



Lamborghini Revuelto: Erster Supersportwagen mit V12-Hybrid HPEV

- **Die neue Referenz der Supersportwagen: Lamborghini präsentiert das erste elektrifizierte Hochleistungsfahrzeug mit 1015 CV / 746 kW**
- **Bahnbrechende Architektur: V12-Saugmotor kombiniert mit querliegendem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe und drei Elektromotoren**
- **13 Fahrmodi inklusive eines vollelektrischen Allradantriebs**
- **Aerodynamik und Design für größtmögliche Synergie zwischen Effizienz, Funktion und Stil**
- **Nachfolger des legendären Aventador**
- **Neues Lamborghini Infotainment System bietet umfassendes Erlebnis für Fahrer und Beifahrer**

Sant'Agata Bolognese, 29. März 2023 - Im Jahr seines 60-jährigen Firmenjubiläums präsentiert Automobili Lamborghini den völlig neu entwickelten Revuelto¹. Er ist der erste Supersportwagen mit V12-Plug-in-Hybridantrieb, ein wahres High Performance Electrified Vehicle (HPEV). Der Revuelto definiert die Begriffe Leistung, Sportlichkeit und Fahrfreude vollkommen neu und wird damit zum idealen Nachfolger des legendären Aventador. Denn er nutzt eine noch nie dagewesene Architektur, ein fortschrittliches Design, eine hocheffiziente Aerodynamik und eine ultraleichte Carbonkarosserie. Das Zusammenspiel eines vollkommen neu entwickelten V12-Verbrennungsmotors mit drei Elektromotoren ermöglicht die Maximalleistung von 1015 CV / 746 kW. Zum ersten Mal kombiniert Lamborghini im Revuelto zudem einen Zwölfzylinder mit einem Doppelkupplungsgetriebe.

Der Antriebsstrang vereint wahre Hochleistungskomponenten: Der neue Verbrenner verfügt über eine spezifische Literleistung von 127 CV und wirkt sowohl mit den vorderen Axialflussmotoren mit einem herausragenden Leistungsgewicht als auch mit dem Radialflussmotor auf dem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe zusammen - als erster seiner Art in einem Zwölfzylinder-Lamborghini. Ein Lithium-Ionen-Hochleistungsakku mit einer spezifischen Energiedichte von 4500 W/kg versorgt die drei Elektromotoren, der Akku liefert auch den Strom für die rein elektrischen Fahrmodi.

„Der neue Revuelto ist ein Meilenstein in der Geschichte Lamborghinis und ein wichtiger Pfeiler unserer Elektrifizierungsstrategie Direzione Cor Tauri“, erklärt Stephan Winkelmann, Präsident und CEO von Automobili Lamborghini. „Der Revuelto ist ein einmaliges und revolutionäres Fahrzeug, bleibt aber trotzdem unserer DNA treu: dem V12 als Ikone unserer Supersportwagen-Herkunft und unserer Tradition. Wir haben den Revuelto aber auch entwickelt, um mit alten Traditionen zu brechen, indem er einen neuen Zwölfzylinder mit drei E-Motoren verbindet. Damit

¹ Das Fahrzeug wird noch nicht zum Verkauf angeboten und unterliegt somit nicht der Richtlinie 1999/94/EG. Die Verbrauchs- und Emissionsdaten befinden sich im Typgenehmigungsprozess.



Pressemitteilung

schaft er das perfekte Gleichgewicht, mit dem wir unseren Kunden die gewünschten Emotionen liefern können und trotzdem Emissionen reduzieren."

Das wichtigste strukturelle Bauteil in diesem neuen Supersportwagen bilden Carbonfasern. Sie werden im Werk in Sant'Agata Bolognese nach höchster Handwerkskunst verarbeitet. Verwendung finden sie in der Monofuselage und dem Rahmen sowie den meisten Teilen der Karosserie. Mit Hilfe seines starken Antriebs und dem umfangreichen Einsatz von Carbonfaser und anderen leichten Materialien erreicht der Revuelto das beste Leistungsgewicht in der Geschichte Lamborghinis: 1,75 kg/CV.

Weil der neue Revuelto all diese Eigenschaften vereint, setzt er sich mit diesen Leistungswerten an die Spitze seines Segments: Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in 2,5 Sekunden und seine Höchstgeschwindigkeit liegt jenseits von 350 km/h. Diese technischen Daten treffen auf außergewöhnliche dynamische Maßnahmen - elektronisches Torque Vectoring, ein Allradantrieb, der auch im vollelektrischen Betrieb möglich ist - und stellen sicher, dass der Supersportwagen seine Talente sowohl auf der Rundstrecke als auch auf der Straße demonstrieren kann.

„Mit dem Revuelto heben wir das Lamborghini Fahrerlebnis auf ein neues, überragendes Niveau“, verspricht Rouven Mohr, Chief Technical Officer von Automobili Lamborghini. „Der Revuelto macht hierbei im Vergleich zum Vorgänger speziell bezüglich Feedback und Ansprechverhalten einen bedeutenden Schritt nach vorne und bietet stets ein absolut authentisches und emotionales Fahrgefühl. Entwicklungsziel war von Anfang an sowohl die Performance als auch die Fahrfreude zu maximieren.“

Das Design

Der Revuelto bringt die zukünftige Formensprache Lamborghinis schon heute auf die Straße. Er bleibt der außergewöhnlichen Lamborghini-Design-DNA treu und verleiht ihr zusätzlich einen ganz neuen Stil. Mit seiner Form knüpft er an die legendären V12-Sportwagen Lamborghinis an, während die neuen Proportionen den Weg in die Zukunft weisen.

Mit seinem einzigartigen Design, außen wie innen, beginnt der Revuelto eine Revolution und unterstreicht seine Verbindung zu den historischen V12-Legenden. Dazu gehört der 1971 vorgestellte Countach-Prototyp mit seinen perfekten Proportionen entlang einer einzigen Längslinie. Dieser Supersportwagen hat während der Space-Age-Design-Ära einen einmaligen und reduzierten Stil geschaffen und damit die DNA aller folgenden V12-Supersportwagen Lamborghinis geprägt. Das bedeutendste Designelement seitdem: die nach oben öffnenden Scherentüren, die auch zur besonderen Persönlichkeit des Revuelto beitragen.

Der neue Supersportwagen lehnt sich an den unnachahmlichen Diablo mit einem auf den Kotflügeln befestigten schwebenden Heckflügel an und die kraftstrotzende und geneigte Front hebt eine Reminissenz an den Murcielago besonders hervor.

„Der Revuelto vermittelt sichtbar werdendes Adrenalin“, sagt Mitja Borkert, Head of Design bei Automobili Lamborghini. „Das Design des neuen Lamborghini Revuelto gibt einen spannenden



Pressemitteilung

Ausblick auf die Zukunft unserer einmaligen Formensprache. Auf den ersten Blick ist der Revuelto ein faszinierender V12-Lamborghini, bei dem alle Linien das Monocoque betonen und zusätzlich freie Sicht auf den V12-HPEV-Antriebsstrang ermöglichen."

„Die einmalige Ypsilon-förmige Lichtsignatur mit ihrem hohen Wiedererkennungswert ist für unseren neuen Supersportwagen besonders bedeutend. Gleiches gilt für das Interieur-Design, das einen gewaltigen Sprung in Richtung Lamborghinis zukünftigem Gestaltungsstil macht. Unsere Philosophie 'Feel like a Pilot' wird in jedem Detail sichtbar und lebendig: Pilot und Copilot sitzen tief umschlossen in der Ypsilon-förmigen Einheit aus Cockpit und Mittelkonsole. Dadurch werden das gleiche Raumgefühl wie in einem Rennwagen ausgelöst, aber dennoch gibt es ein intuitives Gleichgewicht zwischen digitalen und physischen Bedienelementen."

