

**QUATTORUOTE**

# ICONE SENZA TEMPO

LE IMMORTALI DI IERI, DI OGGI E DI DOMANI



**SUPERCAR**



Quattroruote Speciale N.45 - Aprile 2022

# La mobilità del futuro

[www.bosch-mobility-solutions.com](http://www.bosch-mobility-solutions.com)

In futuro, sempre più veicoli saranno alimentati elettricamente e Bosch mette in campo tutto il proprio know how, operando su più fronti per raggiungere l'obiettivo emissioni zero.

**Scopri la mobilità del futuro secondo Bosch: elettrica, autonoma, connessa, personalizzata.**



Elettrica



**BOSCH**

Tecnologia per la vita



# ICONE SENZA TEMPO

LE IMMORTALI DI IERI, DI OGGI E DI DOMANI



INSTANT  
CLASSIC



RESTOMOD



SUPERCAR

# Sogni con le ruote

## L'intramontabile fascino delle supercar

**CAR**CULTURE

**L'auto è cultura.  
Espressione  
del proprio tempo.  
E noi vogliamo  
enfaticamente questo  
aspetto proprio  
nel momento in cui,  
di cultura dell'auto,  
ne sta nascendo una  
nuova. Rispettabile  
come le altre e con  
inedite declinazioni.  
Che esploriamo  
già a partire  
da questi volumi**

**Quattroruote Speciale**  
Periodico trimestrale n. 45  
Aprile 2022

*Direttore responsabile*  
Gian Luca Pellegrini

*Vice direttori*  
Laura Confalonieri  
Marco Pascali

*Progetto grafico*  
Stefano Tosi  
Erica Banchi

*Testi*  
Emilio Deleidi

*Revisione testi*  
Emanuele Barbaresi  
Marco Perucca Orfei

*Ufficio grafico*  
Carlo Annoni  
Carlo Dante

*Fotografie*  
Archivio Quattroruote

*Segreteria*  
Paola Pisati (coordinamento)  
Roberta Ermolli  
Elena Ravizzini

*Archivio*  
Massimo Calzone  
Lino Mattia

*Fotolito*  
Editoriale Domus

*Stampa*  
Elcograf S.p.A.  
Bergamo

Se c'è qualcosa che sembra restare immutato, anche in questo periodo di profonda trasformazione dell'automobile, è l'amore per le supercar. Le auto, cioè, nella loro forma più pura, votata al raggiungimento delle prestazioni più elevate possibili, arrivate a livelli inimmaginabili. Sogni proibiti, per i loro costi e limiti d'utilizzo, per la stragrande maggioranza dei comuni mortali, ma oggetti che è comunque bello ammirare, studiare, conoscere negli aspetti tecnici più sofisticati. Ecco perché abbiamo voluto dedicare il terzo volume di questo trittico proprio alle supercar. Arriva dopo altre due pubblicazioni – la prima consacrata alle instant classic, vetture di oggi destinate a lasciare un segno nel tempo, la seconda al restomod, il fenomeno di trasformazione in chiave moderna di modelli iconici del passato – e costituisce l'ideale completamento di una trattazione che intende esplorare le nuove forme della passione.

### La nostra selezione

Abbiamo scelto venti modelli che rappresentano il volto contemporaneo delle supercar, sia pure con sfumature diverse. Accanto a nomi storici e consolidati, la cui presenza era inevitabile in una pubblicazione di questo tipo (Ferrari, Lamborghini e Porsche in primis), abbiamo voluto dare spazio a proposte più originali e meno conosciute, perché è anche in queste piccole realtà che oggi trova terreno fertile il seme dell'innovazione tecnologica. Pure in questo caso, come per i volumi precedenti, abbiamo individuato tre grandi tipologie di soluzioni adottate.

### Termiche

Sono le supercar per eccellenza, quelle che montano poderosi motori a combustione interna, in grado di erogare potenze specifiche elevatissime, pur facendo a meno dei contributi derivanti da una parziale elettrificazione.

### Ibride

La doppia propulsione, ampiamente sdoganata nei modelli di grande serie e, ormai, anche nelle competizioni, è approdata di recente pure sulle vetture stradali più performanti.

### Elettriche

Nessuno scandalo: l'alimentazione a batteria oggi consente di raggiungere livelli di performance straordinari ed è logico che venga adottata anche per le supercar. Per le quali, più che l'autonomia, contano le straordinarie accelerazioni consentite dai powertrain elettrici.

**Nota** I dati pubblicati nelle schede tecniche sono quelli forniti dal costruttore; le prestazioni, salvo diversa indicazione, sono invece quelle rilevate dal Centro prove di Quattroruote.

### Editoriale Domus S.p.A.

*Editore*  
Giovanna Mazzocchi Bordone

*Amministratore delegato*  
Sofia Bordone

*Business Unit Media Director*  
Nicola Licci

*Brand Manager*  
Paolo Muratore

*Product Manager*  
Camilla Daolio

*Licensing & Syndication*  
e-mail: [licensing@edidomus.it](mailto:licensing@edidomus.it)

*Pubblicità*  
*Advertising Director*  
Ferruccio Belloni

Distribuzione per l'Italia  
Distribuzione SO.DI.P.  
Angelo Patuzzi S.p.A.  
20092 Cinisello Balsamo (MI)

Registrazione del Tribunale di Milano  
n° 561 del 22-10-1994

© Copyright 2022  
Editoriale Domus S.p.A. - Milano

È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'Editore.

---

# TERMICHE

---



**È la nuova declinazione delle performance: per andare forte, molto forte, non serve necessariamente una coupé bassa e scomoda. Lo si può fare dall'alto del confortevole abitacolo di una Suv. La Porsche lo ha insegnato, le altre Case l'hanno seguita: ora tocca all'Aston Martin, presto pure alla Ferrari**

# Aston Martin DBX707

## Benvenuti sulla Suv più potente di sempre

---

Può una Suv avere dignità di supercar? La risposta (affermativa) è scontata, quantomeno dal giorno (del 2002) in cui la Porsche presentò al mondo la sua Cayenne, in particolare la Turbo con il V8 4.500, dotato di due turbocompressori e altrettanti intercooler e 450 CV. Poi, a dare sostegno alla tesi, in attesa della sospirata Ferrari, sono arrivate la Lamborghini, con la Urus, la Maserati, con la Levante, le rivali Bentley e Rolls-Royce. E pure l'Aston Martin. Soffermiamoci, allora, su quest'ultima.

Per la Casa di Gaydon, la DBX non costituisce storicamente l'unica, vera escursione al di fuori del consolidato terreno delle granturismo: si pensi, per esempio, alle maestose berline Lagonda e Rapide. Ma i tempi sono cambiati e, oggi, se si vuole avere successo anche in un campo diverso da quello delle ammiraglie di prestigio, la strada da percorrere è quella delle ruote alte. Lo sforzo

è impegnativo: per la DBX, l'Aston ha dovuto progettare un telaio di alluminio completamente inedito, con parti fuse ed estruse, tra loro incollate e rivettate; nuove anche le sospensioni, con avantreno a quadrilateri e retrotreno multilink a cinque leve e molle pneumatiche. Della Mercedes AMG, azionista dell'azienda e suo partner in Formula 1, è invece il motore, un V8 4 litri biturbo da 550 CV. Su strada, la Suv inglese va benissimo, è agile e spigliata, rapida nei cambi di direzione, a dispetto di una lunghezza di oltre cinque metri; e in fuoristrada pure, nonostante gli ovvi limiti di una Suv prestazionale.

### **Un motore esuberante**

Una supercar, Suv o meno, per essere veramente super deve avere qualcosa in più. Ed ecco, allora, che l'Aston Martin arriva, a distanza di poco più di due anni dal lancio della prima versione,



L'intervento estetico più vistoso sul corpo vettura della DBX per questa versione 707 ha riguardato l'adozione di un grande estrattore posteriore, chiamato ad accrescere il carico aerodinamico sul retrotreno; il profilo della coda è sottolineato dalle caratteristiche luci continue a Led. Davanti, la griglia satinata a sei barre orizzontali è più larga e ci sono nuove prese d'aria per i freni, insieme con uno splitter differente





ASTOR MARTIN

DBX 707



La DBX707 adotta di serie sedili sportivi, anche se quelli Comfort sono disponibili senza sovrapprezzo: tutti possono essere regolati in 16 posizioni e riscaldati. Si può scegliere fra tre tipi di finiture diversi, con un mix di pelle e Alcantara e cromature scure dei dettagli. Le ruote sono da 22 pollici, con quelle da 23 di lega leggera offerte come optional



**Il posto guida riprende stile e caratteristiche della DBX già nota, ma la parte inferiore della console centrale è stata rivista, per alloggiare un nuovo selettore delle modalità di guida, che consente al conducente di avere subito a disposizione i diversi settaggi**

con la DBX707, versione vitaminizzata della sport utility di casa. Il lavoro di affinamento e potenziamento non ha risparmiato alcun aspetto della vettura, a partire ovviamente dal propulsore, che ne fa la Suv di serie al momento più potente del mondo, visto che neppure la Urus riesce a eguagliarla (si ferma a 650 CV).

Per sfruttare pienamente il potenziale del V8 4 litri sovralimentato, il team del powertrain engineering della Casa, guidato da Ralph Illenberger, ha sfruttato tecnologie innovative come, per esempio, l'adozione di cuscinetti a sfere al posto delle consuete bronzine dei due turbocompressori, così da ridurre ulteriormente il tempo di risposta. Una diversa calibrazione della gestione elettronica, poi, ha permesso di ottenere più potenza e coppia, valori che dunque ora si attestano, rispettivamente, su 707 CV (da cui la denominazione della vettura) e 900 Newtonmetro, contro i precedenti 550 e 700.

Altre novità si registrano nel comparto della trasmissione, che ora è sempre automatica a nove rapporti, ma prevede la presenza di una frizione a bagno d'olio, più efficace del classico convertitore nel gestire una coppia motrice tanto esuberante, e più immediata e diretta nell'assicurare i passaggi di marcia. Al punto da indurre l'Aston Martin a dichiarare, nonostante la massa non trascurabile della vettura (si parte dai 2.320 chilogrammi della versione "normale"), un tempo di appena 3,3 secondi per l'accelerazione da 0 a 100 km/h.

#### **Nessun aiuto elettrico**

Il salto prestazionale dimostra quanto si possa ricavare con un accurato lavoro di fine tuning da un propulsore che, comunque, vanta basi ben solide. Già nella versione "normale", del resto, il V8 Mercedes-AMG serie M177 passa dagli originari 510 CV a 550: tra

---

*La Porsche ha aperto la strada delle ruote alte più performanti con la Cayenne. Ora tocca agli inglesi seguirne le orme, dimostrando di sapersi porre sullo stesso piano prestazionale*

---

### **SCHEDA TECNICA**

#### **Motore**

Anteriore longitudinale, turbobenzina  
8 cilindri a V di 90°  
Cilindrata 3.982 cm<sup>3</sup>  
2 turbo e intercooler  
Potenza max 521 kW (707 CV)  
Coppia max 900 Nm

#### **Trasmissione**

Trazione integrale permanente  
Cambio automatico a 9 marce

#### **Dimensioni e massa**

Passo n.d.  
Lunghezza n.d.  
Larghezza n.d.  
Altezza n.d.  
Massa n.d.

#### **Prestazioni**

Velocità massima n.d.  
0-100 km/h 3,3 s  
(dati dichiarati dalla Casa)

le sue caratteristiche ci sono blocco cilindri e teste di lega leggera, due alberi a camme in testa per bancata, doppio variatore di fase, quattro valvole per cilindro, iniezione diretta, due turbo, altrettanti intercooler e, per contenere le emissioni, la disattivazione di quattro cilindri ai bassi carichi. Il dato rilevante è che il considerevole incremento di potenza (pari a 157 CV) è stato ottenuto intervenendo soltanto sulle componenti meccaniche e sulla gestione elettronica del propulsore, senza fare pertanto ricorso ad aiuti elettrici, come oggi invece spesso avviene: una DBX plug-in, infatti, arriverà certamente in futuro, ma non è ancora giunto il suo momento.

