



Lamborghini Urus SE: Das erste Plug-in-Hybrid-Super-SUV

Neues Design, 800 PS, mehr als 60 Kilometer elektrische Reichweite, beste Leistung in seinem Segment und das schnellste Auto seiner Klasse

Sant'Agata Bolognese/Beijing, 24. April 2024 – Mit der Einführung des Lamborghini Urus SE¹, dem ersten Plug-in-Hybrid der Urus-Baureihe, beginnt für Automobili Lamborghini ein neues Kapitel. Das Super-SUV Urus SE wird im Rahmen des Volkswagen-Konzernabends in Peking erstmals vor Journalisten gezeigt, bevor der Wagen am 25. April um 11:00 Uhr Ortszeit seine Weltpremiere auf der Auto China 2024 feiert. Mit neuem Design, optimierter Aerodynamik, noch nie dagewesener On-Board-Technologie und einem 800-PS-Hybridantrieb überholt die PHEV-Version (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) bei Komfort, Leistung, Effizienz, Emissionen und Fahrspaß den Urus S. Dank seiner zwei Herzen, dem thermischen und dem elektrischen, erreicht der Urus SE Höchstwerte bei Drehmoment und Leistung. Damit nimmt der Urus SE einen einzigartigen Platz in seinem Segment ein und reduziert gleichzeitig die Emissionen um bis zu 80 Prozent.

„Mit dem Urus haben wir einen Paradigmenwechsel in der Welt der SUV vollzogen und ein neues Segment eröffnet“, erklärt Stephan Winkelmann, Vorstandsvorsitzender und CEO von Automobili Lamborghini. *„Seitdem hat sich der Urus zum Bestseller unserer Marke entwickelt. Mit ihm konnte Lamborghini neue Kunden gewinnen und seine Position in den wichtigsten Märkten stärken. Mit dem Urus SE machen wir nun einen weiteren Schritt in Richtung Zukunft, ganz im Sinne unserer Strategie Direzione Cor Tauri. Wir treiben die Elektrifizierung der Produktpalette und damit den Weg zur Dekarbonisierung voran, der mit der Einführung des Supersportwagens Revuelto im März 2023 begonnen hat“,* so Stephan Winkelmann weiter.

Ein unvergleichliches Fahrerlebnis

Der Urus SE bietet ein einmaliges Fahrerlebnis. Dazu trägt das neue Plug-in-Hybrid-System bei, bei dem sich sowohl die Leistung als auch die Dynamik des Urus SE verbessert – auf jedem Untergrund und unter allen Bedingungen. Dafür sorgt unter anderem das neue elektrische Torque-Vectoring-System: Es stellt mehr Drehmoment und Leistung bei jeder Drehzahl zwischen den beiden Achsen und dem elektronischen Hinterachsdifferenzial bereit.

„Unser Entwicklungsauftrag für den Urus SE war eindeutig: Kriert modernste Technik mit mehr Leistung in Kombination mit dem kompromisslosen Charakter, der typisch für die DNA von Lamborghini ist“, gibt Dr. Ing. Rouven Mohr, Chief Technical Officer von Automobili Lamborghini zu verstehen. *„Bei Fahrspaß und Fahrdynamik steht der Urus SE nun unangefochten an der Spitze seines Segments. Er ist ein Super-SUV, das verschiedene Qualitäten harmonisch miteinander verbindet, es bietet absoluten Komfort und gleichzeitig Leistung und Fahrspaß. Das garantiert ein unvergleichliches Erlebnis.“*

Der überarbeitete Vierliter-V8 mit Biturboaufladung arbeitet in Synergie mit dem elektrischen Antriebsstrang. Er entwickelt eine Leistung von 620 PS (456 kW) sowie ein Antriebsdrehmoment von 800

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

Newtonmeter und wird mit einem elektrischen Antriebsstrang mit 192 PS (141 kW) und 483 Newtonmeter Drehmoment kombiniert. Bei der maximalen Leistung lag das Hauptaugenmerk auf der Kalibrierungsstrategie zwischen Verbrennungs- und Elektromotor. Das System entwickelt eine Gesamtleistung von 800 PS (588 kW) und garantiert in jedem Fahrmodus und auf jedem Untergrund eine optimale Leistungskurve. Der 25,9-kWh-Lithium-Ionen befindet sich unter dem Ladeboden und über dem elektronisch gesteuerten Hinterachsdifferenzial.