Mit dem Revuelto startet Lamborghini ein Rennen in neue Dimensionen und führt dazu eine Formensprache ein, die sich an die Herausforderungen der Elektrifizierung anpasst, sowie die Formen und Proportionen der Supersportwagen der kommenden Jahre vorwegnehmen. Das Design ist stark von der Luftfahrt inspiriert. Es lebt von seinen wohlgeformten Oberflächen, umschlossen von zwei durchgängigen Linien von der Front bis zum Heck, die sich dann zu den hexagonalen Endrohren hin verzüngen.

Die Elemente aus der Luftfahrt harmonisieren gut mit den Muskelspielen, die schon an der Fahrzeugfront beginnen: Die Spitze der einteiligen Carbonfaser-Motorhaube ist ausgeformt wie ein Haifischmaul und vermittelt sowohl Power als auch Schnelligkeit. Diesen Eindruck ergänzen die Scheinwerfer mit den Ypsilon-förmigen Tagfahrlichtern - ein unverwechselbares Stilelement des aktuellen Lamborghini-Designs. Eingerahmt werden die Scheinwerfer von luftführenden Lamellen, die den Frontsplitter mit der Haube verbinden. Auch die seitlichen Finnen hinter den vorderen Radhäusern leiten den Luftstrom um den Supersportwagen und die Türwölbungen direkt zu den seitlichen Lufteinlässen. Diese spiegeln mit ihrem scharfkantigen Design die Pfeilform an der Fahrzeugfront.

Das Dach kombiniert ein Mehr an Kopffreiheit mit ästhetischer Form und besonderen aerodynamischen Funktionen. Das zurückgesetzte Profil leitet Luft auf den Heckflügel und schafft trotzdem mehr Kopffreiheit für Fahrer und Beifahrer.

Das Fahrzeugheck zelebriert den V12-Hybrid. Der vollkommen frei liegende Längsmotor betont das mechanische Herz des Revuelto und ist sichtbar mit dem Doppel-Hexagonalauspuff verbunden. Die Abgasanlage wird von dem darüberliegenden, geometrisch geformten Heckflügel und den Rücklichtern mit Ypsilon-förmiger Lichtsignatur eingerahmt.

Das Y ist auch Markenzeichen des fahrerorientierten Cockpits, das klar von Lamborghinis Philosophie 'Feel like a Pilot' beeinflusst ist. Das Interieur spiegelt das völlig neue, futuristische Außendesign wider: Jeder Bereich des Cockpits lässt sich klar als Teil eines Lamborghinis erkennen. Es schafft eine perfekte Balance zwischen digitalen und physischen Erlebnissen während des Fahrens, ganz egal, ob im Alltagsverkehr oder auf der Rundstrecke. Den Mittelpunkt der Kabine bildet ein hervorgehobenes Carbonfaser-Profil im Design vergleichbar mit einem



Pressemitteilung

Raumschiff, welches die mittleren Lüftungsdüsen und den 8,4 Zoll großen, vertikal ausgerichteten, berührungssensitiven Monitor umschließt.

Mit dem Revuelto erschafft Lamborghini ein neues, mitreißendes Fahrerlebnis, bei dem Pilot und Copilot die gleichen Informationen anschauen können. Während der Fahrer Infos auf dem 12,3 Zoll großen digitalen Kombiinstrument erhält, werden die Daten für den Beifahrer simultan auf einem 9,1 Zoll großen Bildschirm vor ihm dargestellt. Der Revuelto ermöglicht seinen Insassen als erster Lamborghini auch das Swipen. Damit können Fahrer und Beifahrer Apps und Informationen vom zentralen Bildschirm so intuitiv nach links und rechts schieben, wie sie es von ihrem Smartphone gewohnt sind. Die drei digitalen Bildschirme, mit deren Hilfe auf viele physische Knöpfe verzichtet werden kann, sorgen für die stilistisch gewünschte Klarheit des Cockpits und helfen bei der Umsetzung neuer Funktionen. Sie ermöglichen es dem Fahrer, sich voll und ganz aufs Fahren zu fokussieren, so wie in einem Rennwagen.

Bei Design und Funktion des Lenkrads ließen sich die Designer vom Rennsport und Lamborghinis Erfahrungen mit dem Essenza SCV12 inspirieren. Vier Drehschalter an den Speichen des Lenkrads ermöglichen die Wahl der Fahrmodi, die Höhenverstellung des Fahrwerks und die Neigung des Heckspoilers. Das intuitive Design des Cockpits und der Bedienelemente vermittelt das spezielle Lamborghini-Gefühl: So lassen sich Blinker oder Launch Control per Tastendruck bedienen, damit der Fahrer immer die maximale Kontrolle über das Lenkrad behält.

Der Revuelto ist neben seinen Rennsportanleihen dank seiner Ausgewogenheit auch der perfekte Begleiter für den Alltag. In allen Designstadien achtete Lamborghini besonders auf die Geräumigkeit und Alltagstauglichkeit der Fahrgastzelle, perfekt für Ausflüge auf die Rundstrecke. Im Vergleich zum Aventador Ultimae bietet der Revuelto 26 Millimeter mehr Kopffreiheit und zusätzlich schafft die neue Monofuselage 84 Millimeter mehr Fußraum. So entsteht zusätzlicher Stauraum hinter den Sitzen, zum Beispiel für eine Golftasche. Zusätzlich steht auch noch ein Abteil unter der Fronthaube zur Verfügung - hier finden zwei Kabinen-Trolleys Platz. Um den Aufenthalt an Bord des Revuelto noch komfortabler zu gestalten, integrierten die Designer in der Mitte des Armaturenrägers und zwischen den Sitzen zusätzliche Ablagen. Auf der Beifahrerseite des Cockpits findet sich zudem ein Cup-Holder.

Personalisierung

Der Revuelto ist Lamborghinis Serienfahrzeug mit der größtmöglichen Personalisierung. Zusätzlich zu den 400 Serien-Karosseriefarben bietet Lamborghini weitere Individualisierungsmöglichkeiten an. Das ermöglicht Kunden, ihren ganz persönlichen Supersportwagen zu gestalten. Und die Vereinbarkeit von Nachhaltigkeit und Sportlichkeit endet beim Revuelto nicht beim Plug-in-Hybrid-Antrieb: Alle eingesetzten Lacke sind wasserbasiert und erlauben den Verzicht auf chemische Lösungsmittel.

Das Thema Nachhaltigkeit setzt sich auch beim Interieur fort und bezeugt Lamborghinis Fokus auf die Abfallvermeidung. Ein Vorgehen, das im Unternehmen zum Standard gehört. Dazu zählt unter



Pressemitteilung

anderem, dass zum Schneiden der Polsterstoffe in Lamborghinis Salleria nur modernste Maschinen zum Einsatz kommen. Das reduziert anfallenden Müll so weit wie möglich, ohne die Qualität der Handwerkskunst oder der Stickerarbeiten zu beeinträchtigen. Denn echte Handarbeit bleibt auch in Zukunft ein Exzellenzbereich von Lamborghini.

Die Fahrgastzelle zeichnet sich durch den umfangreichen Einsatz von Sichtcarbon aus. Das Leichtbaumaterial kommt am Armaturenräger, an den hexagonalen Lüftungsdüsen sowie an der Einfassung des Armaturenrägers und der Luftausströmer zum Einsatz. Die Polster kombinieren feinstes Leder mit dem neuen, ultraleichten Corsa-Tex-Gewebe aus Dinamica®-Microfaser, hergestellt mit einem wasserbasierten Verfahren aus recyceltem Polyester. Kunden können sich bei ihren Individualisierungswünschen für einen ausgeglichenen Mix aus Leder und Corsa-Tex oder für das von ihnen bevorzugte Material entscheiden. Es stehen insgesamt 70 verschiedene Farben zur Wahl.

Aerodynamik

Form und Funktion streben beim Lamborghini Revuelto in die gleiche Richtung: aerodynamische Effizienz. Das neue Layout des Supersportwagens benötigt andere Designanforderungen als der Vorgänger Aventador. Diese neuen Anforderungen haben die Entwicklung der Aerodynamik entsprechend beeinflusst. Dabei standen 4 Eigenschaften besonders im Fokus: Effizienz, Synergieeffekte, bestmögliche Integration der Komponenten und das Design.

