

**PRIMO TEST - BMW SERIE 5 GRAN TURISMO:  
EQUILIBRIO PERFETTO TRA SPORT E CONFORT**



MENSILE - OTTOBRE 2009  
ANNO 25 - N. 10 - €4,20 in Italia

# Automobilismo

**SPECIALE SALONE**

*IN DIRETTA*

**TUTTE LE NOVITÀ  
DI FRANCOFORTE**

**LA GRANA DEL MESE: DPF**

**Il filtro che non... filtra**

a pag. 10



**MINI COUPÉ CONCEPT**

**PROVE&TEST**

Alfa Romeo MiTo 1.4 MultiAir  
Audi A4 Allroad 3.0 TDI S tronic quattro  
Ford Focus RS  
Mazda MX-5 Roadster Coupé 2.0 Fire AuL.  
Mercedes-Benz SL 63 AMG Performance  
Nissan 370Z Coupé Lev 2  
Subaru Legacy Outback 2.5i  
Toyota Prius 1.8 HSD Executive  
Volvo XC 60 2.4D FWD DRIVE Kinetic

**QUATTROMILA CAVALLI SCATENATI  
NOVE SUPERCAR SI SFIDANO IN PISTA**



SPORT





Un'intera sessione di test in pista al volante della sportiva del Toro preparata per il trofeo monomarca Lamborghini: potentissima ed emozionante, si lascia condurre senza troppe difficoltà anche da chi non indossa quotidianamente tuta e casco. Raggiungere il limite è però tutt'altra questione...

# UN GIORNO DA PILOTI

**"P**otrebbe interessarvi un test in pista con la nostra Lamborghini Super Trofeo?" Inizia proprio così la giornata, con la telefonata di Tommy Maino, uno dei piloti che hanno messo a punto la vettura con cui il team Puresport parteciperà alla gara del Paul Ricard del Campionato monomarca dedicato alle sportive del Toro. Un'occasione più unica che rara alla quale non vogliamo certo rinunciare, anche perché la pista di Varano (PR) è stata prenotata in esclusiva per una serie di test nel corso dei quali effettueremo un'intera sessione di prove. Contenere l'entusiasmo e le emozioni di fronte alla Gallardo appoggiata a terra sui martinetti pneumatici per il cambio gomme non è facile come dirlo, così come accedere al posto di guida è un'impresa abbastanza ardua e richiede una certa agilità per districarsi tra la fitta rete di tubi che compongono il roll bar. Nonostante questo piccolo disagio iniziale, in un attimo ci sentiamo già avvolti dal sedile in fibra di carbonio, apprezzando una posizione di guida pressoché identica a quella della Gallardo di serie, dalla quale la Super Trofeo riprende anche l'elegante chiave di avviamento, da ruotare

Fabio Suvero - Foto Alessio Barbanti



#### ALETTONE FISSO E SCARICO RACING

Da sinistra in basso, in senso orario, l'alettoni fisso in fibra di carbonio, che aumenta il carico verticale in velocità rispetto a quello a scomparsa della vettura di serie, l'estrattore d'aria maggiorato, realizzato in fibra di carbonio, in corrispondenza del quale si trovano i 4 terminali dell'impianto di scarico più libero rispetto a quello della Gallardo LP 560-4, la presa d'aria sul parafango posteriore, identica a quella dell'auto standard e il finestrino scorrevole in plexiglas.

