

Missile emiliano

A Monza è partito alla grande, con 47 vetture al via, il Lamborghini Super Trofeo. Per capire il perché di tanto successo siamo stati dapprima in fabbrica e poi abbiamo provato direttamente in pista la LP 620-2 di Automobile Tricolore, che con Raffaele Giannoni ha vinto la classe AM

Di Eugenio Mosca - Foto Eros Maggi



Quarantasette vetture al via della gara iniziale del Lamborghini Blancpain Super Trofeo, a Monza, e quasi cento (l'ultimo dato dice 98) vetture vendute, che correranno in tre differenti continenti, oltre all'Europa Asia e America, dando vita ad altrettante serie che si confronteranno direttamente a fine stagione nelle finali mondiali a Valencia. Numeri che sintetizzano meglio di tante parole il successo ottenuto dalla Huracán LP 620-2 Super Trofeo a un anno dalla presentazione. Niente miracoli, semplicemente motivazioni concrete, sia tecniche che sportive. Innanzitutto la LP 620-2, a differenza della Gallardo LP 570-4 che l'ha preceduta, nasce con caratteristiche

da vera vettura da corsa, espressamente studiata per offrire ai piloti, sia gentleman sia giovani in cerca di fare esperienza per passare alle categorie superiori, e ai team una vettura altamente performante (a Monza il Trofeo Lamborghini si è confermato la serie monomarca più veloce al mondo con la Huracán LP 620-2 che ha avvicinato i tempi delle migliori GT3), perciò in grado di competere anche negli altri campionati agevolando l'ammortamento dell'acquisto, e tutto sommato semplice da gestire anche grazie al costante supporto di Squadra Corse Lamborghini. Inoltre, la politica impostata dalla Casa di Sant'Agata per valorizzare i giovani offrendo ai migliori la possibilità di entrare in uno dei programmi ufficiali ha attratto numerosi giovani di belle speranze con la prospettiva di aprirsi una carriera da professionisti. Per saperne di più su questo autentico fenomeno Huracán, sia stradali sia da corsa (Super Trofeo ma anche GT3 di cui ne sono state vendute 42) che hanno totalizzato numeri da record, due mesi fa eravamo sta-

ti nella fabbrica di Sant'Agata Bolognese per vedere come nascono le LP 620-2 Super Trofeo, a questo punto ci mancava solo la prova in pista per toccare dal vivo le sensazioni che trasmette dall'abitacolo. E non con una vettura qualunque, perché Automobile Tricolore ci ha messo a disposizione quella che a Monza ha vinto la classifica AM (piloti gentleman) con Raffaele Giannoni.

Due ruote motrici

Una delle sostanziali differenze rispetto alla precedente Gallardo LP 570-4 la si vince già dalla sigla identificativa della Huracán Super Trofeo: LP 620-2, dove la cifra finale sta a indicare che la trazione è solo sulle ruote posteriori. Peraltra, la Huracán monta un cambio sequenziale specifico della Hewland, mentre la Gallardo manteneva la trasmissione di serie. Uno dei primi aspetti sui quali i tecnici di Sant'Agata hanno posto l'attenzione riguarda la sicurezza. Innanzi-

tutto il telaio è stato modificato sia nella parte anteriore che posteriore, irrigidendo la struttura nei punti di attacco della gabbia di sicurezza che "lega" la cellula centrale con i duomi anteriori e, tramite un telaio in tubi, la traversa posteriore. La gabbia è stata anche studiata per garantire maggiore abitabilità, sia nella parte laterale che superiore, anche a piloti di statura più elevata, ottenendo valori di rigidità torsionale superiori del 45% a fronte di un peso di soli 32 kg e superando il severo crash test richiesto per la GT3. Nella parte centrale, in un apposito guscio in composito, è stato inserito il serbatoio da 120 litri con valvole per il rifornimento rapido, utile per le gare endurance. Sempre in previsione delle gare endurance è stato adottato il mozzo monodado di fissaggio ruota e un sistema rapido di sostituzione pastiglie freno e dischi.

Assetto regolabile

Le sospensioni mantengono gli stessi punti di attacco interni e



componenti della vettura stradale, mentre sono leggermente modificati i punti di attacco sui portamoZZi per ottimizzare la cinematica alla trazione posteriore, così come le boccole di fissaggio sono di materiale più rigido. In corrispondenza del punto di attacco del trapezio superiore al montante vi sono degli spessori che consentono di variare rapidamente l'angolo di camber, mentre per variare la convergenza si opera sugli appositi braccetti. Al-

Sopra: il nostro tester nell'abitacolo e, sotto, in azione con la Huracán della Automobile Tricolore. Nella foto sopra, lo sviluppo della gabbia di sicurezza, omologata per due posti. Nell'altra pagina: il gruppone delle 47 Huracán al via di gara 2 del Lamborghini Super Trofeo a Monza.