#### **Da integrale a posteriore**

L'incremento prestazionale, come sempre accade, ha comportato una serie di adeguamenti ad altri elementi della vettura. L'impianto frenante, per esempio, prevede di serie dischi carboceramici del diametro di 420 millimetri anteriori e di 390 posteriori, pinze con sei pistoncini e un raffreddamento più efficace: un sistema più potente, ma – al tempo stesso – che grava per 40,5 chilogrammi in meno sulle masse non sospese della sport utility.

È stata poi adottata una nuova versione del differenziale posteriore elettronico, che utilizza un rapporto finale di trasmissione più corto (3,27 contro il precedente 3,07): la DBX707 è quindi ora in grado di scaricare più coppia nelle marce inferiori. Immutata è, invece, la filosofia gestionale della trazione integrale permanente, che lascia al guidatore la possibilità di trasformare la Suv al 100% in una trazione posteriore. I setup delle sospensioni e dello sterzo, dal feeling più diretto, sono stati tarati per garantire maggiore immediatezza di reazioni. A tanta sportività, infine, non potevano che corrispondere modifiche estetiche adeguate, a partire dalla griglia frontale più larga e dal grande estrattore posteriore.

---

# TERMICHE

---



Teniamocene strette, auto di questa caratura, perché sono destinate a estinguersi: la prossima generazione della R8, infatti, sarà completamente elettrica. Rispetto alle altre declinazioni, la V10 performance RWD aggiunge, al fascino del dieci cilindri aspirato, la sola trazione posteriore, per la gioia di chi la guida

# Audi

## R8 V10 RWD

### Quel tocco performance che fa la differenza

---

È una di quelle auto che, come i panda, andrebbero protette, perché con la loro estinzione – prossima e già annunciata, visto che la sua erede sarà soltanto elettrica – se ne andrà per sempre un mondo irripetibile. Fatto di pura prestazione meccanica, erogata da un dieci cilindri aspirato diventato ormai ben rara avis, e di un layout perfettamente equilibrato, grazie alla collocazione posteriore-centrale del poderoso propulsore.

Alla R8, lanciata nel 2006, l'Audi è arrivata con un lungo percorso, disseminato di concept. Possiamo farne risalire le origini addirittura alla quattro Spyder del 1991, che collocava in un'architettura simile e in un body di alluminio un V6 di 2.8 litri, o alla coeva e più estrema Avus, munita di un W12 di 6 litri da oltre 500 CV. Oppure, ancora, alla Rosemeyer del 2000, omaggio all'omonimo pilota e alle leggendarie Auto Union degli anni 30, delle

quali riprende anche la suggestione di un propulsore estremamente frazionato (montava addirittura un W16 di 8 litri con 700 CV).

Ma la vera svolta per l'Audi, nel campo delle supercar, arriva con l'acquisizione nel '98 della Lamborghini, operazione che rende disponibile la piattaforma a motore centrale della Gallardo. La R8 trova proprio lì le sue radici, anche se, nella denominazione, preferisce condividerle con l'omonima Sport-Prototipo, cinque volte vincitrice della 24 Ore di Le Mans tra il 2000 e il 2005.

#### **Sinergie bolognesi**

Dal suo debutto a oggi, la R8 non è cambiata molto. Per lo stile, resta tributaria di un'altra e più definitiva concept, la Le Mans quattro, portata dall'Audi al Salone di Francoforte del 2003 per celebrare i successi della vettura da corsa. Nata con un V8 di 4 litri







Spyder e Coupé sono accomunate da interni la cui architettura, chiamata dall'Audi "Monoposto", racchiude il guidatore in un cockpit che ricorda da vicino quello delle vetture da corsa: non a caso, le R8 V10 performance RWD sono costruite nello stesso impianto di Neckarsulm delle versioni LMS GT4 da competizione, con le quali condividono circa il 60% dei componenti



#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Posteriore-centrale, benzina  
 10 cilindri a V di 90°  
 Cilindrata 5.204 cm³  
 Potenza max 420 kW (570 CV)  
 Coppia max 550 Nm

##### Trasmissione

Trazione posteriore  
 Cambio automatico sequenziale a 7 marce

##### Dimensioni e massa

Passo 265 cm  
 Lunghezza 443 cm  
 Larghezza 194 cm  
 Altezza 124 cm  
 Massa 1.590 kg

##### Prestazioni

Velocità massima 329 km/h  
 0-100 km/h 3,7 s  
 (dati della Casa riferiti alla Coupé)



da 420 CV e l'immane trazione integrale, vive una vera svolta nel 2008, quando, al centro della sua struttura, viene calato il V10 derivato da quello delle Lamborghini. A quel punto si che la sportiva tedesca, proposta anche con carrozzeria aperta, diventa una supercar a tutti gli effetti, grazie agli oltre 530 CV che ruggiscono dietro le spalle del guidatore.

#### La purezza dell'aspirato

Rivista nel 2015, la R8, diventata disponibile soltanto con il propulsore V10 e ora sviluppata sulla piattaforma della Huracán, erede della Gallardo, si fa onore anche nelle corse, imponendosi in innumerevoli campionati riservati alle GT3.

Paladina della trazione integrale, l'Audi però non teme di offrire alla propria clientela anche delle versioni della sua sportiva

spinte dalle sole ruote posteriori. Ed è così che arriviamo ai giorni nostri e a questa R8 V10 performance RWD, sigla quest'ultima che sta per Rear Wheel Drive. Una summa delle R8 precedenti, votata alle prestazioni pure, come dice il suo stesso nome. Dal V10 aspirato l'Audi infatti sprema 570 CV, contro i precedenti 540, e 550 Nm di coppia (10 in più): non il massimo in senso assoluto, ché la vettura si può avere anche in una versione da 620 CV, ma soltanto in abbinamento alla trazione integrale. Questa performance, invece, affida la propulsione in esclusiva al retrotreno, permettendo di recuperare il fascino di una guida di scuola più vecchia e d'indulgere con maggiore facilità, se proprio lo si vuole, nel drifting puro.

Ciò, tuttavia, non preclude a chi lo desideri di far adottare sul proprio esemplare optional finora destinati alle sole versioni quattro, come i freni carboniferi e l'assetto sportivo, dotato di



barra stabilizzatrice di alluminio e Cfrp (polimeri rinforzati con fibra di carbonio), gli stessi materiali impiegati per realizzare lo space frame e il body della vettura. Il risultato è una Coupé che pesa 1.590 kg, che diventano 1.695 per la Spyder, dotata dei necessari rinforzi strutturali, entrambe prodotte con molte lavorazioni manuali.

Tutto questo non significa, però, che la R8, anche nella sua declinazione performance, sia una supercar estrema: il V10 può contare sulla disattivazione di parte dei cilindri ai bassi carichi e sulla modalità di veleggiatura in rilascio, i sedili a guscio sono comodi, la modalità Comfort preserva le terga degli occupanti sugli ostacoli più duri. Selezionando il setup Performance (step asfalto asciutto), tuttavia, la musica cambia: il V10 si scatena agli alti regimi come solo gli aspirati sanno fare, l'avantreno resta saldo al suo posto in ingresso curva e, se stacchi l'Esp, inizia il vero festival del drifting...

---

*In questa sportiva dei Quattro anelli, giunta quasi al capolinea della sua lunga storia, si ritrova lo spirito delle competizioni GT. Alle quali partecipa con successo*

---

---

## TERMICHE

---



Fra tutte le Bugatti, eccezionali per definizione, ne abbiamo scelta una particolare: non votata, come le altre, al mito della pura velocità, ma pensata per garantire un maggiore piacere nella guida. Una Chiron, dunque, che arriva "solo" a 350 km/h, ma più pronta e reattiva su qualsiasi genere di strada chiamata a percorrere

# Bugatti Chiron Pur Sport

## Essere meno veloce per esserlo ancora di più

---

Ogni Bugatti è speciale, fin dai tempi in cui Ettore le faceva realizzare dai suoi artigiani-artisti, che trasformavano le loro opere in monumenti su ruote. E questa cultura dell'auto non poteva che proseguire anche a partire dal giorno in cui, nel 1998, dopo essere transitata nelle mani di Romano Artioli, che fece del proprio meglio per rispettarla con la spettacolare EB 110, il marchio fu acquistato dal gruppo Volkswagen. Così è stato, infatti, già a partire dalla Veyron del 2005, orgogliosamente ostentata – con i suoi 1.001 CV e 400 km/h – come la vettura stradale più veloce del mondo.

Ci sono, però, alcune Bugatti un po' più speciali delle altre. Il brand, del resto, ama questo genere di variazioni sul tema, spesso autocelebrative: è il caso della Chiron Sport 110 Ans, consacrata al festeggiamento dell'augusto compleanno della Casa fondata a Molsheim, in Alsazia, nel 1909. Oppure della Chiron Super Sport

300+, il cui look vuole richiamare l'esemplare capace di raggiungere la stratosferica velocità di 300 miglia orarie, pari a 482,80 km/h. La Pur Sport, invece, ha un intento differente: quello di essere una "pure driving machine", un'automobile chiamata a distillare il più trasparente godimento della guida. Più agile e dinamica delle altre, nello spirito che Ettore conferiva ad alcuni dei suoi modelli, lontani dalla monumentalità delle Royale: per esempio, le Type 13 e 35, capaci di mietere successi nelle corse su strada e in quelle in salita nella prima metà del secolo scorso.

### **Tanti interventi mirati**

Come si rende agile nella guida una vettura che, comunque, monta un poderosissimo 16 cilindri a W con cubatura di otto litri, quattro turbocompressori e potenza di 1.500 CV? Lavorando di fino









su aspetti come la riduzione del peso, la configurazione aerodinamica, il setup di telaio e sospensioni, il grip garantito dai pneumatici e i rapporti del cambio a doppia frizione. Ma andiamo con ordine.

Iniziamo dalla massa, per la quale il costruttore di Molsheim dichiara una riduzione di 50 kg rispetto al peso standard della Chiron (1.995 kg a secco). Un risultato ottenuto dal Technical development department guidato da Frank Heyl soprattutto alleggerendo di 16 kg le ruote di magnesio, il cui disegno ha anche una funzione aerodinamica di estrazione dell'aria verso la parte posteriore con flussi che evitano la creazione di turbolenze dannose, e limando di 19 kg il telaio della vettura. Il resto deriva dall'eliminazione del sistema idraulico di aerodinamica attiva (che consente di risparmiare altri 10 kg) e da interni – relativamente – più essenziali, con rivestimenti di Alcantara incisi al laser, in grado anche di

garantire una migliore aderenza di mani e corpi alle superfici di volante, pannelli porte e sedili.

### **Riprese mozzafiato**

Il lavoro svolto in galleria del vento, oltre ad aver determinato ricadute sulla linea, resa più dinamica dall'ingrandimento dell'iconico ferro di cavallo che caratterizza il frontale così da aumentarne la portata d'aria per il raffreddamento, ha consentito di affidare il compito di garantire una maggiore downforce – essenziale per ottenere velocità di percorrenza in curva più elevate – a un'enorme ala posteriore, larga un metro e 90 centimetri e sostenuta da piloni che, proseguendo la linea del paraurti, disegnano una X.

