



EXTRA

In pista con la Lamborghini Huracán Super Trofeo EVO 2



Prendi il Toro per il VOLANTE

Sul Cremona Circuit, Eugenio Mosca, pilota e giornalista, ha condotto lo speciale test della Lamborghini Huracán Super Trofeo EVO2 di Bonaldi Motorsport che ha vinto la Serie Continentale Monomarca del Toro. Con una vettura simile il team bergamasco ha conquistato anche il Tricolore GT Cup Endurance, festeggiando nel migliore dei modi i 30 anni di attività

Di Eugenio Mosca | Foto di Alex Galli



Lamborghini Huracán Super Trofeo ha vinto con i piloti Loris Spinnelli e Max Weering, firmando otto vittorie su dieci gare oltre alla piazza d'onore nelle "Grand finals" mondiali di Portimao, il Super Trofeo Lamborghini Europa. La "sorella" pilotata da Miloš Pavlović e Michael Fischbaum si è aggiudicata il Tricolore GT Endurance nella categoria Cup. Davvero il miglior modo per festeggiare i 30 anni di attività per il team Bonaldi Motorsport di Bergamo. Questa bella storia ce la racconta Michele Brusa, General Manager della squadra bergamasca: "È un grande traguardo,

perché non sono molti i team che possono festeggiare i 30 anni di attività ma soprattutto se pensiamo che il tutto è nato dall'idea della famiglia Bonaldi di fornire un servizio legato anche all'attività sportiva all'interno della nostra concessionaria Porsche, che all'inizio degli anni '90 non era proprio una cosa scontata. Tutto è partito da due ponti dedicati all'interno dell'officina, ora siamo arrivati a schierare anche cinque macchine, che significa un bell'impegno: un reparto dedicato presso la nostra sede, con cinque addetti che lavorano a tempo pieno e un gruppo che può arrivare a occupare anche fino a

25 persone nei weekend di gara. Che significa anche creare un bell'indotto". Già, alla faccia dei benpensanti che considerano il motorsport solo alla stregua di un giochino per ricchi, dimenticando troppo spesso che questo "movimento" crea anche posti di lavoro diretti e indiretti, per la realizzazione dei materiali e ricambi necessari. "È una grande soddisfazione - prosegue Brusa -, perché tutto è nato dalla passione della famiglia Bonaldi e prosegue tuttora con il Gruppo Eurocar all'interno del quale Bonaldi è uno degli elementi portanti. Per noi il motorsport è un asset legato ai marchi che rappresentiamo (Lamborghini, Porsche e il Gruppo VW), ma senza la passione e le persone che la sanno coniugare in professionalità non si va da nessuna parte". Una storia nella quale possiamo vantare anche una piccola partecina diretta: l'allora gran capo Piero Bonaldi diede infatti la possibilità a chi scrive di disputare quattro gare (compresa la 500 km di Misano) della Targa Tricolore Porsche 2003 (l'antenna della attuale Porsche Carrera Cup) con una 996 GT3 Cup.

Per la stagione 2022, la quattordicesima del monarca del Toro, Lamborghini Squadra Corse ha ulteriormente evoluto la Huracán Super Trofeo, che ha preso la denominazione EVO2, soprattutto a livello estetico, anticipando gli stilemi che caratterizzeranno le stradali dei prossimi anni, e di efficienza aerodinamica sviluppata con la Dallara. Kit messo a disposizione dei clienti sportivi per aggiornare la versione precedente. Nel frontale saltano subito all'occhio i nuovi gruppi ottici più sottili, le prese d'aria differenti, che ottimizzano i flussi d'aria, e il nuovo labbro inferiore fisso. Altre novità riguardano anche componenti della carrozzeria, come i rivestimenti dei brancardi e i parafranghi posteriori in pezzo unico, ma