Durch die Kombination von hohem Anpressdruck und minimalem Luftwiderstand erreicht Lamborghini die größte Effizienz. Ein Schlüsselement dieser Strategie stellt der neue aktive Heckspoiler dar. Er liefert nun unter allen Bedingungen die bestmögliche aerodynamische Performance. Dafür entwickelten die Ingenieure neue Stellmotoren, die dank drei verschiedener Voreinstellungen alle Lastsituationen bestens steuern können.

Die Stellung des Flügels ändert sich in Abhängigkeit von Fahrmodus und Fahrverhalten. Alternativ kann der Fahrer ihn auch nach seinen Wünschen einstellen - dazu nutzt er einen der Drehregler am Lenkrad. In der geschlossenen Stellung wird der geringste Windwiderstand geleistet, wie im elektrischen Fahrmodus. Diese Einstellung sorgt für beste Verbrauchswerte. Zudem erlaubt diese Option erlaubt höhere Spitzengeschwindigkeiten und garantiert trotzdem eine stabile Straßenlage. Die Stellung für hohen Abtrieb maximiert den Anpressdruck und verbessert so das Handling und die Beweglichkeit des Revuelto spürbar.

Die Front des neuen Supersportwagens aus Sant'Agata Bolognese zeichnet sich durch einen Splitter aus Carbonfaser aus. Dieser besitzt in der Mitte eine strahlenförmige Anströmkante, an den Seiten ist die Kante geneigt. Dadurch entstehen Wirbel, die die Frontlast erhöhen und den Luftstrom so ableiten, dass er nicht auf die Räder trifft. Das Mittelteil leitet den Luftstrom in vier Wirbelgeneratoren, die aus engen, geschwungenen Lamellen im Unterboden bestehen. Durch das Aufbrechen der Strömungsenergie reduzieren sie die Wucht, mit der die Luft zwischen Unterboden und Fahrbahn austritt. Dies wiederum erzeugt zusätzlichen Abtrieb und leitet den Luftstrom in den



Pressemitteilung

Diffusor, der deutlich effizienter arbeitet als je zuvor bei einem V12. Die aerodynamische Aufgabe des Diffusors besteht darin, den Luftstrom am Unterboden des Fahrzeugs durch ein vielfältiges Leitsystem abzuleiten. Der Mittelteil besitzt eine Neigung von elf Grad (sieben Grad beim Aventador Ultimae) und an den Rändern beträgt der Anstieg mit 15 Grad etwas mehr (acht Grad beim Aventador Ultimae). Zugleich dient der Diffusor als tragendes und kühlendes Bauelement für den Motorraum.

Mit den neuartigen Designlösungen steigt die aerodynamische Last gegenüber dem Aventador Ultimae an der Fahrzeugfront um 33 Prozent und am Heck sogar um 74 Prozent (unter Vollastbedingungen).

Wie entscheidend das Zusammenspiel der Komponenten ist, zeigt sich in den Details des Kühlsystems des Lamborghini Revuelto. Die heiße Luft, die der vordere Kühler abgibt, wird so geführt, dass sie nicht die Kühlleistung der seitlichen Kühler beeinträchtigt. Nach außen weisenden Lamellen auf dem Kühlergrill leiten die warme Luft von den Rädern und den seitlichen Kühlern ab. Finnen an beiden Seiten der Frontstoßfänger mindern den Luftwiderstand.

Alle Bauteile entwickelte Lamborghini mit Blick auf ihr bestes Strömungsverhalten. Sogar die Ypsilon-förmigen Türgriffe mit Flügelprofil tragen zur aerodynamischen Gesamtleistung bei: Aufgrund ihrer Bauart können sie kühle Luft von der Fahrzeugfront zu einer der horizontalen Finnen an der Fahrzeugseite leiten. Von dort strömt die Luft direkt den Kühler an.

Das Streben nach größtmöglicher Integration der Bauteile zeigt sich auch beim Kühlkreislauf der Bremsanlage - die Aerodynamik ist hier Teil des Systems. Die Deflektoren der Vorderradaufhängung und der Kühlergrill in den Radhäusern wurden entwickelt, um die Kühlung der Vorderradbremse zu verbessern. Sie saugen Luft vom vorderen Diffusor an und leiten sie zur Bremse und reduzieren gleichzeitig den Luftwiderstand im Radhaus. So reduzieren sich Staueffekte und der Anpressdruck an der Vorderachse verbessert sich nochmals.

Die beiden NACA-Öffnungen vor den Hinterrädern lenken den Luftstrom vom Unterboden direkt in den Kühlkanal für die hinteren Bremsen.

Das Dach aus Carbonfaser übernimmt neben seiner strukturellen Funktion und dem verbesserten Raumangebot auch eine aerodynamische Aufgabe: Das flügelförmige Profil leitet durch eine Aussparung in der Mitte Luft an die hinteren Lufteinlässe, zum Inverter und zu dem auf dem Getriebe verbauten Elektromotor. An den Seiten schafft diese Dachkonstruktion zudem mehr Platz für Pilot und Copilot.

Monofuselage

Die Rohkarosserie des Revuelto führt Lamborghini als Monofuselage aus, einem von der Luftfahrt inspirierten Strukturkonzept. Das gesamte Monocoque ist aus vielfältigen Carbonfaser-Verbundstoffen gefertigt, der Vorderwagen verfügt über eine Frontstruktur aus Forged



Pressemitteilung

Composite. Diesen Verbundwerkstoff aus kurzen Carbonfasern und Epoxidharz entwickelte Lamborghini 2008 und setzt ihn seitdem in strukturellen Bauteilen ein.

Die Monofuselage-Struktur erhöht die Verwindungssteifigkeit des Fahrzeugs, reduziert das Gewicht und verbessert die Fahrdynamik. Obendrein bietet der Revuelto als erster Supersportwagen einen vollständig aus Carbonfaser gefertigten Vorderwagen. Sogar die kegelförmigen Pralldämpfer in der Fahrzeugfront bestehen aus Forged Composites. Diese Ausführung macht das Bauteil sehr viel leichter als eine vergleichbare Metallstruktur und gewährleistet dennoch eine deutlich höhere Energieaufnahme - sie ist doppelt so hoch wie beim Aluminium-Vorderwagen des Aventador.

Insgesamt wiegt das Monofuselage-Chassis des Revuelto 10 Prozent weniger als die Rohkarosserie des Aventador, der Vorderwagen wiegt sogar 20 Prozent weniger als die vergleichbare Aluminiumbaugruppe des Vorgängers. Die Verwindungssteifigkeit erreicht den Spitzenwert von rund 40.000 Newtonmeter pro Grad: ein Plus von 25 Prozent gegenüber dem Aventador und ein Garant für enorme dynamische Belastbarkeit.

Die Idee hinter der Entwicklung der Monofuselage beruht auf der größtmöglichen Integration von Bauteilen. Begünstigt wird dieser Ansatz durch die umfängliche Nutzung der Forged-Composites-Technologie sowie durch die Entwicklung des einteiligen Rocker Rings. Das gewölbte, ringförmige Bauteil aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) bildet die tragende Struktur des Supersportwagens. Es umschließt und verbindet die Forged-Composites-Elemente wie das Monocoque, die Spritzwand und die A-Säulen von unten. Ein derartiger Einsatz von Carbonfaser-Bauteilen macht den Revuelto im Segment der Supersportwagen einzigartig.

Für die Dachkonstruktion behält Lamborghini die klassische, effiziente Technologie der Autoklav-Verbundstofffertigung mit Carbon-Prepreg bei. Die Fertigung im Autoklav erfüllt die höchsten technischen, ästhetischen und qualitativen Ansprüche und profitiert zudem von Lamborghinis hochspezialisiertem Handlaminierverfahren. Dieser hohe Grad handwerklichen Könnens ist das Ergebnis jahrelanger, qualitätsorientierter interner Produktion von Komponenten aus Verbundwerkstoffen. Zudem ermöglicht diese Fertigungsweise, noch gezielter auf die Individualisierungswünsche der Kunden einzugehen.