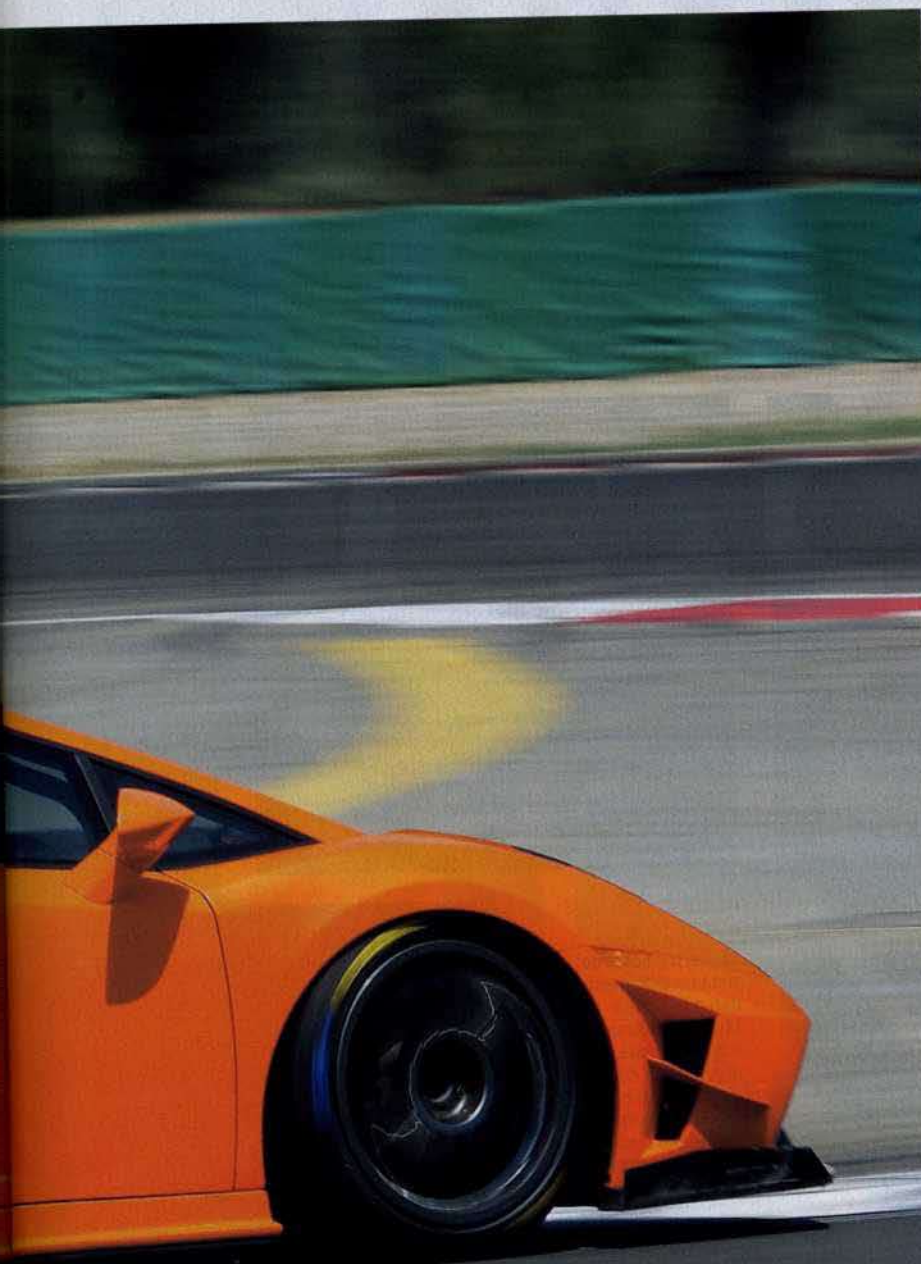


## MONOGOMMA PIRELLI

A fianco, i cerchi in lega da 18 pollici che accolgono i pneumatici Pirelli, gli unici ammessi nel campionato monomarca, in configurazione slick o rain. Gli sfoghi d'aria laterali sono stati ampliati per favorire lo scambio termico, così come lo spoiler maggiorato è stato completamente rivisto in funzione dell'aerodinamica.