Der Permanentmagnet-Synchron-Elektromotor, der im Gehäuse des Achtgang-Automatikgetriebes liegt, unterstützt den V8, fungiert aber auch als Traktionselement. Damit wird der Urus SE zu einem vollelektrischen Allradfahrzeug, das mehr als 60 Kilometer im EV-Modus zurücklegen kann.

Erstmals verfügt der Urus SE über ein neues, zentral angeordnetes elektrisches Torque-Vectoring-Längsgetriebe mit elektrohydraulischer Lamellenkupplung. Das verteilt die Antriebsmomente variabel und kontinuierlich zwischen Vorder- und Hinterachse. Das Verteilergetriebe arbeitet in Synergie mit dem neuen elektronischen Sperrdifferenzial an der Hinterachse, welches die Drehmomentverteilung beim Bremsen steuert und dem Urus SE bei Bedarf ein Übersteuern erlaubt – wie bei einem reinrassigen Supersportwagen. Beide Systeme sind so konzipiert und kalibriert, dass sie für jede Art von Bodenhaftung und jeden Fahrstil optimal geeignet sind und ein Maximum an Traktion und Agilität bieten – ganz gleich, ob auf einer Rennstrecke, über Wüstendünen, auf Eis oder im Gelände.

Mit seinem Mehr an Drehmoment und Leistung bei jeder Drehzahl und in allen Fahrsituationen ist der Urus SE einzigartig in seinem Segment. Das System entwickelt eine Gesamtleistung von 800 PS (588 kW) bei 6000 U/min und ein Gesamtdrehmoment von 950 Newtonmeter, das bereits bei 1.750 U/min und bis zu 5.750 U/min zur Verfügung steht, so gewährleistet er klassenbeste Leistung, egal aus welchem Blickwinkel. Zu seiner stärkeren Leistungsfähigkeit trägt auch das verbesserte Leistungsgewicht bei: 3,13 kg/PS (im Vergleich zu 3,3 kg/PS im Urus S). Damit sprintet der Urus SE in nur 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Urus S: 3,5 s) und in nur 11,2 Sekunden von 0 auf 200 km/h (Urus S: 12,5), er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 312 km/h (Urus S: 305 km/h). Diese Werte machen den SE zum stärksten Urus aller Zeiten und zum schnellsten Serienfahrzeug in seiner Klasse. Im Bereich der Super-SUV setzt er die Maßstäbe.

Design und Aerodynamik

Mit dem Urus SE definiert Lamborghini die stilistische Ausprägung und die Attraktivität des Designs seines Urus neu. 2018 verschiebt der Urus mit bis dahin nicht bekannten Proportionen die Paradigmen des SUV-Designs. Das Super-SUV folgt seitdem eindeutig mit jedem Element der einzigartigen Lamborghini-Design-DNA, wie der charakteristischen Silhouette mit stark eingezogenen Seitenscheiben und den Hexagonförmigen Fensterlinien. Nun wird die Linienführung des Urus mit dem Ziel aktualisiert, seine aerodynamische Effizienz und Performance weiter zu optimieren. Das Design-Update unterstreicht die Dynamik der Silhouette, harmonisch integriert und mit dem Ziel, den Grundkörper dynamisch und satt auf die neu gestalteten 23-Zoll-Räder zu stellen.