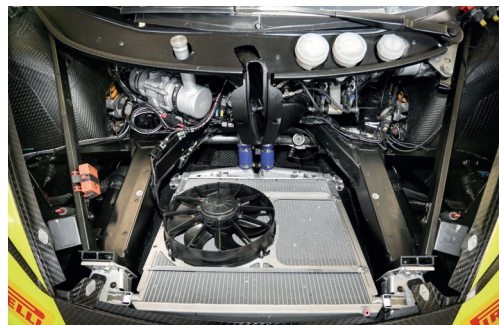


soprattutto le appendici aerodinamiche inferiori realizzate in carbonio, deviatori laterali ed estrattore, che si combinano con la voluminosa ala a profilo unico regolabile. La vettura, come ci spiega Marco Bielli, è molto sensibile all'effetto aerodinamico determinato dall'inclinazione del fondo, infatti compatibilmente con l'altezza minima da terra vincolata per regolamento si adotta un assetto "puntato" per ottimizzare il flusso inferiore cercando il migliore bilanciamento con l'ala posteriore. Per quanto riguarda la parte meccanica è stato rinnovato l'impianto frenante, con l'aumento delle fasce frenanti e dello spessore delle pastiglie (materiale TM) per allungare la durata. L'impianto dispone di dischi freno da 390x34 mm all'anteriore e 355x32 mm al posteriore, accoppiati rispettivamente a pinze a sei e quattro pompanti, ripartizione di frenata sui due assi e ABS Racing regolabile su 12 posizioni. Il telaio, identico a quello della stradale tranne per la modifica del punto di attacco posteriore per il cambio trasversale, è più rigido del 45% grazie anche all'adozione della gabbia di sicurezza che lega la cellula centrale ai punti di attacco delle sospensioni e alla traversa posteriore. Invariati anche i punti di attacco delle sospensioni, tranne per l'ancoraggio con boccole rigide in teflon e punti di fissaggio che tramite appositi spessori ampliano le carreggiate e consentono di

variare gli angoli di camber (con limite massimo "suggerito" da Pirelli). I bracci sospensione restano quelli della vettura stradale, mentre sono differenti i mozzi con fissaggio centrale monodado e gli ammortizzatori, Ohlins regolabili (su 24 posizioni) in estensione e compressione. Anche la barra antirollio posteriore rimane di serie, però con doppia regolazione per parte, mentre quella anteriore specifica dispone di quattro regolazioni per parte tramite rotazione dei coltelli.

Anche il motore V10 di 5.2 litri rimane quello della Huracán stradale, ma con un differente sistema di aspirazione, con aircscope e filtri differenti, così come sono differenti i catalizzatori finali che unitamente alla gestione elettronica specifica garantiscono una resa ottimale del propulsore, per una potenza massima, "calmierata" tramite due restrittori da 41 mm all'aspirazione, di 620 CV a 8.250 giri/min, che in funzione del peso di 1.270 kg significa un rapporto di 2.05 kg/CV, e una coppia di 570 Nm a 6.500 giri/min. In questa configurazione il V10 del Toro vanta una percorrenza "consigliata" di 10.000 km prima della revisione. Il cambio X-Track trasversale, con attuazione elettro-idraulica, è invece specificamente racing: i sei rapporti sono fissati per regolamento, mentre sul differenziale autobloccante meccanico è possibile variare il precarico.

Dopo avere visto com'è fatta eccoci al momento clou. La Huracán Super Trofeo EVO2, ancora più grintosa nella livrea psichedelica della Bonaldi Motorsport, ci aspetta nel box del Cremona Circuit, tracciato ideale per saggiare una macchina come questa perché abbina una parte lenta ad una veloce dove poter scaricare l'abbondante cavalleria e mettere alla prova tenuta laterale e potenza della frenata. Dato che il sedile è fisso aggiustiamo la posizione di guida con alcuni spessori dietro la schiena, in modo tale da ottenere la giusta distanza con i pedali e il volante, regolabile in altezza. In breve troviamo una corretta posizione ergonomica e un'ottima visibilità esterna e del quadro strumenti, soprattutto dei LED che in sequenza indicano il momento ideale per la cambiata. Alla nostra destra siede Pavlović, che oltre a illustrarci i comandi ci dà qualche dritta su come utilizzare al meglio la "bestia". La pista si presenta in condizioni piuttosto infide: si sta asciugando ma presenta ancora parecchie chiazze di umido, perciò il team decide di farci partire con pneumatici rain. Scelta corretta per "stare dalla parte della ragione", che però si rivelerà deleteria dopo alcuni giri quando il surriscaldamento degli pneumatici provocherà parecchio "movimento" della macchina accentuandone la scivolosità nelle situazioni "delicate", tanto da valutare con l'esperto Miloš la possibilità di un rientro ai box per la sostituzione degli pneumatici con le slick. Ma dato che non c'è abbastanza tempo mi concentro nella guida cercando di sfruttare al meglio il, comunque, alto potenziale a disposizione e, soprattutto, evitare errori deleteri dopo qualche "avvertimento" del "Torello". D'altronde il sound che riempie l'abitacolo, con le note del V10 che diventano acute con il salire dei giri, diventa talmente coinvolgente da farti sentire un direttore d'orchestra in grado di comandare la "strumentazione" con delicati tocchi del piede destro, essendo a corto di allenamento ho preferito usare quello anche per il freno, e delle mani. Il V10 bolognese, infatti, è pronto nella risposta al minimo tocco di acceleratore, con una spinta corposa, tanto che all'uscita delle curve lente da seconda marcia conviene anticipare l'inserimento del rapporto superiore per agevolare