Prima brianzola

APERTURA ALLA GRANDE

A Monza è andata in scena la "prima" del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, caratterizzata da un colpo d'occhio eccezionale con 47 vetture sulla griglia di partenza che hanno offerto grande spettacolo in pista anche per le bizzesse del meteo. Altro elemento interessante il quasi totale "ricambio" di protagonisti, con un grande numero di giovani interessanti, ma anche un "vecchietto" di prestigio come l'ex F1 Nicola Larini, che hanno contribuito ad elevare il livello del campionato. E proprio i "rookie" hanno fatto la parte del leone, con il 23enne danese Dennis Lind che ha firmato la vittoria in gara 1, resa difficile da condizioni meteo mutevoli, mentre Nicolas Armindo-Henry Hassid hanno conquistato a sorpresa, favoriti anche dall'ingresso della Safety car che ha rimescolato le carte in combinazione con i pit-stop, gara 2. Alle loro spalle, in entrambe le gare, Nicola De Marco-Fabrizio Del Monte, primi nella classifica PRO. In quella PRO-AM bene l'equipaggio tricolore Andrea Fontana-Lorenzo Veglia, che si aggiudicano la piazza d'onore, mentre il tricolore ha sventolato sul pennone più alto della classifica AM grazie a Raffaele Giannoni (foto sotto). Due noni posti per il "deb" del Super Trofeo Nicola Larini. Ma con ancora 5 round da disputare (Silverstone; Paul Ricard; Spa; Nurburgring; Valencia, prologo delle finali mondiali che si svolgeranno sullo stesso tracciato) siamo certi che ne vedremo delle belle.





Sopra: i doppi terminali di scarico centrali. A sinistra: al centro del volante, oltre ai tasti di alcune funzioni, sono posti i pomelli di regolazione di ABS (verde) e traction control (rosso). Nella parte bassa della plancia il pomello (verde) del ripartitore di frenata. Sotto: l'ala posteriore regolabile, a profilo singolo con attacchi nella parte superiore. A sinistra: la Pirelli ha realizzato appositi pneumatici con la carcassa più rigida. In basso: la parte frontale ampiamente modificata con uno splitter e alette laterali per aumentare il carico aerodinamico e la parte superiore del cofano con le due bocche di sfogo dell'aria calda del radiatore.

tra regolazione importante è quella dell'altezza da terra della vettura, che si può modificare agendo sulle ghiera di bloccaggio delle molle facendole scorrere sul gambo filettato degli ammortizzatori Ohlins TTX36 regolabili in estensione e compressione su 28 posizioni, oltre al precarico delle molle di cui sono disponibili cinque tipi differenti. Anche le barre antirollio sono regolabili, l'anteriore a coltello e la posteriore su due posizioni. L'impianto frenante utilizza le pompe di serie con sistema Abs Bosch racing, dischi freno autoventilati, anteriori da 380 mm e posteriori da 355 con fascia frenante larga per garantire maggiore smaltimento del calore e durata, accoppiati a pinze Brembo radiali rispettivamente a sei e quattro pompanti. Il pilota può modificare anche la ripartizione di frenata sui due assi, che opera fino alla soglia di ingresso dell'ABS a sua volta regolabile su 12 posizioni. Altri due aspetti sui quali i tecnici Lamborghini si sono concentrati sono l'alleggerimento e l'ottimizzazione, sia in termini di gestione

in pista sia riferita alla performance aerodinamica. La carrozzeria è realizzata in piccoli pannelli in composito fissati con clips, con un dimezzamento del peso rispetto all'originale e agevolando il lavoro dei meccanici, oltre al vantaggio di poter sostituire solo la parte danneggiata in caso di urti. La parte anteriore è modificata in modo sostanziale, con l'adozione di un unico radiatore centrale che ha richiesto l'apertura nella parte superiore del cofano di due bocche di sfogo dell'aria calda, che grazie a un attento studio di fluidodinamica ha contribuito a limitare l'effetto portante all'anteriore. Lo studio della veste aerodinamica è stato portato avanti con la collaborazione della Dallara, che in parte si è occupata anche della dinamica del veicolo, ottimizzando tutto l'insieme per ottenere la massima efficienza, con il carico incrementato del 30% senza penalizzare l'avanzamento, e stabilizzando la vettura in condizioni di imbardata, quando c'è criticità. All'anteriore è stato adottato uno splitter con due