Pressemitteilung

Die Frontpartie des Urus zeichnet sich durch eine neue Motorhaube mit einem kräftigen Powerdome-Design aus, gestaltet ohne klassische Trennfuge, ähnlich wie beim Revuelto. Dadurch unterstreicht das Design den puristischen und athletischen Stil des Urus SE. Zu den weiteren neuen Elementen zählen die breitenbetonten Scheinwerfer mit Matrix-LED-Technologie und einer neuen, charakteristischen Lichtsignatur. Diese ist inspiriert vom Lamborghini-Logo und interpretiert den Schweif des Stieres. Das Heck gestalten die Designer neu, unter anderem mit einem neuen Stoßfänger, Diffusor und einer schärfer gezeichneten Heckklappe mit einem charakteristischen, mittleren Knick. Das Kennzeichen liegt nun sportiv eingefasst im neu gestalteten Diffusor.

„Die herausragenden Proportionen des Urus bleiben einzigartig und eindeutig als Lamborghini erkennbar. Unser Design-Ziel war es, ein schönes Fahrzeug noch schöner zu gestalten, dazu den Fokus auf Performancesteigerung, Eleganz und ein Gefühl von mehr Luxus im Interieur zu legen. Die neue Form folgt der Design-Philosophie „Essential and Iconic“ und fügt sich harmonisch zu einem perfekten Gesamtauftritt zusammen. Im Zentrum steht der Kunde, dem wir ein noch eleganteres und persönlich individualisierbares Fahrzeug mit noch mehr Ad-Personam-Potenzial bieten können“, sagt Lamborghini Design Director Mitja Borkert. *„Wir haben uns vom Revuelto mit seiner schwebenden Motorhaube inspirieren lassen, um ein sehr klares und muskulöses Frontdesign zu erreichen. Dazu integriert das moderne und breitbetonte Matrix-LED-Frontlichtsystem eine neue, markante Tagfahrleuchten-Signatur“,* so Mitja Borkert weiter. Das Heck betont einen breiteren Stand mit dem Fokus auf den neuen Diffusor mit integriertem Kennzeichen. Dazu kommt das sportive, mattschwarze Hexagon-förmige Grafikelement, das die charakteristischen Leuchten verbindet und vom Lamborghini Gallardo inspiriert ist. *„Unser Innendesign folgt unserer 'feel like a pilot'-Philosophie, was durch eine deutlich schlankere Armaturentafel, eine neue Mittelkonsole und größere Bildschirme deutlich wird. Mit einer verbesserten Ergonomie fokussiert sich der Pilot auf eine fahraktiv geprägte Interaktion zwischen dem Fahrer und dem digitalen System“,* erklärt Mitja Borkert.

Am Heck gestaltete das Design-Team um Mitja Borkert die Kofferraumklappe neu und führt ein vom Lamborghini Gallardo inspiriertes Grafikelement ein. Dieses harmonisiert die Linien, indem es die Rückleuchten im „Y“-Design miteinander verbindet. Dadurch entstehen noch sportlichere Proportionen. Zusammen mit den neu gestalteten und durchströmten Aircurtains am Heck erhöht der Diffusor den hinteren Anpressdruck bei hohen Geschwindigkeiten um 35 Prozent im Vergleich zum Urus S – für mehr Stabilität und noch mehr Agilität.

Neue Belüftungsöffnungen unter der Karosserie und neue Luftkanäle verbessern zudem die aerodynamische Effizienz. Sie ermöglichen einen 15 Prozent größeren Luftstrom zur Kühlung der mechanischen und motorischen Komponenten. Gleichzeitig verbessert das neue Design der Frontpartie in Verbindung mit der optimierten, aerodynamischen Unterseite die Luftströme zum Bremssystem im Vergleich zur bisherigen Bremskühlung um 30 Prozent.

Individualisierung

Der Urus SE bietet eine große Zahl an Individualisierungsmöglichkeiten, die in seinem Segment konkurrenzlos sind. Das Angebot an Leichtmetallrädern wird mit der Einführung der 23-Zoll-Galanthus-Felgen erweitert.