Der Hinterwagen besteht aus hochfesten Aluminiumlegierungen, zur Fertigung nutzt Lamborghini Extrusions- und Hohlglasstechniken. Die Domlageraufnahmen, die Federbeinaufnahmen, die hinteren Querlenker und die Aufhängung des Antriebsstrangs integrierten die Ingenieure direkt in einem Hohlglasbauteil. So reduziert sich das Gewicht deutlich, erhöht sich die Steifigkeit und minimiert sich das Volumen der Schweißnähte.

Mit dem Revuelto beginnt bei Lamborghini das AIM-Zeitalter der Fahrzeugproduktion mit Carbonfaserverbundstoffen: AIM steht für Automatisierung, Integration und Modularität. Automatisierung bezeichnet die Einführung automatisierter und digitalisierter Prozesse in der Materialverarbeitung. Die traditionelle Lamborghini-Handwerkskunst bleibt dennoch erhalten, wie im Bereich der Verbundwerkstoffe.



Pressemitteilung

Bei der Integration fasst Lamborghini mehrere technische Funktionen in einem einzigen Bauteil zusammen, ermöglicht durch die Weiterentwicklung des Formpressverfahrens. Die Ingenieure nutzen vorgewärmte Polymere, um eine große Bandbreite von Kunststoffteilen mit unterschiedlicher Länge, Dicke und Komplexität herzustellen. So wird eine optimale Integration der Bauteile bei maximaler Verwindungssteifigkeit gewährleistet. Modularität bezieht sich aber auch darauf, die angewandten Technologien modular und damit flexibler und effizienter zu gestalten, um allen Produkthanforderungen und -eigenschaften gerecht zu werden.

Antriebsstrang und Layout

Der neue Revuelto präsentiert sich in einem einmaligen Layout: Den V12-Saugmittelmotor mit 6,5 Litern Hubraum ergänzen drei Elektromotoren, von denen einer in das neue Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe integriert ist. Das Getriebe liegt erstmals in Querlage hinter dem V12-Verbrennungsmotor. Im seit Countach-Zeiten verwendeten Getriebetunnel sitzt stattdessen der Lithium-Ionen-Akku für die Elektromotoren.

Die Elektromotoren steigern das Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und können den neuen Revuelto auch in ein reines Elektroauto verwandeln. Auf diese Weise reduziert Lamborghini die CO₂-Emissionen gegenüber dem Aventador Ultimae um insgesamt 30 Prozent².

Die Elektromotoren steigern das Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und können den neuen Revuelto auch in ein reines Elektroauto verwandeln

Einzigartige Architektur

Lamborghini und der V12-Motor sind seit der Gründung des Unternehmens untrennbar miteinander verbunden. Das erste Lamborghini-Modell mit dem charakteristischen Aggregat, der ikonische 350 GT, feierte 1963 sein Debüt. Die Kombination aus Elektromotor und Zwölfzylinder stellte Lamborghini erstmals 2019 im Sián vor. Hier diente ein 25-kW-E-Motor zur Unterstützung der vorherigen V12-Generation, die elektrische Energie speichert ein Superkondensator.

Der Revuelto präsentiert sich mit einer beispiellosen Hybrid-Architektur und einer neuen V12-Generation. Der Supersportwagen bildet das erste High Performance Electrified Vehicle (HPEV): ein Plug-in-Hybrid-Supersportwagen mit leichtem Lithium-Ionen-Hochleistungsakku, der an Stelle des Getriebetunnels zentral verbaut ist. Diese innovative Lösung dient dazu, im Vergleich zum vorherigen V12 Emissionen zu reduzieren und gleichzeitig die Leistung zu maximieren.

Mit dem neuen Antrieb L545 mit 6,5 Litern Hubraum entwickelte Lamborghini das leichteste und kraftvollste Zwölfzylinder-Aggregat seiner Geschichte. Mit gerade einmal 218 Kilogramm wiegt es

² Das Fahrzeug wird noch nicht zum Verkauf angeboten und unterliegt somit nicht der Richtlinie 1999/94/EG. Die Verbrauchs- und Emissionsdaten befinden sich im Typprozess.



Pressemitteilung

17 Kilogramm weniger als das Aventador-Aggregat. Im Revuelto dreht Lamborghini den V12 gegenüber der Anordnung im Aventador um 180 Grad. Unter anderem dank einer geänderten Ventilsteuerung, die eine maximale Drehzahl von 9500 U/min unterstützt, leistet der Superquadro-V12 nun 825 CV bei 9250 U/min und produziert ein maximales Drehmoment von 725 Newtonmeter bei 6750 U/min. Die spezifische Leistung beträgt 127 CV pro Liter, die höchste in der Geschichte des Lamborghini-Zwölfzylinders.

Die Luftansaugkanäle der Zylinder gestalteten die Ingenieure neu, um die Luftzufuhr zu erhöhen und einen optimalen Luftstrom in den Brennraum zu gewährleisten. Auch die Verbrennung selbst wurde durch eine Ionisierungsregelung im Brennraum mittels zweier Steuergeräte verbessert. Diese Technologie kommt bereits seit dem Aventador zum Einsatz und wurde auf den Revuelto übertragen. Das neue Verbrennungssystem zeichnet sich außerdem durch ein erhöhtes Verdichtungsverhältnis von 12,6:1 verglichen mit 11,8:1 in Aventador aus. Des Weiteren optimierten die Ingenieure die Strömungsdynamik der Abgasanlage, um den Gegendruck bei hohen Drehzahlen zu verringern und die spezifische Leistung zu erhöhen. Alle Lamborghini-Fahrzeuge sind für ihren einzigartig emotionalen und unverwechselbaren Klang berühmt. Darum wird dem Soundtrack des neuen Antriebes L545 besondere Beachtung geschenkt. Der Ton des Motors ist bereits bei niedrigen Drehzahlen melodios und steigert sich zu einem natürlichen, harmonischen Crescendo an.

Elektrischer Allrad-Antrieb

Der Revuelto bewahrt eine der stärksten Traditionen Lamborghinis: den Allradantrieb. Während der Verbrennungsmotor die Hinterräder antreibt, sorgen an der Vorderachse erstmalig zwei Elektromotoren - je einer pro Rad - für Vortrieb. Ein dritter Elektromotor ist auf dem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe verbaut. Er kann in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus und äußeren Bedingungen zusätzlich Kraft an die Hinterräder leiten.

Das kombinierte Drehmoment des Verbrennungsmotors und der drei Elektromotoren bietet ein Leistungsniveau, das selbst in der Welt der Supersportwagen einzigartig ist. Der V12 gibt 725 Newtonmeter und die drei Elektromotoren geben je 350 Newtonmeter ab. Die kombinierte Leistung des gesamten Antriebsstrangs beträgt 1015 CV.

Lamborghini verwendet an der Vorderachse zwei ölgekühlte Axialflussmotoren mit einem herausragenden Leistungsgewicht von 18,5 Kilogramm pro 110 kW starkem Motor. Sie treiben die Vorderräder an und verfügen über eine Torque-Vectoring-Funktion. Außerdem rekuperieren sie die Energie, die beim Bremsvorgang entsteht. Im elektrischen Betrieb nutzt der Revuelto nur den Vorderradantrieb zur Optimierung des Energieverbrauchs, während der elektrische Antrieb der Hinterachse bei Bedarf aktiviert wird.



Pressemitteilung

Emissionsfreie Leistung

Der Lamborghini Revuelto ist mit einem Lithium-Ionen-Akkupaket mit hoher spezifischer Leistung (4500 W/kg) ausgestattet, das im Getriebetunnel untergebracht ist. Diese Einbauposition stellt einen möglichst niedrigen Schwerpunkt und eine optimale Gewichtsverteilung sicher. Eine strukturelle Schicht schützt die Unterseite des Akkupakets. Das Lithium-Ionen-Akkupaket ist mit den vorderen Elektromotoren, dem Elektromotor hinten und einer integrierten Ladeinheit verbunden.