Il profilo posteriore è completato dai grandi e leggeri terminali di scarico di titanio, stampati in 3D e resistenti alle più alte



Sono i dettagli a definire il carattere della Pur Sport: l'interno, per esempio, è meno ricco di orpelli e garantisce più grip, grazie all'Alcantara. L'estetica è dominata dalla grande ala posteriore, abbinata a un ampio diffusore. Il comportamento beneficia di telaio e sospensioni irrigidite del 130% all'avantreno e del 77% al retrotreno, oltre che dei pneumatici Michelin Bugatti Sport Cup 2 R, con struttura modificata



#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Posteriore centrale, turbobenzina  
16 cilindri a W  
Cilindrata 7.993 cm<sup>3</sup>  
4 turbo e intercooler

Potenza max 1.103 kW (1.500 CV) a 6.700 giri/min  
Coppia max 1.600 Nm da 2.000 a 6.000 giri/min

##### Trasmissione

Trazione integrale permanente  
Cambio a doppia frizione a 7 marce

##### Dimensioni e massa

Passo 271 cm  
Lunghezza 465 cm  
Larghezza 216 cm  
Altezza 121 cm  
Massa 1.945 kg

##### Prestazioni

Velocità massima 350,0 km/h  
0-100 km/h 2,3 s  
(dati dichiarati dalla Casa)

temperature generate dai gas di combustione del W16. La mostruosa coppia di quest'ultimo (1.600 Nm tra 2.000 e 6.000 giri/min) viene scaricata attraverso una trasmissione rivista nell'80% dei suoi componenti e con l'adozione di rapporti ravvicinati del 15%, per rendere più pronte le accelerazioni; il regime di rotazione del propulsore è stato aumentato di 200 giri/min, arrivando ora a un massimo di 6.900. La combinazione di questi interventi fa sì che la Pur Sport impieghi molto meno in ripresa rispetto alle altre Chiron: il tempo per passare da 80 a 120 km/h, per esempio, è di appena 2,4 secondi e il miglioramento complessivo dell'elasticità di marcia è stimato dalla Casa nel 40%. Inferiore a quella delle sorelle è, invece, la velocità massima, di "soli" 350 km/h. Perché lo scopo della Pur Sport non è andare forte in rettilineo, ma in ogni condizione della strada, grazie al maggiore carico aerodinamico.

*Made for corner, fatta per le curve:  
questo è lo slogan scelto  
per la Pur Sport. A Molsheim,  
per una volta, hanno deciso  
d'ispirarsi al puro spirito sportivo  
di certe creazioni di Ettore Bugatti*

---

## TERMICHE

---



Non è più la Corvette di una volta. Per fortuna, verrebbe da dire. Perché vanno bene le tradizioni, ma nel mondo dell'auto, oggi più che mai, chi non si adegua ai tempi rischia di scomparire. E la General Motors ha capito che, se voleva garantire un futuro alla sua supersportiva, doveva cambiarne il layout. Senza mutarne la natura, però

# Corvette Stingray

## Come rinnovare un mito senza tradirne lo spirito

---

La svolta, per la Corvette, è arrivata nel 2019. Era dal 1952, l'anno del debutto, che la sua formula restava immutata: motore anteriore, lungo cofano a celare, appunto, il possente V8, abitacolo arretrato, trazione posteriore. Sempre così, anche quando la tecnica aveva ormai ampiamente dimostrato che il layout ideale per le supersportive, l'unico a garantire una corretta ripartizione della massa, era quello con propulsore posteriore-centrale.

Di fronte all'evidenza dei fatti e alla necessità di restare all'altezza di una concorrenza sempre più agguerrita, anche gli ingegneri americani si sono arresi, facendo della C8 la prima Corvette con una disposizione della meccanica realmente moderna. Fine di un mito, rientro nella banalità delle cose? Può darsi, sotto un certo profilo, ma le leggi della fisica sono inesorabili e la nuova generazione della vettura, sbarcata soltanto da poco anche in

Europa per il ritardo dovuto alla pandemia, dimostra come alla General Motors abbiano fatto bene a capire che i tempi sono definitivamente cambiati: rispetto al passato, anche recente, la Corvette ha compiuto un salto di qualità considerevole nella dinamica di marcia, senza per questo diventare una sportiva estrema, né rinunciare alla sua peculiare personalità.

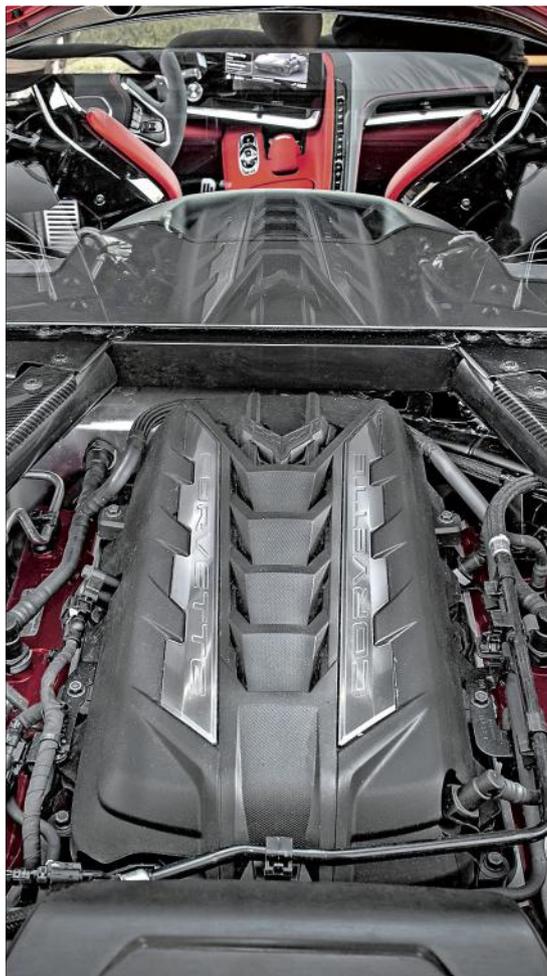
### **Pensato anche per la pista**

Per raccontare quest'auto è giusto, allora, partire dal cuore, il motore che ne sta al centro e che continua a costituirne la caratteristica più marcatamente yankee. Si tratta, infatti, di una versione evoluta del cosiddetto V8 Small Block, serie LT2 (sviluppo del precedente LT1), rigorosamente aspirato e con generosa cubatura di 6.2 litri. Perché, come amano sostenere gli americani,









Il poderoso V8 di 6.2 litri della Corvette (qui nella versione Coupé) resta a vista, separato com'è dall'abitacolo da un sottile vetro: è previsto un sistema di smaltimento del calore, a beneficio degli occupanti.

Lo stile, secondo i designer della GM, è ispirato ai jet militari: al tempo stesso leggero e muscolare, con nuove proporzioni dettate dalla diversa posizione del motore, ma rispettoso della tradizionale immagine del modello







L'abitacolo è avvolgente, con il guidatore fasciato dal grande tunnel centrale e dalla strumentazione, orientata con decisione verso il conducente: caratteristica la forma del volante, mentre per i sedili si può scegliere fra tre tipi diversi, dal più confortevole al Competition. Immancabile la versione Convertible (in basso), che ha le stesse caratteristiche, ma pesa un po' di più

«non c'è niente di meglio dei pollici cubi» (noi diremmo centimetri cubi) per una vettura sportiva. Gli ingegneri hanno lavorato sul propulsore con lo scopo di renderlo più che mai pronto nell'erogazione della coppia a partire dai bassi regimi, caratteristica di per sé propria dei tipici motori a stelle e strisce, senza per questo penalizzarne la reattività all'acceleratore agli alti. Le modifiche più importanti hanno riguardato la lubrificazione, resa meno sensibile ad accelerazioni laterali anche superiori a 1g (caratteristica importante per l'eventuale utilizzo in pista): per la prima volta, la Stingray "base" adotta il carter secco e tre pompe dell'olio. Inoltre, la capacità del radiatore dell'olio è stata aumentata del 25%. Un altro intervento importante ha riguardato l'albero motore, ora più basso di 2,5 centimetri e vicino a quello di trasmissione. In questa configurazione per il mercato europeo, il V8 eroga 482 CV a 6.450 giri/min e 613 Nm di coppia a 4.500; è abbinato al primo cambio a doppia frizione sviluppato dalla Chevrolet, con otto rapporti, i primi sei dei quali piuttosto ravvicinati, in modo da portare il propulsore più rapidamente vicino al limite massimo di rotazione, fissato a 6.600 giri/min.

### Più rigida e leggera

Quanta di questa generosità utilizzare è lasciato all'arbitrio del guidatore, che, come ormai su tutte le auto di questo livello, ha a disposizione una plentona di setup, prefissati (da Tour a Sport e Track) o personalizzabili (MyMode e Z, con quest'ultimo che consente ulteriori aggiustamenti della risposta di motore e trasmissione). In ogni condizione, comunque, la nuova Corvette beneficia dei vantaggi propri della più moderna architettura, costruita attorno alla spina dorsale costituita dal tunnel centrale: una struttura rigida, ma leggera, che fa da sostegno alle sospensioni, a doppi bracci oscillanti di alluminio anteriori e posteriori, dotate -

---

*Non ha tradito i suoi fan, la più yankee delle sportive: a dispetto dei cambiamenti, la sua anima, legata al grosso motore e alla solidità delle finiture, resta tipicamente americana*

---

## SCHEDA TECNICA

### Motore

Posteriore-centrale longitudinale, benzina  
8 cilindri a V di 90°  
Cilindrata 6.162 cm<sup>3</sup>  
Potenza max 354 kW (482 CV) a 6.450 giri/min  
Coppia max 613 Nm a 4.500 giri/min

### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio a doppia frizione a 8 marce

### Dimensioni e massa

Passo 272 cm  
Lunghezza 463 cm  
Larghezza 193 cm  
Altezza 123 cm  
Massa 1.655 kg

### Prestazioni

Velocità massima 296,0 km/h  
0-100 km/h 3,5 s  
(dati della Casa della versione Coupé)

volendo - del sistema di controllo elettronico dello smorzamento.

La maggiore rigidità del telaio e la nuova collocazione del propulsore, che ha consentito di abbassare il centro di gravità della vettura, portano indubbi benefici al suo comportamento dinamico; a questo si aggiunge un generale alleggerimento, ottenuto con l'impiego di diversi materiali. La struttura principale, infatti, è costituita da sei elementi di alluminio pressofuso, prodotti nello stabilimento GM di Bedford, nell'Indiana: la riduzione del loro numero comporta una diminuzione dei punti di saldatura, a vantaggio della rigidità dell'insieme. I paraurti posteriori sono, invece, di fibra di carbonio, mentre i cofani e la plancia sono stampati in un materiale composto da fibra di vetro e da una resina brevettata, così leggero da poter galleggiare, se messo a bagno nell'acqua. Questi e altri accorgimenti hanno permesso di mantenere il peso a secco a livelli accettabili, per una vettura con tali caratteristiche: 1.655 kg, che diventano 1.692 per l'immancabile versione Convertible, in genere la più apprezzata dalla clientela della Corvette.

Guidare la nuova generazione della sportiva americana è un piacere: si sta seduti 42 centimetri più avanti che in passato e questo dà una maggiore percezione di controllo, calati in un cockpit avvolgente, dalla chiara ispirazione aeronautica, con la console costellata di pulsanti, un po' come ai vecchi tempi. Il V8, dalla cubatura gigantesca per gli standard europei, separato dall'abitacolo da un sottile strato di vetro (spesso 3,2 millimetri), ronfa sonnacchioso ai bassi regimi, consentendo un'andatura rilassata, per poi scatenare tutta la sua coppia poderosa non appena la si richiede con l'acceleratore, snocciolando rapidamente le marce con i paddle al volante. L'insieme offre una sensazione di solidità e consistenza, molto americana. Consona a un Paese che, nel suo animo, bada al sodo. Alla sostanza, molto più che all'apparenza.