per avviare il motore proprio come sull'auto di normale produzione. Il boato proveniente dallo scarico non è però lo stesso, al pari del raggio di sterzata, naturalmente più ampio a causa delle differenti geometrie delle sospensioni che altrimenti potrebbero provocare dannosi contatti tra pneumatici e archi ruota nelle sterzate più pronunciate. In compenso l'attacco della frizione è dolce almeno quanto quello della vettura di serie, così come il motore risponde con una progressività tale da far calare per un istante la tensione accumulata in attesa della partenza. Il primo giro lo dedichiamo a "prendere le misure" con la vettura, saggiandone comunque l'immediatezza con cui risponde il cambio, sempre settato nel programma corrispondente a quello Corsa della versione stradale, la risposta pronta del motore fin dai regimi più bassi e la potenza frenante, talmente elevata da obbligarci in più occasioni a rilasciare per un attimo il pedale prima di inserire l'avantreno in traiettoria per avviare a un rallentamento superiore alle aspettative. Meglio quindi aumentare il ritmo, fermo restando che in queste occasioni è sempre meglio evitare eccessi di confidenza con la vettura, dopo tutto il nostro compito è quello di provarla, non certo di tentare di emulare le gesta dei piloti schierati al via del Campionato. Proviamo quindi a ritardare la staccata alla fine del rettilineo principale, ma non ancora abbastanza per poter sfruttare tutta l'esuberanza dell'impianto frenante. Comunque sia, ora sentiamo che l'appoggio è più saldo, finalmente i pneumatici iniziano a lavorare come si deve, l'aderenza è altissima, il sottosterzo non si avverte e il musetto





#### ACQUISIZIONE DATI AIM SPORTS

Sopra, il display del sistema di acquisizione dati Aim Sports MyChron3 Dash, che indica velocità, regime di rotazione del motore, indicatore di cambio marcia, tempo sul giro, intertempi e miglior tempo registrato. Più in alto, l'abitacolo "spogliato" per ridurre il peso e il volante a tre razze, appiattito nella zona superiore e in quella inferiore e dotato del sistema di sgancio rapido. Sulla sinistra, il sedile a guscio, affiancato da un secondo sedile, naturalmente non usato in gara.

**STACCABATTERIA  
E ANTINCENDIO**

A sinistra, la consolle, con il piccolo display del sistema per rilevare i tempi sul giro fornito dalla Casa, affiancato dallo staccabatteria. Più in basso, i comandi dell'impianto di estinzione. Il tasto Esp, che sulla vettura di serie esclude il controllo di stabilità, assente sulla Super Trofeo, attiva una specifica taratura dell'Abs per il bagnato.



della Gallardo non fa in tempo a fiutare il punto di corda che è già arrivato il momento di accelerare. Dosiamo accuratamente il pedale del gas per paura di scompensare l'assetto in accelerazione ma ci accorgiamo che c'è ancora parecchio margine, d'altra parte anche nella vettura di serie l'aderenza in uscita di curva non viene mai a mancare, non solo grazie alla trazione integrale, ma anche per merito della progressività con cui il V10 eroga i suoi oltre 500 cavalli di potenza. Affrontiamo un rapido cambio di

direzione in velocità e scopriamo una prontezza e una stabilità simili a quella della vettura di serie, ma anche in uscita di curva la Gallardo infonde sempre tanta sicurezza, quanto basta per non generare apprensione nel dosaggio del pedale dell'acceleratore da metà curva in avanti. Insomma, oltre che straordinariamente efficace, la Super Trofeo sembra anche molto facile e sicura, tanto da invogliarci, giro dopo giro, a ritardare la staccata, aumentare gradatamente la velocità di percorrenza di curva e anticipare l'accelerazione, finché, a un certo punto un deciso sovrasterzo in uscita di curva ci avverte che la macchina è sì sicura, ma fino a un certo limite, perché poi per apprezzarne tutto il potenziale occorre un giusto mix di conoscenza del mezzo, esperienza e sangue freddo. Ed è proprio questa la differenza che intercorre tra il tester e il pilota professionista, capace per esempio di percepire con un certo anticipo il deterioramento dei pneumatici in modo da evitare manovre



brusche e conseguenti reazioni controproducenti sui tempi di percorrenza. Decidiamo quindi di tornare su ritmi più consoni al tipo di test che stiamo svolgendo, notando comunque una diminuzione del grip in curva dovuta a pneumatici non più freschissimi che impongono una guida più attenta, dato che in queste condizioni il sottosterzo in inserimento e il sovrasterzo in uscita di curva sono sempre in agguato, anche perché la Super Trofeo è priva del sistema di controllo di stabilità montato sulla vettura di serie. Ancora qualche giro per confermare le impressioni finora raccolte, poi il cartello esposto dai box sulla linea del traguardo ci indica che la nostra sessione di prova è terminata. Un vero peccato perché la guida della Super Trofeo oltre che emozionante è davvero molto gratificante, ma anche un sollievo non indifferente: le temperature raggiunte nell'abitacolo mettono davvero a dura prova il fisico del pilota, basti pensare ai 52° indicati test dal display del termometro interno. Quanto basta per capire che, oltre a capacità di guida, esperienza e sangue freddo, per cimentarsi al volante di questo "mostro" su quattro ruote occorre anche un allenamento fisico non indifferente.