un'accelerazione lineare limitando possibili criticità dovute a un'erogazione brutale, e un rapido allungo, agevolato dalla perfetta funzionalità del cambio, rapido nei passaggi di marcia sia in salita sia in scalata, rispettivamente con i paddle destro e sinistro, dove non occorre l'utilizzo della frizione e in caso di regime di giri a "rischio" (troppo alto) adegua l'inserimento del rapporto inferiore. Ad aiutarci nella gestione della potenza contribuisce anche la regolazione del Traction Control, su otto posizioni, così come l'ABS Racing aiuta nella fase di frenata e ingresso curva, dove la Lambo se la cava egregiamente. E dove è stato vero amore! Con una frenata potente e precisa e un inserimento millimetrico, nonostante la "precarietà" degli pneumatici rain. Proprio queste doti suggeriscono, come indicato da Pavlović, di ritardare la frenata fin dentro la curva chiudendo la traiettoria e squadrandola a centro curva in modo tale da poter accelerare prima possibile con le ruote già abbastanza dritte. Infatti, dovendo fare i conti anche con la sofferenza degli pneumatici, l'impressione è che la Lambo soffra un po' nella fase di percorrenza centrale nelle curve lente che chiudono, mentre le cose vanno decisamente meglio, pur dovendo usare i guanti di velluto data la situazione, in quelle medie e veloci. Insomma, meglio non ascoltare il vecchio adagio che suggerisce di prendere il "toro per le corna", noi l'abbiamo preso per il... volante a cloche e lui, a parte qualche colpo di coda come si può apprezzare nell'immagine, si è messo docilmente al nostro servizio regalandoci grande divertimento.

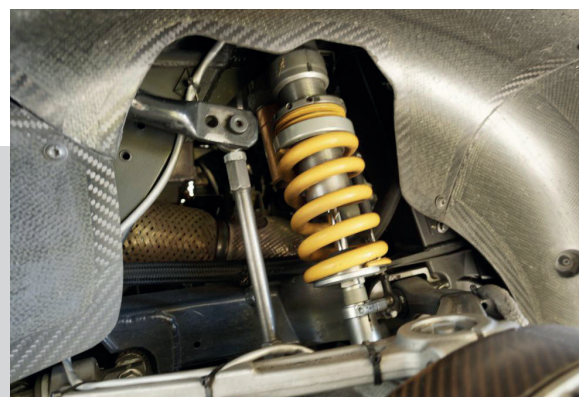
SCHEDE TECNICA LAMBORGHINI HURACÁN SUPER TROFEO EVO2

AUTOTELAIO

Scocca con costruzione ibrida alluminio e composito, irrigidita del 45%, con gabbia di sicurezza imbullonata, aggiunta di telaio tubolare posteriore e traverse anteriore e posteriore. Pannelli carrozzeria in composito con fissaggio. 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 24 posizioni, e precarico molle, barre antirollio regolabili, anteriore a coltello su 4 posizioni, posteriore su 2 posizioni. Freni a disco autoventilati sulle quattro ruote, anteriori da 390x34 mm, post 355x32 mm, pinze radiali a 6 e 4 pompanti, sistema ABS Bosch racing regolabile su 12 posizioni. Traction control regolabile su 8 posizioni. Cerchi in lega da 11J x18" ET 28.8 anteriori, 12Jx18" ET 32. Pneumatici Pirelli (slick) 305/660-18 anteriori, 315/680-18 posteriori.

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 realizzati ad hoc, flange all'spirazione di 41 mm, terminali di sca-



Inquadra il QR Code con lo smartphone per vedere il video



rico racing, lubrificazione a carter secco. Cilindrata 5.200 cc. Potenza max 620 cv a 8.250 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 sintetizzato.

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

Euro 250.000 + IVA