---

# TERMICHE

---



**Icone di nome e di fatto, sono Ferrari ancora più speciali delle altre. Ora ne esistono tre: dopo le Monza SP1 e SP2, è la volta di un nuovo capolavoro, consacrato a un altro circuito leggendario, quello americano di Daytona. Dove le Sport-Prototipo di Maranello, nel 1967, misero a segno una tripletta che fece scalpore**

# Ferrari Daytona SP3

## Nel ricordo di una gara diventata storica

---

Daytona, Florida, 6 febbraio del 1967: alla conclusione della 24 Ore di quell'anno, la Ferrari, sonoramente sconfitta a Le Mans dalla Ford, si prende una momentanea rivincita mettendo a segno una tripletta e facendo arrivare al traguardo in parata le sue tre vetture piazzate nelle prime tre posizioni, la 330 P3/4 vincitrice con Bandini-Amon, la 330 P4 affidata a Parkes-Scarfiotti e la 412 P di Rodriguez-Guichet. Che sfilano affiancate sulla sopraelevata del difficile circuito americano grazie a un'intuizione dell'allora direttore sportivo Franco Lini, permettendo ai fotografi di scattare un'immagine che finirà sui giornali di tutto il mondo e resterà per sempre negli annali dell'automobilismo sportivo.

Un evento al quale Maranello ha già dedicato un tributo con una magnifica berlina del 1968, la 365 GTB/4 opera della Pininfarina, rinnovato ai giorni nostri sotto forma del terzo modello

della serie Icona, le specialissime Ferrari a tiratura limitata (questa volta si tratta di appena 599 esemplari, già tutti venduti al prezzo, per l'Italia, di 2 milioni di euro l'uno).

Che cosa ha, la Daytona SP3, per rendere onore al proprio appellativo? A spiegarlo è Flavio Manzoni, responsabile dello stile della Ferrari, che ama raccontare come, in questo progetto, lui e il suo team non abbiano fatto riferimento a un modello specifico del passato, cercando piuttosto di decodificare le cifre del linguaggio formale con il quale si potrebbe esprimere una Sport-Prototipo oggi.

### **La più bella del reame**

Dunque, non c'è nulla di marcatamente rétro, in questa vettura da poco insignita del titolo di supercar più bella del mondo al Festival Automobile di Parigi: la Ferrari, del resto, non può







---

*Poche centinaia di fortunati possono godere della bellezza e delle prestazioni superlative delle Icona, le creazioni di Maranello che nascono già come pezzi da collezione*

---

**La linea della Daytona SP3 richiama, con la posizione avanzata dell'abitacolo, quella delle Sport-Prototipo degli anni 60 e dei primi 70: le portiere, ad apertura verticale, integrano l'air box che incanala il flusso verso i radiatori. Anche gli interni sono ispirati alle vetture da corsa di quel periodo, con una plancia sottile e i sedili integrati nel telaio**

permettersi di citare banalmente il proprio passato, ma lo deve rileggere in chiave contemporanea, limitandosi ad alludere ai modelli che ne hanno fatto la storia. In questo caso, Manzoni utilizza come esempi il tratto verticale del parabrezza che chiude l'abitacolo avanzato (cab-forward), che riecheggia la cupola della 330 P3/4; la fiancata, tesa e verticale, come sulla 312 P e sulla 512 M (Prototipo 5 litri); i flick aerodinamici di fibra di carbonio, posti sotto i gruppi ottici anteriori e sui parafanghi posteriori, anche questi ricordo della 330 P3/4, oltre che della meno nota 350 Can-Am. Insomma, un insieme di elementi che l'appassionato di motorsport saprà cogliere immediatamente, ma che comunque si fondono in un insieme armonico che mixa con sapienza echi del passato e modernità.

#### **Gioiello a 12 cilindri**

Parlare soltanto di stile, a proposito di una Ferrari, sarebbe troppo riduttivo. Perché a Maranello, anche in questi tempi dominati dall'elettronica, il cuore batte ancora e sempre dalla parte della meccanica. Che, nello specifico, si traduce nell'adozione del 12 cilindri già sviluppato per la berlinetta 812 Competizione, qui però trasferito dalla collocazione anteriore a quella posteriore-centrale, come si confà a un modello ispirato alle auto da corsa.

È il motore a combustione interna per usi stradali più potente finora mai realizzato dalla Ferrari: con un'architettura a V di 65° e una cubatura di 6.5 litri, eroga infatti 840 CV e 697 Nm di coppia a 7.250 giri/min, arrivando a un regime massimo di 9.500 giri. Tra le sue raffinatezze tecniche meritano una citazione le bielle di titanio (più leggere del 40% di quelle di acciaio), gli spinotti rivestiti di DLC (Diamond-Like Carbon, materiale che riduce gli attriti), la riequilibratura dell'albero motore, a sua volta più leggero del 3%, l'apertura e chiusura delle valvole ottenuta mediante un "dito" di acciaio, anch'esso foderato di DLC, soluzione mutuata dalla F1. La nuova posizione del propulsore ha comportato la completa revisione del sistema di aspirazione, ora con condotti di lunghezza ridotta; nell'occasione, è stato ottimizzato anche il sistema d'iniezione diretta a 350 bar, il cui impianto è dotato di due pompe e quattro rail, calibrati in modo da ridurre del 30% le emissioni inquinanti.

Questo gioiello di precisione meccanica è calato in un telaio di materiali compositi, la cui vasca è realizzata con fibra di carbonio T800 distesa a mano, di derivazione aeronautica; un'altra fibra, denominata T1000, è utilizzata per le portiere e i brancardi, mentre le parti più soggette a possibili urti sono di Kevlar.

Molta cura è stata dedicata, come d'obbligo, all'aerodinamica, nella ricerca di soluzioni in grado di garantire il giusto carico verticale in ogni condizione, pur senza fare ricorso a elementi attivi, e al tempo stesso di assicurare le corrette temperature di esercizio al motore anche nella sua nuova collocazione.

Il richiamo a certi elementi del passato è evidente soprattutto in dettagli come le feritoie ricavate nella parte posteriore, eco della 330 P3/4 vincitrice a Daytona nel 1967. La linea non è sporcata da vistose soluzioni aerodinamiche, al posto delle quali sono stati adottati dei direttori di flusso dedicati alla generazione di vortici utili a incrementare l'effetto suolo

#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Posteriore-centrale longitudinale, benzina  
12 cilindri a V di 65°  
Cilindrata 6.496 cm<sup>3</sup>  
Potenza max 618 kW (840 CV) a 9.250 giri/min  
Coppia max 697 Nm a 7.250 giri/min

##### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio a doppia frizione a 7 marce

##### Dimensioni e massa

Passo 265 cm  
Lunghezza 469 cm  
Larghezza 205 cm  
Altezza 114 cm  
Massa 1.485 kg

##### Prestazioni

Velocità massima oltre 340 km/h  
0-100 km/h 2,8 s  
(dati dichiarati dalla Casa)





---

## TERMICHE

---



La ricetta è facile: si prendono elementi delle Huracán da competizione, a partire dal body kit della Super Trofeo da corsa, e li si adatta a una versione street legal. Che, però, svela la sua vera anima soprattutto in pista, nei track day dedicati ai gentlemen drivers

# Lamborghini Huracán STO

## Per dimenticare le strade e sentirsi tutti piloti

---

Dalle corse alle strade, ma non per retorica o modo di dire, come spesso accade. Perché la Huracán STO (Super Trofeo Omologata), ulteriore declinazione della prolifica famiglia di questo modello nato nel 2014 per raccogliere l'eredità della Gallardo, ha visto la luce proprio con lo scopo di mettere a disposizione della clientela più appassionata (e facoltosa) le tecnologie sviluppate per la versione Super Trofeo EVO della vettura, curata dalla Lamborghini Squadra Corse per il campionato monomarca a lei riservato, e per la GT3 EVO, che ha nel suo palmarès numerosi successi di classe in gare prestigiose come la 24 Ore di Daytona e la 12 Ore di Sebring.

Come si trasformano due tipologie di vettura da pista in un unico modello street legal? Lavorando su ognuno degli aspetti che, in passato, hanno permesso di ottimizzare un'auto di serie, che la Huracán è tale (sebbene di un concetto di serie piuttosto relativo,

non trattandosi esattamente di una Panda), per ricavarne un bolide adatto alle corse. Se vogliamo, quindi, un processo di reverse engineering, che prende inevitabilmente le mosse dall'aerodinamica, colei che detta legge nel mondo delle competizioni.

### Un corpo da corsa

La Huracán STO, dunque, si presenta con un aspetto diverso rispetto a quello delle sorelle stradali. Cofano, parafanghi, paraurti e splitter anteriori sono integrati in un unico elemento, detto cofango, così come accadeva già sulla leggendaria Miura; le nuove prese d'aria sul cofano, oltre a convogliare i flussi verso il radiatore centrale, contribuiscono a creare deportanza. I parafanghi stessi integrano i louver (le feritoie orizzontali), che riducono la pressione all'interno del vano ruota generando downforce, mentre



GE-768TR



Il body kit della Huracán STO è quello della Super Trofeo utilizzata nel campionato monomarca, con qualche adattamento necessario all'omologazione per l'uso stradale: nella zona posteriore si notano le fiancate svasate, per creare più carico (in totale, 420 kg a 280 km/h). I cerchi (qui sopra) sono di magnesio, mentre i pneumatici Bridgestone Potenza sono disponibili in due versioni, una più stradale, l'altra da pista







GE-768TR

STO



L'abitacolo della STO è rivisto e alleggerito con l'uso del carbonio e di un materiale detto Lamborghini CarbonSkin: lo schermo touch presenta una nuova interfaccia che consente di gestire le tre modalità di guida e il sistema dinamico Ldvi, oltre che di tenere sotto controllo parametri come la pressione delle gomme e la temperatura dei freni. Il sistema di telemetria è connesso con l'app Lamborghini Unica



#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Posteriore-centrale, longitudinale, benzina  
 10 cilindri a V di 90°  
 Cilindrata 5.204 cm<sup>3</sup>  
 Potenza max 470 kW (640 CV) a 8.000 giri/min  
 Coppia max 565 Nm a 6.500 giri/min

##### Trasmissione

Trazione posteriore  
 Cambio a doppia frizione a 7 marce

##### Dimensioni e massa

Passo 262 cm  
 Lunghezza 455 cm  
 Larghezza 195 cm  
 Altezza 122 cm  
 Massa 1.525 kg

##### Prestazioni

Velocità massima 313,9 km/h  
 0-100 km/h 3,0 s



quelli posteriori, mutuati direttamente dalla Super Trofeo EVO, integrano prese d'aria NACA, di lunghezza ridotta, per l'alimentazione dell'unità propulsiva. Anche il cofano posteriore è modificato, con l'adozione di un aircscope dedicato alla ventilazione del vano motore e con deviatori di flusso che convogliano l'aria in modo da tenere sotto controllo le temperature del propulsore e degli scarichi. Il cofano integra pure una pinna longitudinale, che in curva offre un contributo aerodinamico alla stabilità laterale.

L'ala posteriore, infine, è regolabile manualmente per permettere di migliorare il bilanciamento della vettura: il profilo può essere settato su tre diverse posizioni, per aumentare il carico sul retrotreno. L'insieme di questi interventi ha consentito, secondo la Lamborghini, di migliorare del 37% l'efficienza e incrementare del 53% la deportanza rispetto alla Huracán Performante.

Molta cura è dedicata, com'è doveroso in questi casi, anche al contenimento della massa della vettura, ridotta di 43 kg rispetto alla Performante (risulta, quindi, di 1.339 kg a secco) mediante l'impiego di fibra di carbonio per il 75% dei pannelli esterni; l'utilizzo di strutture a sandwich (per esempio, per i parafanghi posteriori), poi, permette di risparmiare il 25% di materiale, a parità di rigidità strutturale. Altre diminuzioni di peso sono state ottenute con il parabrezza (più leggero del 20%) e i cerchi, ora di magnesio invece che delle più consuete leghe di alluminio.