Pressemitteilung

Diese Felgen sind serienmäßig mit neuen Pirelli P Zero ausgestattet. Um den unterschiedlichen Anforderungen der Kunden an Komfort und Sportlichkeit gerecht zu werden, stehen drei spezielle P Zero-Reifen in den Größen von 21 bis 23 Zoll zur Auswahl. Für die kalte Jahreszeit sind zudem Scorpion Winter 2 Reifen erhältlich. Alle diese Produkte verfügen über die Pirelli Elect-Technologie, die entwickelt wurde, um die Eigenschaften von Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen zu verbessern.

Dazu kommt eine erweiterte Farbpalette, so dass nun mehr als 100 Farboptionen für die Karosserie zur Verfügung stehen. Dazu gehören auch zwei neue Farben: Arancio Egon (Orange) in Kombination mit einem Interieur in Arancio Apodis (Orange) und Bianco Sapphirus (Weiß) mit einem Interieur in Terra Kedros (Terrakotta). Fürs Interieur stehen damit 47 Farbkombinationen und vier Arten von Stickereien (Q-Citura-Nähte) zur Auswahl. Zusätzliche Individualisierungsmöglichkeiten bietet das Ad-Personam-Programm, mit dem Besitzer ihren Urus SE zu einem Unikat machen können.

Interieur

Lamborghini überarbeitet beim Urus SE auch das Interieur, um die Lamborghini-typische Design-DNA „feel like a pilot“ weiter zu unterstreichen. Im Fokus steht ein leichter Gesamtindruck, erreicht durch eine Höhenreduzierung und Reduktion von Linien, sowie die Konzentration auf eine fahraktive Ergonomie. Die Armaturentafel baut schlanker, die Luftdüsen folgen stärker den ikonischen Lamborghini-Formen des Hexagons. Der Fokus liegt auf einer gesteigerten sichtbaren Wertigkeit, den Grundproportionen der Mittelkonsole und der Erreichbarkeit der Bildschirme. Ein nun 12,3 Zoll großer Bildschirm im Armaturenbrett mit typischen Hexagon-förmigen Grafiken lässt sich noch intuitiver bedienen. Insgesamt gestalten die Designer die Grafiken präziser und eindeutiger. Damit reagiert die Bedienphilosophie auf Kundenbedürfnisse: Sprachbedienung, Touchscreen und hochwertige, haptische Schalter verbinden sich zu einer eindeutigen Lamborghini-DNA.

Die Interieur-Designer des Lamborghini Centro Stile richten zudem ihren Designfokus auf hochwertige Materialien wie Mikrofaser, neue Lederfarben und Grafiken sowie auf die Y-förmigen, eloxierten Aluminium-Zierelemente. Das Augenmerk liegt auf dem maximalen Angebot an individuellen Lösungen für den Kunden. Ergonomisch günstig liegen für den Piloten das digitale 12,3-Zoll-Kombiinstrument und das 12,3-Zoll-Touchscreen-Display. Das Display stellt zugleich das Herzstück des Lamborghini-Infotainment-System (LIS) dar. Es umfasst unter anderem ein spezielles Telemetrie-System für den Urus SE und neue Anzeigen für das Fahrassistenzsystem, das eine bessere Wahrnehmung der Umgebung ermöglicht.

Vier verschiedene Persönlichkeiten

In der Mittelkonsole liegt die Tamburo-Wahleinheit, über die der Pilot verschiedene Fahrmodi auswählen kann. Mit dem Hybridantriebsstrang stehen nun sechs Fahrmodi des Urus mit vier neuen Electric Performance Strategies (EPS) zur Wahl, so dass insgesamt elf Optionen zur Verfügung stehen. Zu den Modi Strada, Sport und Corsa (für Straße und Rennstrecke) und den Modi Neve, Sabbia und Terra (für Oberflächen



Pressemitteilung

mit einer anderen Griffigkeit als Asphalt) gesellen sich nun die Optionen EV Drive, Hybrid, Performance und Recharge.