## COPPIA D'ASSI

Andrea Invernizzi (terzo da sinistra nella foto) e Rosario Campagna (secondo da sinistra), un gentleman driver e il fondatore di Puresport ([www.puresport.it](http://www.puresport.it)), una società che da più di 8 anni organizza corsi di pilotaggio, si incontrano quasi per caso uniti dalla passione per il mondo dell'auto. Dalla frequentazione della pista a livello amatoriale alla decisione di partecipare a una vera e propria competizione il passo è breve e, quasi senza neanche rendersene conto, i due appassionati decidono

di schierarsi al via del trofeo monomarca Lamborghini. Puresport organizza così un vero e proprio team per gestire la Gallardo sui campi di gara, mentre Andrea Invernizzi parteciperà all'ultimo appuntamento del Super Trofeo al Paul Ricard (4 ottobre), con l'obiettivo di disputare l'intero Campionato durante la prossima stagione. Affiancato dal pilota professionista Mirko Venturi, impegnato ora nell'allenamento di Andrea, che si sta dimostrando un ottimo allievo sia per la sua attitudine alla guida sia per quanto riguarda impegno e buona volontà. I presupposti per la riuscita di questa difficile ma ambiziosa impresa ci sono tutti: "In bocca al lupo Andrea!"

### IL TEAM PURESORT AL COMPLETO

Da sinistra, Matteo Cavedoni (telemetria/acquisizione dati), Rosario Campagna (team principal/direttore sportivo), Andrea Invernizzi (pilota), Lanfranco Casartelli (pilota), Roberto Venieri (capo tecnico), Francesco Ravera (telemetria/acquisizione dati), Tommy Maino (pilota/istruttore), Mirko Venturi (pilota).





**SCHEDA TECNICA**  
Lamborghini Super Trofeo

**MOTORE**

Ciclo Otto, posteriore longitudinale, 10 cilindri a V. Distribuzione bialbero a camme in testa per bancata, 4 valvole per cilindro. Cilindrata 5.204 cc, alesaggio 84,5 mm, corsa 92,8 mm. Potenza max 570 Cv (419 kW) a 8.000 giri. Coppia max 55 kgm (540 Nm) a 6.500 giri.

**TRASMISSIONE**

Trazione integrale con giunto viscoso, cambio elettroattuato a 6 marce + rm.

**AUTOTELAIO**

Avantreno a ruote indipendenti, doppi bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno a ruote indipendenti, doppi bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Barra antirollio anteriore e posteriore. Sterzo a pignone e cremagliera con servocomando idraulico. Freni anteriori autoventilanti da 365 mm di diametro con pinze a 8 pistoncini, posteriori autoventilanti da 356 mm di diametro con pinze a 4 pistoncini. Cerchi in lega da 10x18" anteriori, 11x18" posteriori. Pneumatici 285/645 anteriori, 305/660 posteriori.

**DIMENSIONI E PESI**

Passo 2.560 mm, carreggiata ant. 1.632 mm, carreggiata post. 1.597 mm, lunghezza 4.345 mm, larghezza 1.900 mm. Peso 1.350 kg. Capacità serbatoio 90 litri.

**CONVOGLIATORE D'ARIA E DISCHI DEI FRENI BAFFATI**

Nella pagina a fianco, il vano anteriore, dominato dal convogliatore per estrarre l'aria calda dal radiatore. I dischi dei freni anteriori, a sinistra, hanno lo stesso diametro di 365 mm della vettura di serie, ma sono baffati e impiegano campane separate rispetto alle piste frenanti; le pinze sono a 8 pistoncini e stringono 4 pastiglie. Al retrotreno si trovano invece dischi da 356 mm e pinze a 4 pompanti (sulla destra).