canali diffusori inferiori, quindi la parte inferiore della vettura è completamente carenata con il fondo piatto fino all'inizio del voluminoso diffusore posteriore che, partendo all'altezza dei bocchettoni di rifornimento, genera un notevole carico e lavora in combinazione con l'ala superiore regolabile. Per sopportare le maggiori sollecitazioni, in funzione dei maggiori carichi aerodinamici e della potenza scaricata solo sull'asse posteriore, la Pirelli

Sopra: da sinistra, l'autore del servizio con Edoardo Bonanomi, titolare di Automobile Tricolore insieme a Raffaele Giannoni, e due collaboratori. In alto: il posto di guida con il sedile racing, le cinture a sei punti, e il volante estraibile. In basso si nota anche il terzo pedale della frizione, che si utilizza solo per partire e quando ci si ferma.



ha sviluppato pneumatici con una carcassa più rigida (dimensioni 305/645-18 anteriori, 315/680-18 posteriori).

Il V10 da 5,2 litri è stato leggermente "addomesticato" tramite l'applicazione di due brida da 41 mm all'aspirazione a valle delle farfalle, scendendo da 620 a 590 Cv a 8.500 giri/min così come la velocità max è autolimitata elettronicamente a 285 km/h, tuttavia tramite alcune modifiche e la gestione elettronica Motec l'erogazione è stata ottimizzata per l'utilizzo in corsa.

Altre modifiche hanno riguardato i condotti di aspirazione, in materiale composito, con filtri dedicati, e i terminali di scarico con uscita centrale, più liberi ma con catalizzatore omologato, mentre i collettori di scarico sono originali così come le componenti del motore. L'impianto di raffreddamento è stato modificato con il radiatore dell'acqua unico montato in posizione anteriore centrale in luogo

dei doppi radiatori laterali, mentre nella parte sinistra della fiancata, dietro le portiere, si trova il radiatore olio motore e a destra quello dell'olio cambio. Completamente rifatto l'impianto elettrico, con cablaggi di tipo militare e diviso in sezioni per agevolare la ricerca di inconvenienti e l'eventuale sostituzione, e quello della benzina. La trasmissione è composta da un cambio X-Track sequenziale a sei rapporti (fissi quando si corre nel Trofeo ma sostituibili partecipando ad altre gare), sviluppato per la Huracán, con innesti frontali e attuatore elettrico Magneti Marelli che aziona il selettore delle marce. Il differenziale autobloccante, di tipo meccanico, ha un precarico fissato al 40%.

La frizione è a triplo disco in materiale sinterizzato. Motore e cambio sono sigillati per evitare manomissioni, assicurando un chilometraggio di circa 10.500 km (per il cambio revisioni leggere intermedie a 3.500 km).

Adrenalina pura

Il tracciato di Franciacorta forse va un po' stretto all'esuberante potenza del "Toro" Huracán LP 620-2, ma lungo i suoi 2.500 metri propone una serie di situazioni ideali per saggiare le varie doti della "Lambo": due belle staccate, due curve da fare in percorrenza che richiedono un buon ingresso, una Esse lunga e una secca dove valutare i trasferimenti di carico e l'agilità, un rampino dove occorre girare in un fazzoletto e ripartire quasi da fermi mettendo in terra la cavalleria, un curvone da fare in accelerazione cambiando le marce con la macchina in appoggio e, per non farsi mancare nulla, un "cavatappino" dove l'anteriore non deve scivolare verso l'esterno "spinto" dalla pendenza a sfavore. L'accesso all'abitacolo è piuttosto agevole, grazie ai tubi laterali della gabbia bassi e al volante estraibile, e la posizione di guida si rivela ideale, con volante e pedaliera in asse, ottima visibilità esterna e della strumentazione,

Nell'altra pagina, foto in alto da sinistra: sospensione anteriore, in primo piano il braccetto sterzo e il convogliatore di raffreddamento freni, dietro l'ammortizzatore Ohlins TTX36 regolabile, la barra antirollio regolabile. Nel punto di attacco del triangolo superiore si notano gli spessori per variare l'angolo di camber; il disco freno anteriore da 380 mm accoppiato alla pinza Brembo Radiale a sei pompanti; sospensione posteriore.