Der Akku misst 1550 Millimeter in der Länge, 301 Millimeter in der Höhe und 240 Millimeter in der Breite. Er besteht aus Pouch-Zellen mit einer Gesamtkapazität von 3,8 Kilowattstunden. Er kann sowohl mit konventionellen Haushalts-Wechselstrom als auch an Ladesäulen mit bis zu 7 Kilowatt Leistung aufgeladen werden. Damit benötigt er bis zu 30 Minuten bis zur Vollladung. Eine Aufladung ist auch durch Bremsenergierückgewinnung an den Vorderrädern oder direkt über den V12-Motor in nur sechs Minuten möglich.

Gang einlegen

Die Einführung einer neuen Technik-Plattform erforderte innovative technische Lösungen am Getriebe: Es ist der neuralgische Punkt des Plug-in-Hybridsystems. Um die eigenen Zielvorgaben zu erreichen, wählte Lamborghini ein neues, kompaktes Getriebe, das in der Lage ist, die Bedürfnisse einer so kraftvollen elektrischen Antriebseinheit zu erfüllen. Nach dem Revuelto wird dieses Getriebe auch in der nächsten Generation der Supersportwagen aus Sant'Agata Bolognese zum Einsatz kommen. Die nassschaltende Doppelkupplung stellt die effizienteste und leistungsfähigste Lösung dar, 725 Newtonmeter Drehmoment bei 6750 U/min zu bändigen.

Das neue Achtganggetriebe verbaut Lamborghini quer hinter dem V12-Längsmotor. So entsteht im Mitteltunnel Platz für den Lithium-Ionen-Akku, der die Elektromotoren speist. Eine für Supersportwagen innovative Lösung, die Lamborghini erneut an die Spitze setzt - ein Beweis für die Kreativität und das Erfindertum von Lamborghini. Weitere Vorteile: Dieses technische Layout hält den Radstand in Grenzen und optimiert die Gewichtsverteilung - für eine hervorragende Fahrdynamik.

In der 60-jährigen Geschichte von Automobili Lamborghini gab es vor dem Revuelto nur zwei andere V12-Fahrzeuge mit einem Quergetriebe im Heck: den revolutionären Miura von 1966, der auf ein Layout mit quer eingebautem Mittelmotor setzte, und den Essenza SCV12, ein auf die Rennstrecke ausgerichteter Hypersportwagen mit Längsmotor und tragendem Quergetriebe.

Das Getriebe verfügt über zwei anstelle der üblichen drei Getriebewellen: Eine dient zum Einlegen der geraden, die andere zum Einlegen der ungeraden Gänge, wobei beide in derselben Abtriebswelle münden. Dieser Aufbau hält das Gesamtgewicht niedrig und spart zugleich Platz.



Pressemitteilung

Die Entwicklung des Achtgang-Doppelkupplungsgetriebes (DCT) entstammt dem Wunsch, ein Produkt zu schaffen, das allen Anforderungen für einen sportlichen Fahrstil mit schnellen Schaltzeiten gerecht wird. Der neue achte Gang trägt zudem zur Verbrauchsoptimierung und einer besseren Fahrbarkeit bei Reisegeschwindigkeit bei.

Ein besonderes Feature ist das *kontinuierliche Herunterschalten*. Dabei schaltet das Getriebe beim Bremsen mehrere Gänge herunter, indem der Pilot die linke Schaltwippe am Lenkrad gedrückt hält. So wird dem Fahrer ein Gefühl vollständiger Kontrolle vermittelt.

Ohne die elektrischen Komponenten wiegt das neue DCT im Vergleich zum Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe der Huracán-Modellreihe weniger und erreicht schnellere Schaltzeiten. Die Querlage des Getriebes schafft zudem einen geräumigeren, komfortableren Innenraum, da hinter Fahrer und Beifahrer mehr Platz entsteht.

Das Doppelkupplungsgetriebe bleibt mit 560 Millimetern Länge, 750 Millimetern Breite und gerade einmal 580 Millimetern Höhe extrem kompakt. Das Gesamtgewicht von nur 193 Kilogramm schließt bereits eine neue Komponente mit ein, die für die Hybrid-Architektur des Autos von grundlegender Bedeutung ist: den hinteren Elektromotor mit einer maximalen Leistung von 110 kW und 150 Newtonmetern maximalem Drehmoment.

Dieser über dem Getriebe verbaute Elektromotor fungiert auch als Anlasser und Drehstromgenerator. Zudem versorgt er die beiden vorderen Elektromotoren über den Akku im Getriebetunnel mit Energie. Im vollelektrischen Betrieb liefert er Leistung an die Hinterräder. Zusammen mit den Elektromotoren an den Vorderrädern ermöglicht er einen Elektro-Allradantrieb. Wie das System arbeitet, hängt vom gewählten Fahrmodus ab. Ein Entkopplungsmechanismus mit einer speziellen Synchronisierungsvorrichtung stellt die Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe her. Wenn er den V12-Verbrennungsmotor mit zusätzlicher Leistung versorgt, befindet sich der Elektromotor in Position P3 und trennt sich vom Getriebe. Indes wechselt er in die Position P2, um den Akku bei niedrigen Geschwindigkeiten oder beim Parken aufzuladen und zugleich als Anlasser zu fungieren.

In Position P3 fährt der Revuelto je nach gewähltem Fahrmodus mit elektrischem Allradantrieb und knüpft damit ganz ohne Schadstoffemissionen an die Allrad-Tradition von Lamborghini an.

Im Rückwärtsgang sind grundsätzlich die beiden vorderen Elektromotoren aktiv. Wenn zusätzliches Antriebsmoment benötigt wird, kann der hintere Elektromotor eingreifen und die Hinterachse und -räder aktivieren. Somit treibt der Revuelto auch im Rückwärtsgang bei schlechter Bodenhaftung alle vier Räder elektrisch an.

Grenzenloses Fahren erleben

Lamborghini entwickelte den Revuelto mit dem Ziel, dem Piloten in allen Situationen und auf jedem Belag größtmögliche Kontrolle und maximalen Fahrspaß zu vermitteln. Der Revuelto vermittelt dem Fahrer Verbundenheit und Vertrauen, wie er es noch nie zuvor in einem Fahrzeug erlebt hat.



Pressemitteilung

Lamborghinis neuer Hybrid-Supersportwagen setzt sich mit einer Vielzahl an Innovationen an die Spitze des Segments: Er profitiert von einer Performance-orientierten Entwicklung des Fahrwerks, einer Rohkarosserie auf dem neuesten Stand der Technik, modernster Aerodynamik und einem Hybridantrieb, der das Maximum aus den gekoppelten Elektromotoren herausholt. Zusätzlich stehen 13 Fahrmodi zur Wahl, darunter ein reiner Elektroantrieb.

Der Supersportwagen zeichnet sich durch sein einmaliges Layout aus: V12-Saugmotor mit 6,5 Litern Hubraum in Mittellage, drei Elektromotoren, von denen zwei an der rein elektrisch angetriebenen Vorderachse (E-Achse) verbaut sind und einer direkt an das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe angebunden ist. Das Getriebe ist erstmals quer hinter dem V12 verbaut. Der Mitteltunnel, der seit dem Countach Heimat des Getriebes war, beherbergt nun die neue leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterie, welche die Elektromotoren mit Energie versorgt.

Dank der neuen Architektur erreicht der Revuelto die optimale Gewichtsverteilung von 44:56 zwischen Vorder- und Hinterachse und ermöglicht einen längeren Radstand kommt der Supersportwagen näher an eine perfekte Fahrzeugbalance. So lässt sich der Supersportwagen auf der Straße und auf der Rundstrecke extrem agil, stabil und gleichzeitig präzise bewegen.

