

Analisi tecnica del super SUV di Sant'Agata Bolognese, semplicemente il più veloce al mondo nella propria categoria. La Urus raggiunge la velocità massima di 305 km/h.



Spirito poliedrico

La Lamborghini Urus è un SUV di lusso, ma è anche il più potente e veloce, con un dinamismo da supersportiva. Il suo stile coupé dalle linee ribassate e l'imponenza su strada si abbinano magistralmente a un grande comfort di guida, una maggiore altezza da terra e interni di lusso. Questi ultimi sono caratterizzati da [tutte le tecnologie più recenti](#). In sostanza, Urus permette una guida facile in città, il massimo comfort durante i lunghi viaggi, una dinamica superiore che sorprende favorevolmente in pista e, ultimo ma non meno importante, capacità off-road notevoli.

Inoltre, questa nuova Lamborghini ha un affascinante anima double face. A seconda dei desideri del cliente, può privilegiare la sportività o l'eleganza e diventare un'auto di lusso da guidare tutti i giorni, oppure una supersportiva per emozioni forti.

Performance senza paragoni

Per quanto riguarda la tecnica, la Lamborghini Urus adotta un nuovo motore V8 biturbo in alluminio da 4,0 litri, alimentato a benzina e collocato frontalmente. La scelta di un

propulsore sovralimentato, il primo su una Lamborghini, è legata al carattere versatile che si è voluto conferire alla vettura. Soprattutto in off-road, è necessario un alto livello di coppia ai bassi regimi e ciò può essere garantito solo da un motore capace di assicurare livelli ottimali di reattività ed efficienza.

Erogando 650 CV a 6.000 giri/min. e con una coppia massima di 850 nm da 2.250 a 4.500 giri/min., la Urus ha una potenza specifica di 162,7 CV/litro. E con un peso a vuoto inferiore a 2.200 kg, è il SUV con il miglior rapporto peso/potenza: 3,38 kg/CV. Quanto alle prestazioni, lo 0-100 km/h di compie in 3"6/10 (da 0 a 200 km/h in 12"8/10) e la velocità massima raggiunge i 305 km/h. La frenata non è certamente da meno, grazie a una decelerazione da 100 km/h a 0 in soli 33,7 metri.

Il propulsore compatto ottimizza il baricentro della vettura grazie alla sua posizione ribassata. La reattività del motore è assicurata dal layout del turbocompressore centrale, posizionato vicino alle camere di combustione. I turbocompressori twin-scroll funzionano in parallelo per consentire la massima potenza a pieno carico. Conseguentemente, si riduce notevolmente il ritardo del turbo a pieno beneficio di una fluida erogazione di potenza lungo l'intera curva di coppia.

Cambio veloce

La Urus adotta un cambio automatico a otto marce. Il compatto ed efficiente cambio a planetari a controllo elettroidraulico è messo a punto in modo da assicurare rapporti molto corti per le marce basse, nonché più lunghi per le marce alte. L'alto rendimento della frizione a presa diretta a slittamento controllato, nonché un convertitore di coppia sviluppato appositamente, garantiscono un motore fortemente reattivo.

Il tutto con un rapporto iniziale eccezionalmente potente che assicura accelerazioni esaltanti e alta velocità a bassi regimi, al fine di ottimizzare consumo di carburante ed emissioni. Infine, anche il freno motore è altamente efficiente; peccato solamente che per la prima volta su una Lamborghini compaiano le levette solidali al volante per il setup manuale del cambio. Avremmo preferito, come avviene su Huracan e Aventador, gli ampi e pratici paddle fissi al piantone.

Trazione integrale evoluta

La trazione integrale della Lamborghini Urus garantisce una dinamica di guida sicura e altamente reattiva su ogni tipo di strade e superficie, in tutte le condizioni atmosferiche. Il differenziale centrale autobloccante Torsen permette i massimi livelli di controllo e agilità in

ogni situazione, soprattutto off-road. Normalmente la coppia è ripartita con un rapporto di 40/60 sugli assi anteriore/posteriore indipendenti, con una coppia dinamica massima del 70% davanti o dell'87% dietro, migliorando la trazione sull'asse con il maggior attrito al suolo.

La ripartizione attiva della coppia avviene mediante un differenziale posteriore che consente di distribuire istantaneamente la potenza propulsiva a ogni singola ruota. Tutto questo per migliorare la trazione in base alla modalità e allo stile di guida e all'aderenza sulla strada. Più in dettaglio, nelle modalità STRADA, TERRA e NEVE, la ripartizione della coppia riduce il sottosterzo rendendo la guida più sicura e semplice. In modalità SPORT e CORSA questa stessa ripartizione conferisce alla Urus maggiore agilità e più sovrasterzo.

L'interazione tra il sistema a trazione integrale e l'ESC controlla il sovrasterzo per consentire una guida precisa e divertente. SABBIA è invece la modalità ideale per divertirsi sui percorsi off-road. Questo perché il sistema è calibrato per assicurare agilità e precisione sui terreni a bassa aderenza come dune di sabbia o ghiaia. A favorire l'eccezionale maneggevolezza della Urus vi è anche il sistema sterzante posteriore introdotto con la Aventador S. Infatti il sistema agisce in controfase o in fase rispettivamente alle basse e alle alte velocità.

Gian Marco Barzan