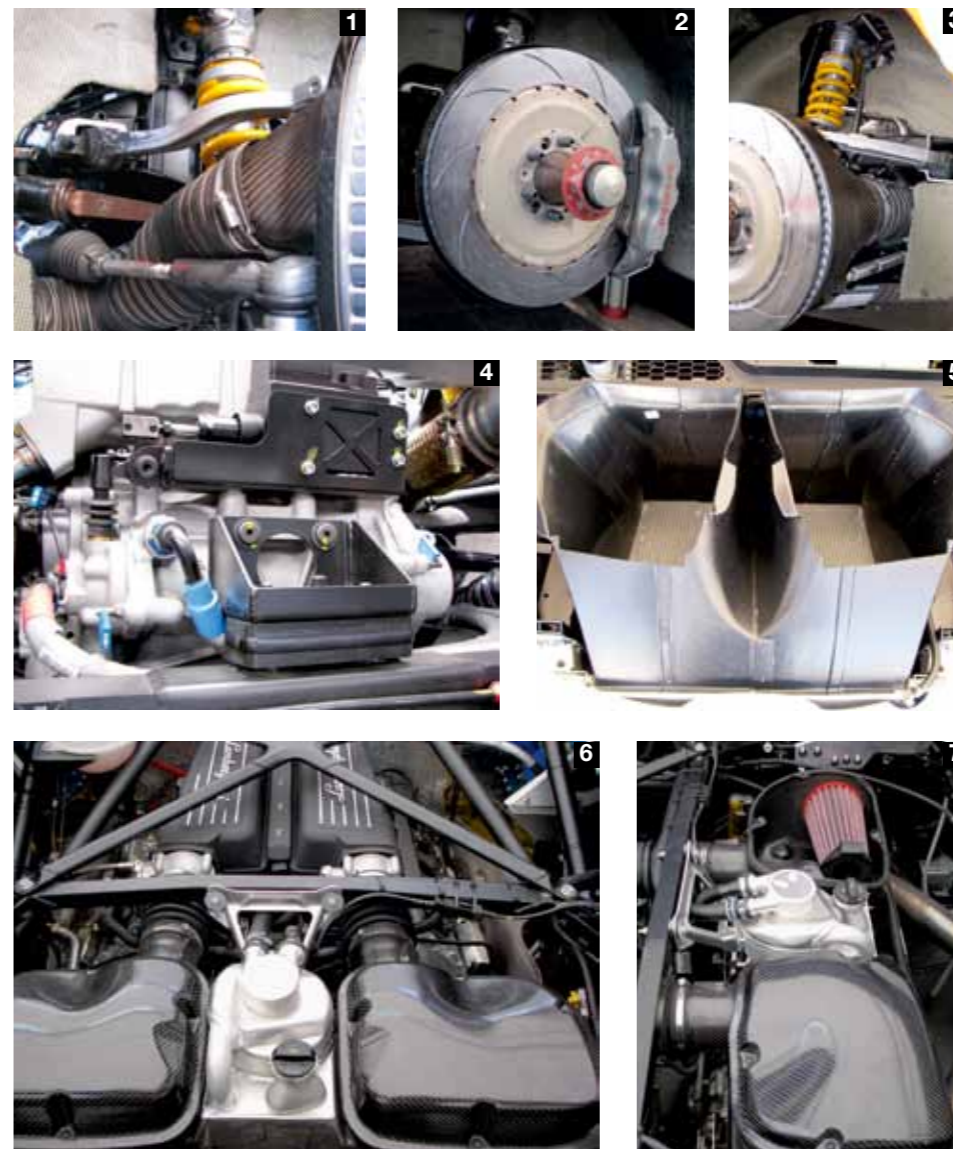
La grintosa vista posteriore evidenzia il voluminoso estrattore, con paratie verticali per incanalare i flussi, che lavora in combinazione con l'ala.