Die neue Architektur ermöglicht eine optimale Gewichtsverteilung (44 % vorne und 56 % hinten), bringt sie näher an den Schwerpunkt und optimiert die Länge des Radstands, was zu einer perfekten Balance führt, die den Revuelto extrem agil und macht effektiv sowohl auf der Straße als auch in den Kurven einer Rennstrecke. Das

Dies wird durch steifere Stabilisatoren (+11 % vorn, +50 % hinten) und ein kürzer übersetztes Lenkgetriebe gesteigert: Maßnahmen, die schon im Huracán STO³ ihre Wirksamkeit bewiesen haben. Die dynamischen Möglichkeiten des Revuelto profitieren zudem von der Allradlenkung - sie sorgt für beeindruckende Agilität und verleiht ein kompaktes Fahrgefühl. Dank der neu entwickelten Bridgestone Potenza Sport verfügt der Revuelto an der Vorderachse außerdem über 4 Prozent mehr Aufstandsfläche als der Aventador Ultimae.

Mit dem Revuelto führt Lamborghini zwei fahrdynamische Neuerungen ein: Im Aventador-Nachfolger wird zum ersten Mal Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata 2.0 (LDVI 2.0) präsentiert. Darüber hinaus ist er das erste Modell in der Geschichte des Unternehmens, in dem elektronisches Torque Vectoring zum Einsatz kommt. Möglich wird das durch die E-Achse. Elektronisches Torque Vectoring steigert sowohl die Agilität des Fahrzeugs in engen Kurven als auch die Stabilität in schnell gefahrenen Kurven, weil die Antriebskräfte optimal an jedes einzelne Rad geleitet werden können. Für maximale Präzision ist das System auch mit der Allradlenkung verbunden. Im Gegensatz zu herkömmlichen Torque-Vectoring-Systemen nutzt Lamborghinis neues System Bremsengriffe nur in allerletzter Instanz, um die Momentenverteilung zu regeln. Die Folge ist ein natürlicheres Fahrgefühl, zugleich arbeitet das System effizienter und leistungsfähiger. Während des Bremsvorgangs tragen sowohl die vordere E-Achse als auch der

³ Verbrauchs- und Emissionswerte von Huracán STO; Kombiniertes Verbrauch: 14,0 l/100km (NEDC), 13,9 l/100km (WLTP); Kombinierte CO₂-Emissionen: 332 g/km (NEDC), 331 g/km (WLTP)



Pressemitteilung

hintere Elektromotor zur Verzögerung bei. So wird die Belastung der konventionellen Bremsanlage gemindert und gleichzeitig der Akku geladen.

Auch die neu entwickelte Rohkarosse trägt essenziell zum dynamischen Potenzial des Revuelto bei. Er ist der erste Lamborghini mit einer von der Luftfahrt inspirierten, selbsttragenden Monofuselage. Dieses ultraleichte Carbonfaser-Element wiegt 10 Prozent weniger als die Rohkarosse des Aventador und ist dennoch 25 Prozent steifer. Auch bei der Energieaufnahme erreicht die Monofuselage mit Pralldämpfern aus Forged Composites neue Spitzenwerte. Dank dieses außergewöhnlich stabilen Fahrgestells fühlt sich der Revuelto sehr kompakt an und reagiert äußerst präzise.

Mit Hilfe der aktiven Aerodynamik erreicht der Revuelto auch in den Bereichen Effizienz und Anpressdruck ein neues Niveau. Der Abtrieb ist 61 Prozent und im Volllastbereich sogar 66 Prozent höher als im Aventador Ultimae. Erreicht wird das durch den Frontsplitter und das Design des Dachs, welches den Luftstrom direkt auf den Heckspoiler leitet. Zudem besteht eine Synergie zwischen der Aerodynamik und der halbaktiven Aufhängung der geregelten Dämpfer. Die eigens für den Revuelto entwickelte *Lamborghini Vertical Control* überwacht Bewegungen um die Nickachse des Fahrzeugs, wie sie unter anderem bei plötzlichen Lastwechseln auf der Rundstrecke auftreten. Sie passt dann sowohl die Dämpfer als auch die Stellung des Heckspoilers nahezu in Echtzeit an.

Um allen Fahrsituationen im Hochleistungsbereich gerecht zu werden, entwickelte Lamborghini auch die Bremsanlage und deren Kühlung neu. Im Revuelto kommen jetzt Carbon-Keramik-Bremsen Plus zum Einsatz. An der Vorderachse wirken Zehn- statt Sechs-Kolben-Bremssättel auf Bremsscheiben in der Dimension 410x38 Millimeter, der Durchmesser ist 10 Millimeter größer als beim Aventador Ultimae. An der Hinterachse bleibt es bei einer Viersattel-Anlage, aber die Bremsscheiben messen jetzt 390x32 statt zuvor 380x38 Millimeter. Die Scheiben sind mit einer speziellen Reibschicht überzogen, um sowohl das Thermomanagement als auch den Geräuschkomfort beim Bremsen zu verbessern.

Auch die aerodynamischen Bauteile tragen zur Leistungsfähigkeit der Bremsanlage bei. Die vorderen Luftabweiser und die Öffnungen in den Radhäusern sind so entworfen, dass sie die Bremsen an den Vorderrädern kühlen - die Luft wird vom Frontdiffusor direkt auf die Bremsanlagen geleitet - und gleichzeitig wird der Luftwiderstand im Radhaus reduziert. So werden Staueffekte vermindert und der Anpressdruck an der Vorderachse nochmals verbessert. Die beiden NACA-Öffnungen vor den Hinterrädern lenken den Luftstrom vom Unterboden direkt in den Kühlkanal für die hinteren Bremsen.

Als Teil des Hybridantriebs gibt es erstmals in einem Lamborghini die drei speziellen Energiemodi Recharge, Hybrid und Performance. Sie können mit den Fahrprogrammen Città, Strada, Sport and Corsa kombiniert werden, wobei die Auswahl über die beiden Drehschalter am überarbeiteten Lenkrad erfolgt. Es stehen insgesamt 13 verschiedene Abstimmungen zur Wahl. Die Fahrmodi betonen die vielfältigen Charaktere und Möglichkeiten, die im Revuelto stecken. So ist er für jede Fahrsituation, egal, ob auf der Straße oder auf der Rundstrecke, bestens gewappnet.



Pressemitteilung

Città - der Stadtmodus - wurde für alltägliche reinelektrische Fahrten im urbanen Raum entwickelt. Die Dämpfer, und das Getriebe agieren so komfortabel wie möglich, die Aerodynamik leistet minimalen Luftwiderstand und die Leistung ist auf 180 CV begrenzt - so wird Città zum effizientesten Antriebsmodus im Revuelto. Sollte der Lithium-Ionen-Akku für die Energie der E-Motoren einmal leer sein, dann lädt der V12-Saugmotor im Recharge-Modus den Akku innerhalb weniger Minuten vollständig auf. So ist es problemlos möglich, im E-Modus in historische Stadtzentren mit Emissionsbeschränkungen einzufahren.

Der Strada-Modus bietet sich perfekt für zügige Alltags- und Langstreckenfahrten an. Er verbindet gehobenen Komfort mit spürbarer Sportlichkeit und aktiviert dazu bis zu 886 CV. Der V12 läuft immer, so ist eine kontinuierliche Ladung des Akkus sichergestellt. Durch den Wechsel in die Einstellung Recharge wird der Ladeprozess forciert. Die rein elektrisch angetriebene Vorderachse garantiert dank Torque Vectoring die bestmögliche Traktion und die aktive Aerodynamik sorgt bei hohen Geschwindigkeiten für eine hochstabile Straßenlage.

Im Sport-Modus offenbart der Revuelto einen anderen Charakter, gibt sich äußerst reaktionsfreudig und richtet den Fokus auch in den drei Energiemodi Recharge, Hybrid sowie Performance voll auf Fahrspaß. In jeder Voreinstellung läuft der Verbrennungsmotor und leistet in Verbindung mit dem Hybridsystem 907 CV, dazu liefert der V12 eine unwiderstehliche Klangkulisse. Das Doppelkupplungsgetriebe reagiert blitzschnell, während die Sport-Abstimmung des Fahrwerks sowie die aktive Aerodynamik das Kurvenvermögen und die Agilität noch weiter steigern.

