



Lamborghini Temerario: *Sculpted by speed*, dall'aerodinamica all'idrodinamica

Quando le capacità straordinarie di Temerario si ritrovano nella "seconda pelle" del campione di nuoto Filippo Magnini

Sant'Agata Bolognese, 3 aprile 2025 – Quando un campione di nuoto dei 100 metri si tuffa nell'acqua, ogni angolo del suo corpo, ogni superficie della sua forma, contribuiscono a guadagnare o perdere frazioni di secondo, e lo stesso vale nelle gare automotive. Ciò che accomuna la supersportiva Lamborghini Temerario¹, con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 2,7 secondi, al due volte campione del mondo di nuoto Filippo Magnini, è il perfetto comando dell'aerodinamica, o meglio, nel caso del campione, dell'efficienza "idrodinamica". "I miei obiettivi sono due", afferma Magnini. "Sviluppare al massimo la capacità tecnica e la potenza: questo è il mio stile, ciò che mi permette di raggiungere il massimo in termini di idrodinamica".

Nel video "Sculpted by Speed", Magnini afferma che per un velocista della vasca la velocità è tutto. Per lui, i 100 metri sono il parametro di riferimento per i nuotatori più veloci e dotati dell'aerodinamica migliore, proprio come la velocità da 0 a 100 km/h lo è per le supersportive.

"Così come nello sviluppo di una supersportiva come Temerario si cerca il profilo dinamico ottimale per fendere l'aria, i nuotatori cercano la stessa cosa per dare il meglio nell'acqua: vogliamo tutti di raggiungere la massima velocità nell'ambiente che ci compete".

Ovviamente Magnini non è una macchina, né tantomeno una supersportiva, ma pensa comunque costantemente alla forma da assumere, a come usare le braccia e le mani ad esempio. Immagina anche che chi si trova al volante di una Lamborghini, in una situazione che richiede alte prestazioni, debba pensare in ogni momento alla posizione delle braccia e dei polsi, alla respirazione e a come sfruttare ogni movimento per migliorare l'efficienza.

"Il nuoto non è un gioco, è una situazione più seria. Non è come giocare a calcio o a basket. Ogni movimento di un nuotatore, la sua dinamica, devono essere perfetti. La superiorità aerodinamica ti permette di fare la differenza tra essere semplicemente un partecipante o il migliore della categoria.

Per me, l'acqua diventa una seconda pelle, è il mio habitat naturale. Quando entro nell'acqua so quali sono i miei punti forti, qual è il mio stile. Sapere come mi avvolge, come i miei muscoli reagiscono all'abbraccio dell'acqua è un vantaggio in termini di idrodinamica. Per Temerario, il modo in cui l'aria si muove lungo la sua forma aerodinamica determina le prestazioni da fuoriclasse".

Temerario si presenta come il nuovo punto di riferimento nel segmento delle supersportive grazie alle sue prestazioni impareggiabili nella categoria. Il nuovo gruppo propulsore ibrido combina un motore V8 biturbo completamente nuovo con tre motori elettrici, per una potenza complessiva totale di 920 CV. Il V8 biturbo è stato progettato e sviluppato da zero a Sant'Agata Bolognese ed è il primo e unico motore di una supersportiva di serie in grado di raggiungere i 10.000 giri/min. Le performance sono una rivelazione assoluta: velocità massima oltre i 340 km/h (210+ mph) e passaggio da 0 a 100 km/h (0-62 mph) in appena 2,7 secondi.

¹ Vettura non ancora in commercio e pertanto non è soggetta alla direttiva 1999/94/CE. I dati su consumo di carburante ed emissioni sono in fase di omologazione.



Informazioni per i media

Con Temerario, Lamborghini raggiunge l'apice dell'efficienza aerodinamica, che contribuisce al raggiungimento di tre obiettivi primari in fase progettuale: stabilità ad alte velocità, incremento delle performance di raffreddamento, massima efficacia in frenata.