„Der Urus SE ist ein grundlegender Evolutionsschritt, nicht nur in Bezug auf die Nachhaltigkeit durch eine radikale Reduzierung der CO2-Emissionen, sondern auch in Bezug auf Leistung und Sportlichkeit, dank der Übernahme von hochmodernen technischen Lösungen, angefangen beim Hybridantrieb. Der Urus SE ist unser Super-SUV mit zwei Herzen: das eine thermisch und mit unseren Wurzeln verbunden, das andere elektrisch und futuristisch. Sie schlagen im Einklang und bieten eine neue Interpretation der unverwechselbaren Lamborghini Persönlichkeit, aber auf einem neuen Niveau“, schildert Stefano Cossalter, Direktor der Produktlinien Urus und Lanzador.

Der EV Drive ermöglicht es dem Fahrer, das elektrische Potenzial optimal zu erleben und auszuschöpfen. Speziell für den Stadtverkehr entwickelt und kalibriert, bietet der Urus SE in diesem Modus eine elektrische Reichweite von über 60 Kilometer und die Höchstgeschwindigkeit liegt jenseits von 130 km/h. Oberhalb dieser Geschwindigkeit unterstützt der V8 automatisch den Elektromotor, ebenso dann, wenn der Drehmomentbedarf das maximal verfügbare Drehmoment des Elektromotors übersteigt.

Die Einstellung Hybrid im Strada-Modus bietet ein Maximum an Effizienz und Komfort sowie ein optimales Gleichgewicht zwischen Verbrennungs- und Elektromotor. Damit bietet sich diese Einstellung für den täglichen Gebrauch an. In der Einstellung Recharge, kombinierbar mit dem Strada-, Sport-, Corsa- und Neve-Modus, lädt sich die Batterie im Fahrbetrieb auf bis zu 80 Prozent auf, wobei die optimale Leistung erhalten bleibt. Mit der Einstellung Performance erfahren Piloten das volle Potenzial des Urus SE, und das nicht nur in den Modi Strada, Sport und Corsa, sondern auch in Sabbia und Terra. Damit betont das Super-SUV seine dynamischen Qualitäten auch jenseits des Asphalts.

Je nach gewähltem Fahrmodus passen sich die Luftfedern des Urus SE der Bodenfreiheit an – mit einem Federweg von 15 Millimeter in Corsa bis hin zu 75 Millimeter bei aktiviertem Liftsystem. Variabel legt Lamborghini auch die Parameter aus, die die Lenkung, das Fahrverhalten und den Sound des Biturbo-V8 beeinflussen, was sich im dynamischen Charakter des Urus SE widerspiegelt.

Besondere Aufmerksamkeit widmeten die Ingenieure der Kalibrierung der Luftfederung, um jeden Fahrmodus besonders hervorzuheben. Im Strada-Modus verbesserten sie den ohnehin schon hohen Komfort des Urus S noch weiter. Der Sport-Modus sorgt nun für noch mehr Fahrspaß, indem er die Eigenschaften des neuen Getriebes verbessert, um den Start und die Weiterfahrt im Drift zu erleichtern. Im Corsa-Modus, den Lamborghini speziell für die Rennstrecke entwickelt hat, entfaltet der Urus SE sein volles dynamisches Potenzial. Zu verdanken ist das unter anderem der ECU/Elektronik der Aufhängung. Die 48-V-Elektronik steuert die aktiven Stabilisatoren reaktionsschnell und reagiert auf die Bewegungen des Fahrwerks (Nicken, Gieren, Rollen und Pumpen), um den Urus SE zwischen den Randsteinen einer Rennstrecke sowie auf schwierigen und griparmen Untergründen extrem stabil zu machen. Außerdem wurden die Modi Neve, Sabbia und Terra optimiert, um den Radweg und die Konsistenz der Bodenkräfte zu maximieren und so die beste Traktion auf jedem Untergrund zu gewährleisten.