In der Einstellung Corsa vereinen sich Dynamik, Leistungsabgabe und Klang zu einem einmaligen Höhepunkt. Dieser Fahrmodus zeigt die dynamischen Fähigkeiten des Fahrzeugs auf der Rundstrecke im Grenzbetrieb. In Kombination mit der Performance-Abstimmung erreicht der Antriebsstrang seine Spitzenleistung von 1015 CV. Die Steuerung des Hybridsystems ist darauf ausgerichtet, an der vorderen E-Achse mit Torque Vectoring und Allradantrieb für höchste Traktion zu sorgen. So ermöglicht der Revuelto ein extrem sportliches und trotzdem zugängliches Fahrverhalten. Wird das Recharge-Programm gewählt, steht im Corsa-Modus die Aufladung des Lithium-Ionen-Akkus im Mittelpunkt. Für versierte Fahrer besteht zudem die Möglichkeit, das ESC zu deaktivieren, um die maximale Leistung des Revuelto ohne aktive Steuerung zu erleben. Dann lässt sich auch der Kick eines Launch-Control-Starts aus dem Stand erfahren. Dazu muss der Pilot lediglich für einen kurzen Augenblick die Taste drücken, die innerhalb des linken Drehschalters liegt.

Reifen

Die Reifen für den Lamborghini Revuelto stammen von Bridgestone. Der Hersteller hat eine maßgeschneiderte Variante des Potenza Sport entwickelt, um die sportlichen Möglichkeiten und das Hochgeschwindigkeitspotenzial des Wagens optimal auszureizen.



Pressemitteilung

Die Premium-Hochleistungsreifen Potenza Sport kommen als Mischbereifung in folgenden Kombinationen: 265/35 ZRF20 vorn und 345/30 ZRF21 hinten oder 265/30 ZRF21 vorn und 355/25 ZRF22 hinten. Beide Varianten verfügen über Runflat-Technologie, damit der Fahrer im Falle einer Panne auch bei null bar Reifendruck 80 Kilometer mit 80 km/h fahren.

Eine Performanceabstimmung mit Reifen der Dimensionen 265/35 ZR20 vorn und 345/30 ZR21 hinten ist ebenfalls verfügbar. Beide Reifenvarianten liefern überragende Leistung im Hochgeschwindigkeitsbereich, bei der Lenkpräzision sowie beim Ansprechverhalten und das alles in Verbindung mit herausragendem Grip auf trockenen und nassen Oberflächen.

Um allen Anforderungen der Revuelto-Fahrer gerecht zu werden, sind die speziell für den Wintereinsatz entwickelten Bridgestone Blizzak LM005-Reifen eine Option, die eine hervorragende Haftung auf Schnee sowie eine reaktionsschnelle Lenkung und Präzision auf trockener und nasser Fahrbahn bieten.

Die Reifen von Bridgestone wurden mit Hilfe von Bridgestones revolutionärer Virtual-Tyre-Development-Technik entwickelt. So können während des Entwicklungsprozesses Rohstoffe und Emissionen reduziert werden.

Scheinwerfer

Die Scheinwerfer verfügen über adaptives Abblendlicht mit Kurvenfunktion, um bei Dunkelheit die Sicht unter allen Fahrbedingungen zu verbessern. Das Fernlicht ist mit einer blendfreien Matrixfunktion (je nach Markt) ausgestattet. Die steuert automatisch unabhängige Sektoren und ermöglicht ein präziseres und komfortableres Fahrerlebnis. Darüber hinaus bieten die Scheinwerfer eine zusätzliche Boost-Funktion für eine Lichtreichweite von etwa 400 Metern.

HMI, Infotainment, Konnektivität und ADAS

Der Revuelto bietet eine vollkommen neuartige Bedienschnittstelle - Human Machine Interface (HMI) - welche aus drei Bildschirmen besteht: ein 12,3 Zoll großes Kombiinstrument, ein zentraler Bildschirm mit 8,4-Zoll-Diagonale und ein Bildschirm mit 9,1-Zoll-Diagonale für den Beifahrer. Die Oberfläche hat eine überarbeitete Optik mit 3D-Grafiken, Animationen, Widgets und verschiedene Stile. Alle drei Bildschirme werden von einem zentralen Computer gesteuert und bieten eine konsistente Nutzeroberfläche in den Bereichen Farbe und Darstellung sowie eine schlüssige Bedienlogik.

Das neue Infotainment-System des Revuelto bietet neue Funktionen zur Anpassung und Personalisierung des Systems. So soll jede Nutzung zu einer echten Lamborghini-Erfahrung werden. Mit einem Zwei-Finger-Wischen kann der Inhalt vom zentralen Bildschirm in das Kombiinstrument oder auf das Display des Beifahrers geschickt werden. Speziellen Gesten lassen sich außerdem beliebte Funktionen zuweisen.



Pressemitteilung

Beim Design des neuen Lenkrads ließ sich Lamborghini von dem eines Rennwagens der Squadra Corse inspirieren. Die zusätzlichen Bedienelemente ermöglichen es, alle dynamischen Einstellungen des Fahrzeugs sowie die verschiedenen Medien an Bord unkompliziert zu erreichen. Im Revuelto kann sich der Beifahrer ganz wie ein Copilot fühlen, weil er alle fahrdynamischen Daten auf einem eigenen Bildschirm mitverfolgen kann.

Das Navigationssystem wurde von Grund auf neu entwickelt. Es lädt Karten in Echtzeit und bleibt so immer auf dem neuesten Stand. Die Berechnung von Routen und Suchaufträgen erfolgt dank der Nutzung von Rechenservern deutlich schneller. Dabei berücksichtigen diese auch Echtzeitverkehrsdaten, Wetterdaten und andere Informationen, die in das System eingespeist werden. Außerdem greift der Lamborghini Revuelto auf eine permanent aktuell gehaltene Online-Datenbank mit Sehenswürdigkeiten, Parkplätzen, Tankstellen und freien Ladeplätzen zu. Zusätzlich zur Zieladresse werden auch Daten wie Öffnungszeiten, Preise und weitere Details dargestellt.

Amazon Alexa erlaubt die Kontrolle verschiedener Fahrzeugfunktion wie Klimasteuerung, Navigation und Mediendienste via Sprachsteuerung. Daneben sind auch die gewöhnlichen Alexa-Funktionen zur Steuerung der Unterhaltungsprogramme oder von Smart-Home-Geräten enthalten. Außerdem kommt mit Alexa auch What3Words in den Lamborghini Revuelto und ermöglicht es so gemeinsam mit dem integrierten Navigationssystem, auch die Orte in der Welt zu erreichen, die nur eine ungenaue Adresse haben.

Der Lamborghini Revuelto besitzt ein überarbeitetes Entertainment-System mit einem eigenständigen Design. Das neue Online-Radio macht tausende Radiosender verfügbar und die Musik lässt sich auch nach Kriterien wie Beliebtheit, Genre oder Land auswählen. SiriusXM 360L (ausschließlich für den US-Markt) ist deutlich umfangreicher als das vorherige SiriusXM und bietet noch mehr Inhalt: Shows, Sport, Podcasts, Pandora, Xtra und vieles mehr.

Das Infotainment-System des Lamborghini Revuelto entwickelt sich im Laufe der Zeit weiter. Mit den zugehörigen Over-the-air-Updates werden stetig weitere Inhalte angeboten. So können nicht nur Anwendungen aktualisiert werden, die auf dem zentralen Bildschirm laufen, sondern auch solche, die im Kombiinstrument oder auf dem Bildschirm des Beifahrers laufen.

Im Lamborghini Revuelto steht zudem eine wachsende Anzahl an zusätzlichen Anwendungen bereit, aus denen sein Besitzer auswählen kann, um die Erfahrung im Fahrzeug noch weiter an die eigenen Bedürfnisse anzupassen. Lamborghini legt einen großen Wert auf die Sicherheit seiner Kunden, deshalb stehen im Lamborghini Revuelto sowohl eine Notruf-Funktion als auch ein direkter Draht zum Pannendienst bereit. Das System reagiert im Falle einer Panne automatisch und bietet dem Kunden so die Chance, schnellstmöglich Hilfe zu bekommen. Zusätzlich besteht mit Lamborghini Connect Vehicle Tracking System die Möglichkeit, unerlaubten Gebrauch des Fahrzeugs festzustellen und dann nicht nur den Besitzer, sondern auch einen Sicherheitsdienst mit 24-Stunden-Bereitschaft zu informieren und das Fahrzeug zu allokkieren.