così come sono immediatamente raggiungibili i pomelli di regolazione del traction control (8 posizioni) e ABS (12 posizioni) posti sulla parte centrale del volante, che regoliamo in posizione intermedia. La pedaliera ha il terzo pedale, per la frizione, che si usa solo per la partenza e l'arresto ai box, dopo di che la cambiata avviene semplicemente azionando i paddle dietro la corona del volante: destro per salire di rapporto, sinistro per scendere, con la funzione di "blip" automatica. La partenza è agevole, grazie alla frizione modulabile, e immediatamente abbiamo modo di verificare la velocità e precisione del cambio, che solo in alcuni casi nella scalata in terza o seconda marcia ci imprime una sorta

di spinta in avanti. Per il resto il cambio inghiotte rapidamente le marce, così com'è rapido a salire di giri il V10 modenese: pronto nella risposta e con una spinta corposa ma non brutale da mettere in crisi il pilota, anche in situazioni critiche come accelerazioni con marce basse (come la 1^a marcia al rampino) e la macchina in appoggio mentre si sale di rapporto, a patto di non esagerare e potendo contare anche su "san traction control". Così come aiuta l'azione dell'ABS, potendo tirare la frenata decisa fin dentro la curva pur mantenendo la direzionalità. Va detto che l'azione dell'ABS, pur avendo una soglia media, l'abbiamo avvertita solo in paio di occasioni quando abbiamo provato l'affondo per ve-

dere il limite, mentre con l'utilizzo "normale" l'impianto Brembo si è dimostrato all'altezza della situazione, con un mordente iniziale non eccessivo ma preciso e modulabile. A livello di assetto abbiamo trovato un avantreno bello attaccato a terra, che consente ingressi in curva rapidi e precisi, così com'è precisa la percorrenza e nonostante la stazza (1.270 kg) tutto sommato agevole i cambi di direzione, mentre andando a forzare frenata e ingresso curva, soprattutto quelle più chiuse, si deve prestare attenzione a un innesco di sovrasterzo. Insomma, meglio non ascoltare il vecchio adagio che suggerisce di prendere il toro per le corna, noi l'abbiamo preso per il... volante e ci siamo divertiti un sacco. **A**

Sotto, al centro, da sinistra in senso antiorario: i convogliatori dell'aria calda in uscita dal radiatore centrale; l'attuatore elettrico Magneti Marelli che aziona il selettore del sequenziale; sopra il V10. In primo piano i cassoncini di aspirazione e il serbatoio olio; i filtri aria studiati da BMC, nella parte sinistra i condotti con le flangiate da 41 mm a monte delle farfalle. In basso il braccetto di regolazione convergenza, in alto la barra antirollio regolabile su due posizioni.



★ LAMBORGHINI HURACÁN LP 620-2 SUPER TROFEO ★

MOTORE
Ciclo Otto. Posizione centrale longitudinale. 10 cilindri a V, monoblocco e testate in lega leggera di alluminio. Distribuzione bialbero in testa, quattro valvole per cilindro. Gestione elettronica Motec Racing. Alimentazione a iniezione diretta, apparato di aspirazione con prese dinamiche, cassoncini e filtri speciali, flange all'aspirazione di 41 mm, terminali di scarico racing, lubrificazione a carter secco. Cilindrata 5.200 cc. Potenza max 590 Cv a 8.200 giri/min. Coppia max 570 Nm a 6.500 giri/min.

TRASMISSIONE
Trazione posteriore. Cambio X-Track sequenziale a 6 rapporti + RM, con comando al volante elettroattuato. Differenziale con autobloccante meccanico con taratura al 40%. Frizione triplo disco in materiale sinterizzato.

AUTOTELAIO
Scocca a costruzione ibrida, rinforzata con gabbia di sicurezza saldata., aggiunta di telaio tubolare posteriore e traverse anteriore e posteriore. Pannelli carrozzeria in composito con fissaggio a clips. Splitter anteriore con due canali diffusori inferiori, fondo piatto centrale, diffusore posteriore e ala regolabile. Sospensioni a ruote indipendenti: anteriori e posteriori a doppi triangoli sovrapposti, ammortizzatori Ohlins regolabili in estensione e compressione su 28 posizioni e precarico molle, barre antirollio regolabili, anteriore a coltello, posteriore su due posizioni. Freni a disco auto ventilati sulle quattro ruote, anteriori da 380x35 mm, post 355x32 mm, pinze radiali Brembo a 6 e 4 pompanti, sistema ABS Bosch racing regolabile su 12 posizioni, ripartitore di frenata. Traction control regolabile su 8 posizioni. Cerchi in lega da 11J x18" ET 28,8 anteriori, 12Jx18" ET 32. Pneumatici Pirelli (slick) 305/645-18 anteriori, 315/680-18 posteriori.

DIMENSIONI E PESO
Passo 2.620 mm. Carreggiata ant. 1.695 mm, post. 1.660 mm. Peso 1.270 kg. Rapporto peso-potenza 2,05 kg/cv. Capacità serbatoio 118 lt.

PREZZO
230.000 euro + IVA