Infine, gli interni: pure qui, fibra di carbonio ovunque, per i sedili ma anche per il rivestimento del pianale, al posto della solita moquette, e una lega di titanio, impiegata per la struttura di sicurezza, che prevede anche un vano ove riporre il casco: perché, se non si fosse ancora capito, l'anima della STO è votata alla pista.



Se, infatti, poco cambia per il motore (il V10 5.2 aspirato da 640 CV, reso più aggressivo da scarico e mappatura specifici), a essere adattati sono altri elementi, come le tre modalità di dinamica di guida selezionabili e i freni, ora dei CCM-R della Brembo, più resistenti del 60% rispetto ai tradizionali carboceramici.

#### **Sicurezza al top**

Tutto questo fa della STO la Huracán stradale dal comportamento dinamico più vicino a quello di una macchina da corsa: divertente e quanto mai efficace, ma soprattutto capace d'infondere grande fiducia ai gentlemen drivers anche quando le velocità raggiunte diventano altissime. Con passaggi marcia simili a fucilate, lo sterzo preciso come un compasso e un impianto frenante, oltre che dall'enorme potenza, immune alla fatica.

---

*Il motorsport insegna molto  
e a Sant'Agata Bolognese amano  
trasferire sui modelli stradali  
le conoscenze apprese nei circuiti.  
Con risultati straordinari,  
per la soddisfazione dei clienti*

---

---

## TERMICHE

---



Un nuovo capitolo nella storia gloriosa della Lotus, da troppo tempo arenata su un unico – straordinario, ma ormai troppo datato – modello. A Hethel si volta pagina, adattandosi allo spirito dei tempi, con una sportiva che rinuncia all'essenzialità pura del passato, ai cui valori, però, continua a richiamarsi. Nell'attesa della svolta totale verso l'elettrico

# Lotus Emira

## A Hethel si affaccia una nuova era

---

La Lotus volta pagina, e non potrebbe essere diversamente, in questi tempi in cui tutto cambia davvero. Per la Casa inglese, cambiare significa lasciarsi alle spalle una volta per tutte l'auto che l'ha salvata: l'Elise, concepita nell'era di gestione di Romano Artioli, declinata in infinite versioni e serie speciali, poi sdoppiata nell'Exige, ceduta (tecnicamente) ad altri costruttori come Opel e Tesla (che ne hanno ricavato la Speedster e la Roadster, inizio dell'avventura automobilistica di Elon Musk), infine seppellita al termine di una lunghissima carriera con le Final Edition, prede ambite dei collezionisti al termine del 2021.

A Hethel, dunque, si è finalmente deciso di dare un'erede a Elise, Exige ed Evora, mettendo però subito le mani avanti, ché questa è e sarà l'ultima Lotus con motore endotermico: l'elettrico incombe anche da quelle parti, per l'angoscia degli irriducibili.

Godiamocelo, allora, questo epilogo, per il quale è stato scelto il nome di Emira, che in svariate lingue del mondo – comprese le più antiche – significa comandante, leader. Fin dalla nascita, dunque, le viene riconosciuta una supremazia, alla quale devono fare da contraltare specifiche tecniche all'altezza.

### **È diventata grande**

Gli ingredienti, del resto, sono quelli di sempre. Senza arrivare al minimalismo dell'Elise, oggi incompatibile con gli standard di sicurezza richiesti per le nuove omologazioni, tutto si basa sulla formula della biposto a motore centrale, sviluppata prendendo come base la più recente piattaforma Sport car architecture, realizzata con uso di alluminio. Le dimensioni sono maggiori rispetto al passato, com'è inevitabile: si cresce dai 4,05 metri di lunghezza della Exige



LOTUS

LOTUS





LOTUS



Forme levigate, utilizzo delle prese d'aria per convogliare i flussi nelle aree destinate al raffreddamento del propulsore e alla creazione di carico verticale nel sottoscocca, nuovi gruppi ottici a Led dal taglio inedito: sono gli elementi essenziali del codice linguistico dell'Emira, sportiva che non vuole stupire, ma affascinare con eleganza e discrezione



## SCHEDA TECNICA

### Motore

Posteriore-centrale, benzina  
6 cilindri a V di 60°  
Cilindrata 3.456 cm<sup>3</sup>  
Compressore volumetrico  
Potenza max 295 kW (400 CV) a 7.000 giri/min  
Coppia max 430 Nm

### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio manuale a 6 marce

### Dimensioni e massa

Passo 257 cm  
Lunghezza 441 cm  
Larghezza 189 cm  
Altezza 122 cm  
Massa 1.405 kg

### Prestazioni

Velocità massima 290,0 km/h  
0-100 km/h sotto i 4,5 s  
(dati dichiarati dalla Casa)



L'abitacolo è molto focalizzato sul guidatore, secondo i canoni della Casa; il volante ha forma originale e parte inferiore piatta, i display sono due, da 10,3 e 12,3 pollici. Sulla versione con motore V6, i leveraggi del cambio sono ancora a vista, come sulla storica Esprit. E la dotazione comprende persino gli Adas



V6, che già si presentava come una Elise ipertrofica, a 4,41 metri, con una larghezza di un metro e 80 cm. Significa non calarsi più in una sorta di kart, con il sedere rasoterra destinato ad assorbire anche la minima foglia stesa sull'asfalto, e avere la possibilità, non trascurabile, di trasportare bagagli per un volume totale di oltre 350 litri, divisi in due vani. Quanto alla rigidità, tema ineludibile parlando di Lotus, sono previste due opzioni di setup: la Tour, più adatta all'utilizzo quotidiano, pur nel rispetto delle dinamiche di comportamento tipiche del brand, e la Sport, più rude e decisa. Agli amanti della bella guida è destinato anche il Lotus Driver pack, che include sospensioni a controllo elettronico più reattive, pneumatici Michelin Sport Cup 2 e launch control.

#### Questioni di stile

Ora, visto che, in un'auto del genere, la forma conta quanto la sostanza, un capitolo a parte lo merita lo stile, per il quale la Lotus dichiara di essersi collocata nel solco tracciato per prima dalla Evija, hypercar full electric da 2.000 CV, attesa al debutto nel prossimo futuro. A lavorare come senior designer sull'Emira (sotto la direzione di Russell Carr), partendo con i primi sketch già nel 2018, è stato Daniel Durrant, autore di progetti come le Lotus Exige LF1 del 2014 ed Evora 400 del 2015. Dal suo lavoro, ispirato anche ai jet militari, è scaturita una sportiva scolpita e atletica, ma al tempo stesso agile e priva di eccessi formali. Tagli netti sottolineano l'andamento delle fiancate, scavate dalle prese d'aria, con superfici fluide che richiamano quelle della Evija; i parafranghi le donano un aspetto muscoloso, mentre i gruppi ottici a Led anteriori e posteriori trovano nuove fonti d'ispirazione, distaccandosi dal resto della produzione Lotus. La ricerca aerodinamica è ispirata alla semplicità: non ci sono grandi alettoni, né elementi attivi, ma il carico verticale deriva dal



raffinato lavoro di ricerca attuato soprattutto nella parte inferiore della scocca, che culmina nel vistoso estrattore posteriore. Al resto provvede un perfetto bilanciamento delle masse, indispensabile per ottenere la dinamica di comportamento che il blasonato marchio inglese inevitabilmente impone.

#### Il futuro è vicino

Le novità inizialmente non riguardano, invece, il comparto propulsivo, nel quale troviamo una vecchia conoscenza: il sei cilindri a V di 3.5 litri di origine Toyota, già impiegato su Exige ed Evora e tonificato con l'adozione del compressore volumetrico, così da arrivare a erogare 400 CV. Abbinato a un cambio manuale o automatico, proietta – secondo la Casa – la Emira da 0 a 100 in meno di 4,5 secondi e le consente di arrivare a una punta massima di 290 km/h. Ma questo è solo il primo step, perché nel futuro della supercar britannica c'è una novità assoluta, un quattro cilindri in linea con cubatura di due litri e potenza di 360 CV, fornito da un inedito partner tecnico di rango, la AMG, e destinato a essere associato al cambio Dct del gruppo Mercedes, azionabile con i paddle al volante. Nell'attesa di questo cambiamento radicale, necessario per imprimere un'ulteriore svolta al processo d'innovazione della Lotus (che passa anche attraverso un nuovo stabilimento, costruito a Hethel proprio per questo modello), non resta che sprofondare nell'abitacolo dell'Emira e godere di lussi un tempo sconosciuti agli affezionati clienti della Casa. Come rivestimenti soffici, che prendono il posto di un pianale di alluminio pressoché a vista, sedili regolabili elettricamente, illuminazione interna soffusa, sensori di parcheggio, specchietti retrovisori ripiegabili elettricamente. C'è persino una suite di Adas, con tanto di avviso di uscita dalla corsia. Non sono più le Lotus di una volta.

---

*Dimenticate le Lotus di una volta:  
l'essenzialità dura e pura lascia  
il posto a una sobria sportività,  
che indulge a qualche  
imprevedibile confort, senza  
lasciarsi andare a eccessi*

---

---

# TERMICHE

---



Dopo anni – forse troppi – di quiete,  
la Maserati ha ritrovato mordente.  
Il calendario prevede una lunga  
serie di appuntamenti con novità,  
che spaziano dalle Suv alle  
granturismo, ma a battere tutte sul  
tempo è stata questa supersportiva.  
Che ha in un nuovo cuore il suo gioiello  
più prezioso, interamente meccanico

# Maserati MC20

## Quando Nettuno emerge dagli abissi

---

Si è fatta attendere a lungo. Diciamo, almeno dal 2004, quando a vedere la luce fu la MC12. Che poi – ammettiamolo – era una Maserati soltanto fino a un certo punto, visto che sostanzialmente si trattava di una Ferrari Enzo rivista e corretta dall'ingegner Giorgio Ascanelli, con la consulenza stilistica di Giorgetto Giugiaro e Frank Stephenson. Al punto che qualcuno, per ritrovare salendo a ritroso nel tempo una Maserati con motore centrale, preferisce rifarsi piuttosto alla Merak, uscita di produzione addirittura nel 1982. Ma la lunga attesa è valsa la pena, perché a Modena le cose le hanno fatte davvero bene, sfoderando un pezzo di bravura di quelli che lasciano il segno.

La MC20, del resto, ha tutto quello che serve per entrare di diritto nell'olimpo delle supercar, proponendosi come alternativa a Ferrari o McLaren. La vasca di carbonio che ne costituisce la

struttura, in primis, realizzata con la collaborazione della Dallara, punto di riferimento per queste lavorazioni, e dell'Adler. A seguire, il motore, un inedito sei cilindri chiamato Nettuno, di cui alla Maserati vanno giustamente orgogliosi e che merita un capitolo a sé. Poi, le raffinate sospensioni a quadrilateri, con ammortizzatori a controllo elettronico. E lo studio aerodinamico, che la rende efficace (100 kg di carico verticale a 240 km/h) senza fare ricorso ad ali vistose, che ne avrebbero sporcato la linea. Rimasta, invece, molto riconoscibile come Maserati, soprattutto nella vista frontale.