Pressemitteilung

MOTOR

Motor	Typ	V8, 90°
Ventile pro Zylinder	Nr.	4
Hubraum	cm ³	3996
Bohrung	MM	86
Hub	MM	86
Verdichtungsverhältnis ICE	Verhältnis	9,7:1
Max. Leistung ICE	PS	620
Max. Leistung ICE	kW	456
Max. Leistung bei 1/min (ICE)	Bei 1/min	620 PS bei 6000
Spezifische Leistung (ICE)	PS/L	155
Maximale Umdrehungen (ICE)	Drehzahl	6800
Max. Drehmoment (ICE)	Nm	800
Max. Drehmoment bei 1/min (ICE)	Nm bei 1/min	800 bei 2250-4500
Minimale Motordrehzahl - Leerlauf	Drehzahl	550 +/- 100
Maximale Motordrehzahl - Leerlauf	Drehzahl	6800

GETRIEBE UND KRAFTÜBERTRAGUNG

Kraftübertragung	Typ	Allradantrieb mit integriertem Frontdifferential, elektronisches Hang-on-Zentraldifferential hinten mit Torque Vectoring
Getriebe	Typ	8-Gang-Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler

PERFORMANCE

Beschleunigung 0–100 km/h	s	3,4
Beschleunigung 0–200 km/h	s	11,2
Bremsweg 100–0 km/h	m	33,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	312

RÄDER

Serienmäßige Felgen	Vorn	9,5Jx21" ET28
	Hinten	10,5Jx21" ET18
Serienmäßige Reifen	Vorn	285/45 ZR21
	Hinten	315/40 ZR21

BREMSEN

Carbon-Keramik-Bremsen (vorn)	Typ	CCB
	Durchmesser	440 mm (17,32 in)
	Stärke	40 mm (1,57 in)
Carbon-Keramik-Bremsen (hinten)	Typ	CCB



Pressemitteilung

Durchmesser	410 mm (16,14 in)
Stärke	32 mm (1,26 in)

ABMESSUNGEN

Radstand	MM	3003
Fahrzeuglänge	MM	5123
Vorderer Überhang	MM	1067
Hinterer Überhang	MM	1053
Fahrzeugbreite (ohne Spiegel)	MM	2022
Fahrzeugbreite (mit Spiegel)	MM	2181
Fahrzeughöhe	MM	1638
Spurweite (vorn)	MM	1695
Spurweite (hinten)	MM	1710
Bereich	m ²	2,83
Gewichtsverteilung	%	54/46

HYBRID-SYSTEM

Batterie	Lithium-Ionen mit prismatischen Zellen
Elektromotoren	AC-Synchron-EM mit PM 141 kW bei 3200 U/min

AUFHÄNGUNG

Vorderradaufhängung	Typ	Vorderradaufhängung mit Mehrlenkerachse, semiaktiven Dämpfern, Luftfedern und Höhenverstellung.
Hinterradaufhängung	Typ	Hinterradaufhängung mit Mehrlenkerachse, semiaktiven Dämpfern, Luftfedern und Höhenverstellung. Doppelte Lenkachse (Hinterradlenkung)

ELEKTROMOTOR

Batterie	Typ	BATTERIE LI-ION E67 BATTypA27
Batterie Gesamtenergie	kWh	25,9
Elektromotor hinten - P2P3 10s	kW bei 1/min	141 kW bei 3200 U/min
Spitzenleistung bei 1/min		
Elektromotor hinten - P2P3 10s	Nm	483 Nm
Spitzendrehmoment		

Bilder und Videos: media.lamborghini.com

Informationen zu Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com





Pressemitteilung

Automobili Lamborghini S.p.A.

Headquarters

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

Media Events & Brand Extension Communication
Rita Passerini
T +39 349 4598271
rita.passerini@lamborghini.com

Brand & Corporate Communication
Camilla Manzotti
T +39 360 1077907
camilla.manzotti@lamborghini.com

Corporate Publishing
Barbara Grillini
T +39 366 8778823
barbara.grillini@lamborghini.com

Product & Motorsport Communication
Francesco Colla
T +39 348 8629861
extern.francesco.colla@lamborghini.com

Motorsport Communication
Giovanni Zini
T +39 342 1318474
giovanni.zini@lamborghini.com

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@jic.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

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

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