicí Komise
1999/100/ES*

O společnosti Porsche Inter Auto CZ spol. s r.o.

Porsche Inter Auto CZ spol. s r.o. je 100% dceřinou společností rakouské firmy Porsche Inter Auto se sídlem v Salzburgu, jejímž vlastníkem je společnost Porsche Holding Salzburg. Rakouská společnost Porsche Inter Auto se řadí k nejúspěšnějším a nejvýznamnějším podnikatelským subjektům v oblasti prodeje a servisu automobilů v Evropě.

Společnost Porsche Inter Auto CZ je největším prodejcem vozů Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda a importérem a prodejcem značky Porsche v České republice. Je rovněž servisním a prodejním zastoupením Bentley a Lamborghini pro český trh. Disponuje největším skladem nových vozů a náhradních dílů. Ročně se v Porsche Inter Auto CZ prodá více než 22 tisíc nových a ojetých automobilů. Zároveň poskytuje Porsche Inter Auto CZ přes 500 tisíc servisních hodin ročně.

Společnost Porsche Inter Auto CZ zaměstnává v České republice v současné době 900 zaměstnanců v jedenácti pobočkách – v Praze, Plzni, Brně, Olomouci, Hradci Králové, Českých Budějovicích, Ostravě a Opavě. Všechny autosalony mají k dispozici nejnovější technologie a nejmodernější know-how mezinárodní společnosti. Zaměstnanci pravidelně procházejí systémem odborných školení. Všechny provozovny jsou certifikovány dle ISO 9001:2000.

Sítě provozoven firmy Porsche Inter Auto naleznete nejen v České republice, ale také v Rakousku, Chorvatsku, Maďarsku, Německu, Rumunsku, Slovinsku, Itálii, na Slovensku a v Albánii. Prostřednictvím svého zastoupení působí Porsche Inter Auto i v Číně.