### **Dettagli decisivi**

Affrontiamo subito il capitolo propulsore, allora. Un bel pezzo d'ingegneria meccanica, messo longitudinalmente al centro della macchina, come si deve in questi casi, disegnato dal foglio



**Che sia una Maserati lo si capisce chiaramente dal frontale, ricco di richiami alla tradizione del marchio. Il resto della linea è molto pulito, quasi essenziale, anche grazie allo studio aerodinamico del sottoscocca, che ha consentito di trovare carico verticale facendo a meno di grandi ali posteriori. Bella la vista del V6 biturbo, al centro della scocca**

bianco e prodotto in un nuovo reparto della storica fabbrica modenese di via Ciro Menotti, dove la Maserati sta fin da quando ve la trasferì Adolfo Orsi, fresco di acquisizione dai fratelli che l'avevano fondata. Sulla carta, Nettuno si presenta come un classico sei cilindri tre litri a V di 90°, sovralimentato con due turbo e con lubrificazione a carter secco. Ma ci sono svariati dettagli che fanno la differenza: per esempio, l'adozione di una minuscola precamera di combustione, che rende più efficiente questa fase e incrementa la potenza, consentendo di ottenere la bella potenza specifica di 210 CV/litro. Potenza che, in tutto, arriva a 630 CV a 7.500 giri/min, con una coppia di 730 Nm tra i 3.000 e i 5.500. Come arriva a terra, tutto questo bendidio? Molto bene.

#### **A voi la scelta (del setup)**

Lo si capisce non appena, sollevate le portiere ad apertura verticale incernierate sui montanti, ci s'infila nell'abitacolo, circondati da Alcantara e fibra di carbonio, per poi premere il pulsante della messa in moto, piazzato sotto la razza sinistra del volante. Nettuno si risveglia ed emerge dagli abissi con un cupo brontolio, pronto a scatenare tutta la sua forza. Con quale modalità, dipende dal guidatore, che deve selezionare uno dei setup disponibili agendo sulla manopola situata all'inizio del tunnel centrale, subito sopra i pulsanti che gestiscono il cambio. A parte la posizione Wet, che ammorbidisce tutto (dagli interventi dei turbo alla rapidità dei passaggi di marcia) quando l'aderenza scarseggia, l'alternativa è tra GT (modalità normale, per viaggiare in tranquillità), Sport (gas più sensibile, cambiate più veloci, assetto irrigidito, scarichi aperti dai 3.500 giri) e Corsa. Nella quale, ovviamente, la MC20 dà il meglio di sé, con boost massimo della sovralimentazione, taratura estrema di assetto e cambio (lo stesso Tremec a otto rapporti della Corvette) e briglie sciolte ai controlli elettronici, a partire da quello di trazione.

Ed è con lei, soprattutto se si scende in pista, che si coglie la pura razza sportiva di questa Maserati. Lo sterzo è precisissimo, la capacità dell'avantreno di seguire le traiettorie impostate sorprendente, il retrotreno solidamente ancorato all'asfalto, il differenziale autobloccante in grado di garantire una trazione sempre efficace. Nettuno svolge in maniera eccellente il proprio lavoro, elargendo gli oltre 600 cavalli lungo tutto l'arco di erogazione, senza violenza, ma accompagnandoti con naturalezza fino alla soglia degli 8.000 giri. Può non sembrare brutale, ma non dimentichiamo che questa Maserati ai 100 all'ora arriva in tre secondi netti, coprendo un chilometro con partenza da fermo in poco meno di 20 secondi: dovrebbe bastare per capire la portata della spinta. Più problematico può essere fermarsi, perché dai freni ci si aspetterebbe un po' più di mordente nella fase di attacco. Invece, richiedono dolcezza. Ed è cosa inaspettata.



---

*Si sentiva la mancanza di una Maserati così. Perché Suv e granturismo possono essere eccellenti, per carità, ma l'essenza della sportività restano le auto con motore centrale*

---







Gli sfoghi dell'aria del lunotto di Lexan disegnano un tridente (foto grande).  
In basso, spettacolare l'apertura verticale delle portiere, incernierate ai montanti, che però richiedono spazio in larghezza. Perfetta l'ergonomia del posto guida, con il punto H che si trova quasi rasoterra e la strumentazione, con display da 10,3 pollici, riconfigurabile in diversi layout

#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Posteriore-centrale longitudinale, turbobenzina  
6 cilindri a V di 90°  
Cilindrata 3.000 cm<sup>3</sup>  
2 turbo e intercooler  
Potenza max 463 kW (630 CV) a 7.500 giri/min  
Coppia max 730 Nm da 3.000 a 5.500 giri/min

##### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio a doppia frizione a 8 marce

##### Dimensioni e massa

Passo 270 cm  
Lunghezza 467 cm  
Larghezza 197 cm  
Altezza 122 cm  
Massa 1.575 kg

##### Prestazioni

Velocità massima 325,9 km/h  
0-100 km/h 3,0 s



---

## TERMICHE

---



Che cosa si può fare per rendere ancora più performante un'auto che già, sotto quel profilo, non scherza? Molto, se ci si chiama AMG. Per esempio, prendere un motore di per sé straordinario, come il V8 biturbo utilizzato su diversi modelli Mercedes, e modificarlo in profondità. E, poi, lavorare duro su assetto, elettronica, aerodinamica. Fino a farne una Black Series

# Mercedes-AMG GT Black Series

## Tutto quel che serve per cambiare carattere

---

Nel mondo dell'auto (e non solo lì, a onore del vero), si può sempre andare un po' più in là. Ci si può spingere oltre, alzare l'asticella, cambiare i parametri, fissare nuovi limiti, costringendo gli altri a rincorrere, anche quando sembra di essere già arrivati molto in alto. Per la Mercedes – o meglio, per la sua emanazione AMG – questo "oltre" si chiama, dal 2006, Black Series. Che di nero non hanno necessariamente qualcosa, anzi spesso prediligono colori sopra le righe; e di serie, intesa come ampiezza della produzione, ancora meno. Ma che di speciale invece hanno molto, già a partire da quella SLK 55 AMG che sdoganò per prima la denominazione, dando il via a una progenie di modelli sempre più "oltre", per potenza, prestazioni e vistosità. Ci sono state, da allora, CLK, SL, Serie C e SLS Black Series, tutte con potenze di oltre 500-600 CV, assetti da pista e soluzioni derivate da quelle sperimentate nelle

competizioni Gran Turismo. E, dal 2020, c'è anche la GT Black Series, che con le sorelle dominatrici di gare e campionati di categoria GT3 ha molto in comune. La filosofia del progetto, del resto, è chiara: offrire al cliente quanto più si avvicina a un'automobile da corsa, ma con omologazione per l'uso stradale, così da permettergli di guidare la vettura anche tutti i giorni, per poi scatenarla tra i cordoli nel weekend.

### L'albero della differenza

Tutto, in ogni caso, è studiato con lo specifico fine di esaltare le prestazioni in pista. A partire dal motore, imparentato sì con quello delle altre GT (un modello nato nel 2014, quindi piuttosto longevo), ma profondamente modificato. La sua peculiarità più significativa, infatti, è costituita dall'adozione dell'albero piatto,





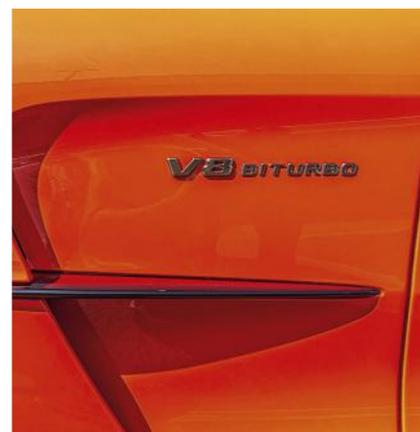
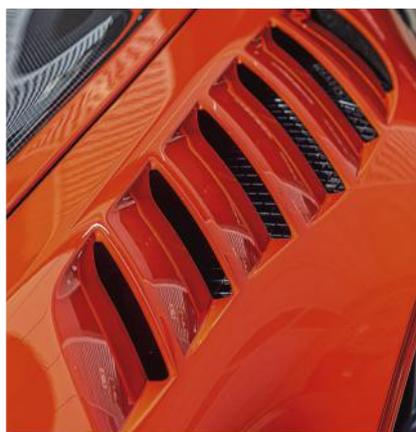
**AMG**  
DRIVING PERFORMANCE

V8 BITURBO



**AMG**  
DRIVING PERFORMANCE

S BS 4017



ovvero con i perni di banco e di biella disposti sullo stesso piano, così come avviene nei quattro cilindri. In pratica, i perni di biella hanno tra loro un angolo di 180 gradi, invece dei più consueti 90: questo, oltre a cambiare l'ordine di accensione dei cilindri, permette di ottenere una risposta immediata e un sound più rabbioso, dal timbro particolare e inconfondibile.

A ciò la AMG aggiunge modifiche agli alberi a camme e ai collettori di scarico e turbine twin scroll specifiche: le giranti dei due elementi del sistema di sovralimentazione sono capaci di coinvolgere 1.100 kg di aria l'ora, invece dei 900 del V8 "normale" (per distinguerli, la Casa ha aggiunto l'indicazione LS2 alla sigla M178 che contraddistingue quella famiglia di propulsori). Il risultato si misura con i numeri: 730 sono i cavalli ottenuti tra i 6.700 e i 6.900 giri/min, 800 i Newtonmetro di coppia tra i 2.000 e i 6.000 giri/min.

Bastano e avanzano a togliere il fiato a chi ha il coraggio di sfruttare fino in fondo tutto questo bendidio, messo a terra attraverso un albero che collega motore e cambio (il doppia frizione Dct 7G, collocato posteriormente, secondo lo schema transaxle) di carbonio e pesante appena 14 kg, ovvero il 40% in meno rispetto a quello impiegato sulla GT R.

#### **Doppia gestione aerodinamica**

Tutto ciò, oltre che in prestazioni superlative (325 km/h di velocità massima, 0-100 km/h in 3,2 secondi, 0-200 in 9), si traduce in qualcosa che può essere sintetizzato in una sola parola: carattere. La personalità della GT Black Series ne fa un unicum, anche se i termini di confronto sono modelli come la Porsche 911 GT3 o la Lamborghini Huracán STO. Rispetto ai quali, la vettura della Stella



La AMG GT Black Series non è certamente fatta per passare inosservati: a colpire è soprattutto la doppia ala posteriore, regolabile manualmente oppure attraverso un sistema dinamico che modifica l'inclinazione del flap, lasciandolo inclinato e disteso fra i 20 e i 250 km/h, per poi ritrarlo oltre questo valore, così da ridurre la resistenza all'avanzamento. Decisamente sportive le finiture interne

#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Anteriore longitudinale, turbobenzina  
 8 cilindri a V di 90°  
 Cilindrata 3.982 cm<sup>3</sup>  
 2 turbo e intercooler  
 Potenza max 537 kW (730 CV) a 6.700 giri/min  
 Coppia max 800 Nm tra 2.000 e 6.000 giri/min

##### Trasmissione

Trazione posteriore  
 Cambio a doppia frizione a 7 marce

##### Dimensioni e massa

Passo 264 cm  
 Lunghezza 460 cm  
 Larghezza 202 cm  
 Altezza 128 cm.  
 Massa 1.635 kg

##### Prestazioni

Velocità massima 325,0 km/h  
 0-100 km/h 3,2 s  
 (dati dichiarati dalla Casa)

non è "di più" o "di meno", ma "altro". Alla sua specificità, infatti, non contribuisce soltanto il possente biturbo, montato anteriormente, ma in posizione arretrata, così da bilanciare al meglio le masse. Assume un ruolo di primo piano, per esempio, anche la possibilità di regolare le funzionalità del traction control in dieci posizioni diverse attraverso un apposito manettino, in modo da ottenere un fine tuning personalizzato sulle esigenze del pilota. Senza dimenticare il pacchetto aerodinamico, derivato da quello delle GT3 e GT4 (intese come categorie del motorsport), con flick, minigonne e splitter (regolabile per gli usi Street e Race) che indirizzano i flussi in maniera ottimale per il raffreddamento e il carico verticale. Oppure, il diffusore posteriore, associato all'enorme ala di fibra di carbonio che è regolabile manualmente ed elettronicamente in un arco di 20 gradi d'incidenza. E altro, molto altro ancora.