Nello sviluppo della carrozzeria e del sottoscocca di Temerario, i designer e gli ingegneri Lamborghini hanno tenuto in considerazione il nuovo propulsore ibrido e gli obiettivi di miglioramento del carico aerodinamico, in particolare per la parte posteriore: ne è risultato un aumento della deportanza posteriore del 103% rispetto a Huracán EVO, una percentuale che sale ulteriormente al 158% in caso di allestimento con il pacchetto Alleggerita.

Ogni singolo elemento è stato disegnato e progettato per ottenere un ottimale rendimento aerodinamico. A partire dall'anteriore, le prese d'aria con deflettori integrate nelle luci diurne, hanno il compito di convogliare i flussi dal paraurti alla parte superiore dei radiatori laterali, al cui ingresso sono state installate due alette. Quella superiore, con profilo alare, devia il flusso verso il basso, che viene catturato dalla seconda aletta orizzontale, dirigendolo in ingresso perpendicolarmente al radiatore, massimizzando l'efficienza di raffreddamento.

Inoltre le alette che formano le griglie presenti sui passaruota convogliano il flusso all'esterno della ruota, allontanandolo dal radiatore laterale e minimizzando la scia della stessa, con il doppio effetto di riduzione della resistenza aerodinamica e spostamento della deportanza verso la parte posteriore.

Anche gli specchietti retrovisori, lavorando all'unisono con l'anteriore della vettura, hanno l'obiettivo non solo di minimizzarne la resistenza aerodinamica, ma anche di indirizzare l'aria verso la fiancata in direzione dei radiatori laterali, incrementando le capacità di raffreddamento della componentistica meccanica.

Il tetto presenta un design unico e grazie al canale centrale convoglia l'aria verso lo spoiler posteriore, integrato nel corpo vettura, scelta che consente di limitare la sezione frontale della Temerario, migliorando pertanto l'efficienza aerodinamica e aumentando la deportanza. Risultato cui contribuiscono anche i fianchi curvi del cofano posteriore funzionali all'aumento di incidenza del flusso che va a fendere la parte laterale dello spoiler. Il pacchetto Alleggerita optional presenta uno spoiler posteriore ad alto carico ottenuto con un aumento dell'altezza del bordo d'uscita e un conseguente aumento della curvatura.

Anche il fondo della vettura riveste un ruolo strutturale nel contesto dell'efficienza aerodinamica. Il sottoscocca è stato infatti implementato con dei generatori di vortici, tre coppie di alette disposte come i rami di un albero che incrementano il carico aerodinamico posteriore, coadiuvando la funzione del diffusore, che grazie a una superficie aumentata del 70% rispetto a Huracán EVO e un angolo incrementato di 4°



Informazioni per i media

massimizza l'estrazione verticale del flusso d'aria dal fondo. L'incremento della richiesta di raffreddamento dettata dal nuovo powertrain turbo ibrido, ha portato a sviluppare un nuovo layout di radiatori, con un incremento del 30% delle performance di raffreddamento.

Inoltre, per massimizzare le elevate performance della vettura, è stato sviluppato un nuovo concetto di Brake Cooling per ottimizzare il comportamento della vettura in frenata. Nella sezione anteriore è installato un deflettore fissato sul braccio inferiore della sospensione, che sfrutta il flusso deviato dal diffusore anteriore e lo dirige verso la pinza freno anteriore andandola a raffreddare. Altri due ingressi specifici sono stati integrati sul paraurti per convogliare un elevato flusso di aria dal paraurti stesso verso i canali di centrifugazione del disco; quindi un condotto ad "Y" con un doppio ingresso ma una singola uscita, che va ad aspirare aria ad alta pressione contribuendo a migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante. Il risultato è un miglioramento del raffreddamento complessivo del 20% per i dischi e del 50% per le pinze rispetto a Huracán EVO.

Il posteriore presenta una soluzione già testata con successo su Revuelto. I canali di centrifugazione del disco posteriore sono alimentati utilizzando una presa NACA posizionata nella parte anteriore delle ruote posteriori che raccoglie il flusso ad alta energia del sottoscocca e lo dirige verso il condotto di raffreddamento del freno.

Foto e video: media.lamborghini.com

Informazioni su Automobili Lamborghini: www.lamborghini.com



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
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

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



Informazioni per i media

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