Pressemitteilung

Die Interaktion mit dem Lamborghini Revuelto geht auch nach dem Abstellen des Motors weiter. Mit der Lamborghini-Unica-App kann der Besitzer den Status des Fahrzeugs ständig überwachen, einschließlich Tankfüllstand, Ladezustand der Batterie, elektrische Restreichweite und die exakte Position, an der das Fahrzeug abgestellt wurde. Die Unica-App ermöglicht auch eine Reihe von Fernbedienungsvorgängen, wie z. B. Türen verriegeln und öffnen, hupen, Blinker einschalten. Einige Befehle funktionieren sogar mit der Apple Watch. Der Besitzer hat die Kontrolle über sein Auto, auch wenn es von einem anderen gefahren wird. Per Geolokalisierung können Höchstgeschwindigkeitsparameter sowie Stunden- und Nutzungslimits eingestellt werden: Wenn das Auto eine festgelegte Geschwindigkeit überschreitet, die Grenzen eines festgelegten Gebiets überschreitet oder über eine bestimmte Zeit hinaus verwendet wird, wird der Besitzer über die App gewarnt.

Der Lamborghini Revuelto will seinen Kunden die größtmögliche Sicherheit bieten. Alle Daten, die vom Fahrzeug an die Cloud übertragen werden, sind durch modernste Cybersicherheitsstandards geschützt. Der Besitzer hat die Kontrolle, ob und welche Daten geteilt werden, dazu kann er in einem sechsstufigen Datenschutzmanagement-System definieren. Das Programm wurde nach Privacy-by-Design-Prinzipien entwickelt.

Für den Lamborghini Revuelto steht ein weltweites Support-Netzwerk mit über 30 Sprachen bereit, um möglichst präzise und vertrauensvoll zu helfen.

Die Scheinwerfer verfügen über automatisches, adaptives Abblendlicht inklusive Kurvenlicht, damit wird die Sicht unter allen Fahrbedingungen und beim Rangieren verbessert. Das Fernlicht verfügt über eine blendfreie Matrix-Funktion (marktabhängig), welche einzelne Bereiche der Fahrbahn gezielt stärker ausleuchten kann, mit einer zusätzlichen Verstärkungsfunktion ermöglichen sie eine Lichtreichweite von circa 400 Metern.

Technische Daten

MOTOR

Verbrennungsmotor	V12 NA 6,5 l
Hubraum	6498,5 cm ³
Bohrung x Hub	95 mm x 76,4 mm
Verdichtungsverhältnis	12,6 : 1
Max. Leistung bei 1/min (ICE)	825 CV bei 9250 1/min
Max. Leistung (ICE+EE kombiniert)	1015 CV
Max. Drehmoment bei 1/min (ICE)	725 Nm bei 6750 1/min
Emissionsklasse	EU6; STUFE III; CN6b



Pressemitteilung

Emissionsminderungssystem	4 Vorkatalysatoren in Motornähe, 4 Lambdasonden
Kühlsystem	Flüssigkeitsgekühlt - eigener Kreislauf für HV-Komponenten
Motormanagementsystem	PFI - Bosch
Schmiersystem	Trockensumpfschmierung

KRAFTÜBERTRAGUNG

Batterie	Lithium-Ionen-Batterie mit hoher spezifischer Leistung und Pouch-Zellen
Generator	P2-P3-E-Motor hinten (110 kW bei 10.000 1/min)
Elektromotoren	E-Achse vorn (220 kW bei 3500 1/min)

HYBRID-SYSTEM

Battery	Lithium-ion high specific power battery with pouch cells
Generator	Rear P2-P3 eMotor (110kW @10000rpm)
Electric engines	Front e-axle (220kW @3500rpm)

FAHRLEISTUNG

Höchstgeschwindigkeit	>350 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	2.5 s

CHASSIS UND KAROSSERIE

Chassis	Multitechnologisches Carbonfaser- Monocoque, Vorderwagen aus Forged Composites
Karosserie	Carbonfaser-Karosserie, Türen aus Aluminium, Stoßfänger vorn und hinten aus thermoplastischem Material



Pressemitteilung

Aerodynamik

Aktiver Heckflügel mit 3 Positionen je nach eingestelltem Fahrmodus und Fahrdynamik

FAHRWERK

Aufhängung

Doppelquerlenker vorn und hinten mit LMR-Dämpfern, Lamborghini MagneRide (LMR)

BREMSANLAGE

Bremsen

CCB Plus (Carbon-Keramik-Bremsen Plus) mit Monoblock-Festsätteln aus Aluminium mit 10 Kolben vorn und 4 Kolben hinten

Bremsscheiben vorne

410 X 38 Mm

Bremsscheiben hinten

390 X 32 Mm

SICHERHEIT

Airbag

Fahrer-, Beifahrer-, Seitenairbags; Knieairbags in ausgewählten Märkten

RÄDER

Elektronische Stabilitätskontrolle (ESC)

ESC mit integriertem ABS und integrierter TCS mit unterschiedlichen Eigenschaften je nach gewähltem Fahrmodus

Lenkung

Elektrische Servolenkung ECV

Reifen vorne

265/35 ZR20 - Potenza Sport Runflat (265/30 ZR21 - Runflat optional)

Reifen hinten

345/30 ZR21 - Potenza Sport Runflat (355/25 ZR22 - Runflat optional)

Felgen vorne

20 x 9,5J (21 x 9,5J optional)

Felgen hinten

21 x 12J (22 x 12,5J optional)



Pressemitteilung

ABMESSUNGEN

Radstand	2779 mm
Gesamtlänge	4947 mm
Gesamtbreite (ohne Spiegel)	2033 mm
Gesamtbreite (mit Spiegeln)	2266 mm
Gesamthöhe	1160 mm
Spurweite vorne	1720 mm
Spurweite hinten	1701 mm
Trockengewicht	1772 kg
Leistungsgewicht	1,75 kg/CV
Achslastverteilung (vorne - hinten)	44/56 %

VERBRAUCH

Das Fahrzeug wird noch nicht zum Verkauf angeboten und unterliegt somit nicht der Richtlinie 1999/94/EG. Die Verbrauchs- und Emissionsdaten befinden sich im Typgenehmigungsprozess.

Bilder und Videos: media.lamborghini.com

Informationen zu Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com



Automobili Lamborghini S.p.A.

Headquarters

Director of Communication
Tim Bravo
T +39 051 9597611
tim.bravo@lamborghini.com

Polo Storico & Heritage
Massimo Delbo
T +39 3331619942
massimo@delbo.us

Media Events & Brand Extension Communication
Rita Passerini
T +39 051 9597611
rita.passerini@lamborghini.com

Corporate Publishing
Barbara Grillini
T +39 051 9597459
barbara.grillini@lamborghini.us

Product & Motorsport Communication
Francesco Colla
T +39 051 2156850
extern.francesco.colla@lamborghini.com



Pressemitteilung

Regional Offices

Europe, Middle East & Africa
Liliya Dovbenchuk
T +39 349 756 2077
liliya.dovbenchuk@lamborghini.com

United Kingdom
Juliet Jarvis
T +44 (0) 7733 224774
juliet@jjc.uk.com

North & South America
Jory Wood Syed
T +1 332 220 5217
jory.syed@lamborghini.us

Asia Pacific
Tricia Tan
T +65 9073 3031
tricia.tan@lamborghini.com

Chinese Mainland, Hong Kong & Macau
Ma Weichao (Ms.) 马唯超
T +86 138 1009 5399
weichao.ma@lamborghini.com

Japan
Yasuki Yamagishi
T +81 801 1343 7756
yasuki.yamagishi@lamborghini.com

South-East Asia & Pacific
Alethea Tan
T +65 8711 1329
alethea.tan@lamborghini.com

India
Meghana Dave
T +91 96194 07009
extern.meghana.dave@lamborghini.com