*Di nero ha poco, ma la parola "Black" serve per indicare qualcosa di molto speciale nella gamma di un modello che già nasce speciale. Così da spingere i limiti ancora più in là*

---

## TERMICHE

---



Settant'anni di storia di un modello vanno trattati con rispetto. Specie quando, come nel caso della Mercedes SL, sono costellati di prestigiosi successi sportivi e di versioni diventate leggendarie, dalla "ali di gabbiano" alla Pagoda, fino alla roadster scaturita dalla matita di Bruno Sacco. Un'eredità con cui l'ultima generazione, presentata nell'autunno 2021, deve fare i conti

# Mercedes-AMG SL

## Ritorno alle origini di un modello iconico

---

Sono passati settant'anni da quando la Mercedes-Benz ha sfoderato per la prima volta una sigla destinata a entrare nella storia dell'automobile: SL, ovvero Super Leicht (Super leggera). Parole che suonano come un manifesto, visto che si applicano a una vettura nata per le competizioni e che, in quanto tale, leggera dev'esserlo per forza. E la SL 300, serie interna W194, è perfettamente all'altezza del compito che le viene assegnato, visto che già nel 1952, l'anno del suo debutto, ottiene una prestigiosa doppietta nella 24 Ore di Le Mans. Da quest'auto pensata per le corse la Casa di Stoccarda deriva, due anni dopo, la prima SL stradale (W198), entrata a far parte dell'immaginario collettivo soprattutto per le inusuali portiere aperte verso l'alto, che le fruttano il soprannome – tuttora largamente utilizzato – di "ali di gabbiano". Nel 1957, poi, viene realizzata, con un occhio soprattutto al mercato americano,

una versione scoperta, la Roadster: nasce così una dinastia di Mercedes aperte di grande successo, che passa, tra le altre, da modelli come la W113 del 1963 (detta Pagoda per la forma concava data al tetto rigido di cui poteva essere dotata), le eleganti R107 (degli anni 70 e 80) e la successiva R129, firmata da Bruno Sacco e rimasta in listino addirittura dal 1989 al 2001. Ma è soprattutto nella prima generazione della SL che dobbiamo cercare le radici dell'ultima, presentata nell'autunno 2021.

### **Un campionario di tecnologie**

Con l'ultima declinazione del tema, infatti, la Mercedes vuole recuperare qualcosa dello spirito delle origini. Oggi come allora, infatti, la sua progettazione è partita da un foglio bianco, così da rompere con consuetudini che rischiano di condizionare l'esito finale







## SCHEDA TECNICA

### Motore

Anteriore longitudinale, turbobenzina

8 cilindri a V

Cilindrata 3.982 cm<sup>3</sup>

2 turbo e intercooler

Potenza max 430 kW (585 CV) a 6.500 giri/min

Coppia max 800 Nm da 2.500 a 5.000 giri/min

### Trasmissione

Trazione integrale a controllo elettronico

Cambio automatico a 9 marce

### Dimensioni e massa

Passo 270 cm

Lunghezza 470 cm

Larghezza 191 cm

Altezza 135 cm

Massa 1.970 kg

### Prestazioni

Velocità massima 315,0 km/h

0-100 km/h 3,6 s

(dati della Casa riferiti alla versione 63 4Matic+)



La SL può oggi contare sulla più recente versione del sistema d'infotainment MBux. Molto nutrito l'assortimento di Adas, che si avvalgono di una schiera di sensori, telecamere e radar, per assistere in maniera adeguata il guidatore. Sei i programmi di gestione della vettura, che vanno dallo Slippery (per i fondi scivolosi) al Race (per la pista). Per la prima volta, inoltre, il modello è dotato di trazione integrale permanente e delle ruote posteriori sterzanti

del progetto. L'accento doveva tornare a cadere su doti originarie della vettura come la dinamicità della guida, il contenimento del peso – pur lontano dai valori del passato a causa degli inevitabili cambiamenti provocati dalla necessità di raggiungere determinati livelli di sicurezza e di confort –, il fascino dato dalla presenza della capote di tela (per un certo periodo le SL erano state invece dotate di tetto metallico retrattile).

Non mancano neppure citazioni stilistiche del passato, facilmente identificabili nella calandra anteriore a lame verticali e nelle nervature che percorrono il cofano anteriore. Tutto il resto, però, è tecnologia pura: per esempio, la scocca di alluminio integrato da parti di magnesio e compositi, dalla rigidità torsionale incrementata del 18% e da quella trasversale cresciuta del 50%, o l'assetto denominato Active ride control, un sistema nel quale le

consuete barre stabilizzatrici trasversali sono sostituite da elementi idraulici attivi, in grado di compensare istantaneamente il rollio del corpo vettura, garantendo così alla SL un comportamento in curva di grande precisione, ma senza, per questo, comprometterne il confort nei tratti rettilinei o sui fondi più sconnessi. Sono soltanto esempi del vasto campionario di soluzioni messe in campo dalla Mercedes per dare il meglio ai clienti di questo modello iconico.

### Quel V8 di Affalterbach

L'elenco delle soluzioni innovative adottate, infatti, potrebbe riempire intere pagine di questo volume. Ma essendo le auto per ora costituite anche, se non soprattutto, da un cuore meccanico, vale la pena di soffermare l'attenzione soprattutto sul motore della SL, che oggi reca la firma dell'AMG, l'atelier di Affalterbach che mette il



proprio sigillo alle creazioni più sportive della Casa tedesca. Il V8 quattro litri adottato non è inedito, ma è stato perfezionato e spicca per certe caratteristiche, come la collocazione dei due turbocompressori twin scroll che ne garantiscono la sovralimentazione al centro della V formata dai cilindri, con benefici sui tempi di risposta e sulle emissioni. Per l'occasione, il propulsore (della serie M 177) è stato sottoposto a diverse modifiche che riguardano, tra l'altro, la coppa dell'olio, i condotti, la pressione di sovralimentazione (aumentata) e il software di gestione. Ne sono scaturiti incrementi della potenza che, adesso, è di 476 CV per la SL 55 e di 585 CV per la versione al vertice della gamma, la SL 63. Entrambe sono dotate (ed è un debutto, per il modello) della trazione integrale 4Matic+ Performance, che ripartisce la coppia tra i due assi in misura variabile, istante per istante.

---

*Un ponte ideale unisce il primo modello della serie, nato nel 1952, e quello attuale: tutto, nel frattempo, è mutato. Tranne lo spirito di eccellenza e sportività che permea il progetto*

---

---

# TERMICHE

---



**Cento pezzi, non uno di più. Cento oggetti rari, costruiti con cura artigianale e scaturiti dalla creatività di quello che nessuno ha timore di chiamare genio nel suo campo, la progettazione di auto. Gordon Murray ritorna con il secondo modello della sua azienda, proponendo una vettura meno estrema, ma certo non meno personale**

# Murray T.33

## Gordon ritorna rinunciando agli eccessi

---

Murray, atto terzo. Giova ricapitolare un attimo. Stanco di progettare Formula 1 stravincenti per Brabham e McLaren, Gordon Murray, geniale ideatore di origini sudafricane di macchine da corsa, a un certo punto della sua esistenza decise di dedicarsi alle auto stradali. Era il 1990 e da lì a poco dalla sua creatività sarebbe nata (nel 1993) la McLaren F1, una delle supercar più celebrate di tutti i tempi: street legal, ma capace di vincere, con i necessari aggiustamenti, la 24 Ore di Le Mans del '95. Fine del primo capitolo.

Passano più o meno trent'anni e, nel 2021, Murray – che ha continuato la sua attività di progettista in proprio – sforna un'altra sportiva fenomenale, che però questa volta porta il suo nome: la T.50. Fedele alla sua filosofia che privilegia la purezza della meccanica, la coupé non è ibrida, ha un cambio manuale a sei marce, monta un V12 Cosworth aspirato, che gira altissimo come ai vecchi

tempi, e vanta un'aerodinamica sofisticata a effetto suolo, con tanto di ventilatore posteriore che crea depressione sotto la scocca, un'idea che Murray aveva portato in F1 sulla Brabham del 1978 (e che gli fu impedito rapidamente di utilizzare). Fine della seconda parte. Ed eccoci ai giorni nostri, appunto con il terzo atto: la Murray T.33, versione meno estrema del modello che l'ha preceduta.

### **Più confort e utilizzabilità**

Con la nuova vettura, Murray si è posto un obiettivo chiaro: realizzare un'auto sugli stessi standard della T.50 per qualità progettuale e valori incarnati (focus su guidatore, prestazioni, leggerezza e design), ma capace di dare al fortunato proprietario un po' più di confort e una maggiore fruibilità quotidiana. La Gordon Murray Automotive, sostiene il suo fondatore, non va a caccia delle







Ogni dettaglio dello stile della T.33 è dettato dalla ricerca della funzionalità, prestazionale e aerodinamica; lo stile ricorda quello di alcune berline degli anni 60. Per i freni, la scelta è caduta sui dischi di Ccm (Carbon ceramic material) della Brembo, con pinze di alluminio con sei pistoncini davanti e quattro dietro



 GORDON MURRAY  
AUTOMOTIVE

T.33



Anche l'interno della T.33 rispecchia la filosofia di Murray, che rifugge dai grandi schermi touch e dall'affollamento di menu dei sistemi propri delle supercar moderne: nulla deve distrarre il guidatore dal suo compito principale. Strumentazione e comandi sono, quindi, pratici ed essenziali, con un grande contagiri centrale e tasti di fibra di carbonio e alluminio



mode del momento, come per esempio l'elettrificazione, né strilla le proprie performance (velocità massima e accelerazione non sono mai dichiarate dal costruttore), ma vuole costruire auto belle (grande cura è dedicata al design e al trattamento delle superfici), funzionali e rare (la produzione è limitata a cento esemplari).

Se questi traguardi sono stati raggiunti sul piano estetico, lo lasciamo giudicare a voi, ché questo tipo di valutazione rientra nel criterio della soggettività. Certo è che – come sostiene il padre della vettura – ogni elemento è progettato su misura e ha una precisa funzione ai fini delle prestazioni, senza indulgenza per gli orpelli meramente ornamentali. La costruzione ruota intorno a quello che è e dev'essere il cuore di un'auto del genere: il motore. Un 12 cilindri a V di 65°, basato sullo stesso blocco di quello adottato per la T.50, con identica cubatura di 3.9 litri, ma potenza ridotta da 663 a 615 CV. Un gioiello concepito e sviluppato dalla Cosworth, partner storico di Murray fin dai tempi in cui Carlos Reutemann vinceva, con una Brabham spinta dal leggendario V8 Ford realizzato da Costin e Duckworth, il GP del Sudafrica del 1974, primo successo di una monoposto disegnata da Gordon.

#### Questa volta, niente ventilatore

Tutto è stato rivisto (alberi a camme, fasatura variabile, mappature) per rendere più compatibile con la filosofia della "piccola" T.33 l'unità propulsiva, che nulla però perde del suo carattere originario, avendo un regime massimo di rotazione di 11.100 giri/min ed erogando il picco di potenza a 10.500, giusto un migliaio in meno rispetto al valore che contraddistingue la sorella maggiore. Immutata resta anche una sua caratteristica peculiare, la rapidità di risposta, evidenziata dal fatto che il 75% della coppia è già disponibile a 2.500 giri/min e il 95% arriva a partire dai 4.500. Le modifiche hanno

comportato una revisione totale di altri componenti, come il sistema di scarico e quelli di raffreddamento di acqua e olio. Anche la trasmissione, sviluppata dagli specialisti dell'inglese Xtrac, è specifica: al cliente è data la possibilità di scegliere tra un cambio manuale a sei marce e l'Igs (Instantaneous gearchange system), dotato di una frizione a bassa inerzia, abbinato a un differenziale autobloccante e azionabile con i paddle al volante.

Quanto al corpo vettura, data per scontata l'adozione di una monoscocca di fibra di carbonio da parte di chi ne ha fatto ampio uso in Formula 1, le differenze, rispetto alla T.50, derivano da sospensioni (a quadrilateri) riviste, per garantire un po' più di confort agli occupanti, e da un'aerodinamica meno estrema. Murray rinuncia questa volta alla sua ventola posteriore, ma non all'effetto suolo, ottenuto incanalando i flussi d'aria verso il fondo con le prese anteriori e sfruttandoli con deviatori, minigonne e spoiler posteriore.

*Un'auto che è una dichiarazione d'intenti. Bando agli orpelli e alle distrazioni digitali, largo solo alla tecnologia applicata a quello che conta: la soddisfazione completa del guidatore*

#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Posteriore-centrale, longitudinale  
12 cilindri a V di 65°  
Cilindrata 3.994 cm<sup>3</sup>  
Potenza max 177 kW (615 CV) a 10.500 giri/min  
Coppia max 451 Nm a 9.000 giri/min

##### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio manuale a 6 marce

##### Dimensioni e massa

Passo 273 cm  
Lunghezza 382 cm  
Larghezza 185 cm  
Altezza 113 cm  
Massa 1.090 kg

##### Prestazioni

Velocità massima n.d.  
0-100 km/h n.d.  
(dati dichiarati dalla Casa)

---

## TERMICHE

---



Per troppo tempo la Cayman è stata vissuta come una sorella minore della 911. A torto, perché il suo stesso layout ne fa un'auto ben bilanciata ed estremamente veloce. Di versione in versione, è cresciuta, diventando un'alternativa plausibile alla sorella maggiore. Che adesso vuole sfidare, adottandone uno dei motori più spinti

# Porsche 718 Cayman GT4 RS

## I complessi d'inferiorità non hanno più senso

---

Quanti modelli della Porsche hanno scontato il loro complesso d'inferiorità nei confronti della 911, la madre di tutte le vetture di Zuffenhausen? Molti, anche la Cayman. Ed è un peccato perché, nata nel 2005 da una costola della Boxster, ha fin dall'inizio avuto frecce al suo arco adatte a farne una prima della classe. A partire, per esempio, dalla collocazione centrale del propulsore, un classico sei cilindri boxer con soluzioni derivate da quelle della coeva 911, che garantisce un bilanciamento delle masse spesso sconosciuto alla sorella maggiore.

A confrontarsi con i miti, a volte, si rischia di uscirne con le ossa rotte. La Cayman, però, di evoluzione in evoluzione ha ottenuto consensi crescenti, fino ad arrivare a sfidare apertamente la regina di casa Porsche (non più in termini di vendite, ma di prestigio senz'altro sì) ad armi pari con questa versione GT4 RS della serie

battezzata (come la Boxster) 718. C'era, del resto, un unico modo per scrollarsi di dosso gli ultimi residui di sudditanza: ispirarsi alle soluzioni introdotte per le competizioni. E i risultati sono eccellenti, a giudicare dagli oltre 23 secondi di distacco che la RS è stata in grado di infliggere alla gemella 718 Cayman GT4 sul leggendario tracciato del vecchio Nürburgring.

### **Quell'ineguagliabile boxer aspirato**

Vediamo, allora, che cosa è servito alla coupé tedesca per fare questo ulteriore salto di qualità. Il motore, prima di tutto. Al centro della struttura è stata trapiantata la versione aspirata del sei cilindri boxer di 4 litri utilizzata su una delle 911 più pistaiole di sempre, la GT3 (e non quella "normale", ma la Cup, la vettura impiegata nelle gare monomarca).



D S GO 1349



Le velleità della Cayman GT4 RS sono rese evidenti dal rollbar (di titanio) in bella vista e dalla grande ala posteriore fissa, con attacco a "collo di cigno" e supporti di alluminio, derivata da quella della 911 GT3 (con la quale, peraltro, condivide anche il motore boxer aspirato). I cristalli laterali posteriori sono sostituiti dalle prese d'aria

Gli interni sono ispirati al motorsport: niente fronzoli, materiali leggeri, il volante a tre razze con evidenziato il punto centrale, sedili avvolgenti. La dotazione tecnica prevede solo il doppia frizione Pdk con sette marce, selezionabili con i paddle al volante o con la nuova leva sul tunnel



#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Posteriore-centrale longitudinale, benzina  
6 cilindri boxer  
Cilindrata 3.996 cm<sup>3</sup>  
Potenza max 368 kW (500 CV) a 8.400 giri/min  
Coppia max 450 Nm a 6.750 giri/min

##### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio a doppia frizione a 7 marce

##### Dimensioni e massa

Passo 248 cm  
Lunghezza 446 cm  
Larghezza 182 cm  
Altezza 127 cm  
Massa 1.415 kg

##### Prestazioni

Velocità massima 315,0 km/h  
0-100 km/h 3,4 s  
(dati dichiarati dalla Casa)





L'alleggerimento di 35 kg rispetto alla 718 Cayman GT4 è stato ottenuto adottando molti particolari di Cfrp, carbonio rinforzato con fibre polimeriche. I cerchi forgiati da 20 pollici possono essere di alluminio o, a richiesta con il pacchetto Weissach, di magnesio. L'assetto è abbassato di 30 millimetri e prevede molle e barre antirollio più rigide





---

*La cultura del costruttore di Zuffenhausen prevede continui affinamenti ed evoluzioni per ogni modello, alla ricerca della perfezione: un approccio che deriva dal mondo delle corse*

---

Un pezzo di bravura dei tecnici di Zuffenhausen che suscita forti emozioni con la sua capacità di arrivare, in una sequenza che toglie il fiato, ai 9.000 giri/min, progredendo con la cattiveria propria dei motori da competizione. Qui eroga 500 CV, 10 in meno che sulla 911 GT3, ma ben 80 in più rispetto alla potenza di cui dispone la Cayman GT4, quella senza la sigla RS in fondo... Considerando una massa contenuta in 1.415 kg, significa un rapporto peso/potenza di 2,83 kg/CV, che proietta la vettura nell'olimpico delle auto prestazionali. A questo risultato si è arrivati limando 35 kg, grazie a soluzioni come l'utilizzo del Cfrp (il carbonio rinforzato con fibre polimeriche) per il cofano anteriore e l'ala posteriore, l'eliminazione di parte dei materiali fonoassorbenti e l'adozione di pannelli porte semplificati e di un lunotto alleggerito.

Il resto del lavoro ha riguardato l'assetto, ribassato di 30 mm e rivisto nelle tarature di ammortizzatori, molle e barre antirollio, e l'aerodinamica. La GT4 RS, infatti, è dotata dell'ala posteriore fissa con l'attacco a "collo di cigno" già impiegato sulla 911 GT3 e derivato da quello della RSR GT da corsa (utilizzata nel Mondiale Endurance); diversi sono anche lo splitter anteriore, le prese d'aria sul cofano e gli sfoghi ricavati nei passaruota, mentre nuove prese d'aria laterali sostituiscono i cristalli fissi posteriori, migliorando la respirazione del boxer. Grazie anche al lavoro di affinamento aerodinamico attuato nel sottoscocca e nel diffusore posteriore, la GT4 RS arriva a ottenere fino al 25% di carico verticale in più.

**Per chi non si accontenta**

Fin qui, la dotazione di serie. Ma, come sempre accade, al cliente viene data la possibilità di arricchirla scegliendo in un ampio catalogo di optional che, in questo caso, hanno anche una valenza tecnica. La vettura, infatti, può essere dotata del differenziale autobloccante meccanico e dell'impianto frenante carboceramico. Il pacchetto Weissach, che prende il nome dal centro di ricerca e sviluppo della Porsche nato nel 1971 e oggi forte di 7.500 dipendenti, comprende prese d'aria, cofano anteriore, carter dell'air box, bordi dell'ala posteriore e altri dettagli con finiture di carbonio a vista; a questo si aggiungono terminali di scarico di titanio, ispirati a quelli della leggendaria 935 da corsa degli anni 70, il rollbar parimenti di titanio, il rivestimento della plancia di Race-Tex e, con un ulteriore supplemento, i cerchi di magnesio forgiato da 20 pollici, che prendono il posto di quelli di alluminio della stessa misura.

A che cosa porta, tutto ciò? A una dose incredibile di emozione e adrenalina, con il quattro litri aspirato che, appena raggiunto il regime giusto (a quelli inferiori, la coppia latita un po', ma è inevitabile per un propulsore quasi da pista), canta, gorgheggia, alla fine ulula, mentre si tirano le sette marce del cambio Pdk fino alle soglie del limitatore. Godimento puro, vecchio stile.



---

## TERMICHE

---



La 911 che ancora non c'era, nonostante l'ampiezza dell'offerta. Più sportiva delle versioni – si fa per dire – base, meno estrema e pistaiola della GT3, meno potente e costosa della Turbo, pur avendone – di turbo – un paio anche lei. La GTS è la regina dell'equilibrio, nella line-up della Porsche: perfetta per la gita della domenica, ma anche per un track day

# Porsche 911 GTS

## L'auto che mancava a Zuffenhausen

---

Che bisogno c'era – viene da dire – di presentare, nell'autunno del 2021, l'ennesima variazione sul tema 911-serie 992? In fondo, l'offerta per il cliente Porsche era già a dir poco strabordante, tra versioni a due e quattro ruote motrici, S e Turbo, Turbo S e GT3, con quest'ultima a rappresentare il puro spirito delle corse trasferito alla strada... E invece la GTS, che riprende la sigla di una gloriosa Sport-Prototipo degli anni 60, la 904, un senso ce l'ha. Tralasciando il fatto che, anche in questo caso, la proposta è declinata in ben cinque varianti (Coupé e Cabriolet, con le rispettive versioni 4, e 4 Targa), la missione era colmare una sia pur minima lacuna nella gamma, quella tra la 911 S e la GT3: qualcosa di più della prima, di meno della seconda, alla ricerca di un equilibrio perfetto. Che peraltro già era possibile trovare, ma soltanto pescando nella lunga lista di optional offerti dalla Casa.

Dunque, la GTS ha 480 CV e 570 Nm di coppia, rispettivamente 30 CV e 20 Nm in più della 911 S, valori ottenuti grazie anche a un incremento del 14,5% della pressione del turbo; e ha 30 CV in meno della GT3, il cui motore – non dimentichiamolo – è l'ultimo in tutta la line-up a tenere alta la bandiera degli aspirati. Quanto al resto delle dotazioni, questo allestimento offre di serie lo scarico sportivo, abbinato a una riduzione dell'utilizzo di materiali insonorizzanti, cambio Pdk a otto marce o manuale a sette, freni e cerchi (con fissaggi monodado) ripresi dalla 911 Turbo.

### **Dettagli che contano**

Un'auto così, alla fine, la si riconosce dai dettagli. Badge a parte, a fare la differenza sono, per esempio, le finiture di nero lucido e i gruppi ottici bruniti; di serie è previsto anche il cosiddetto Sport



La GTS , che riprende la sigla di una 904 del 1963 (poi utilizzata anche su varianti della 911 a partire dalla serie 997), non indulge in eccessi formali, mantenendo la purezza della linea originaria e affidando l'identificazione dell'allestimento a pochi dettagli, come i badge su cofano e battiporta





Il posto guida è inconfondibilmente quello della 911, con il volante GT Sport: sulla versione con cambio manuale, la leva è più corta di 10 mm, a beneficio della rapidità di utilizzo. I sedili sportivi hanno sostegni laterali e regolazione elettrica di quattro parametri: a richiesta, si possono avere quelli con guscio di carbonio



---

*Vettura immortale, da quasi sessant'anni replica se stessa senza mai ripetersi, in una serie infinita di perfezionamenti. Che, ogni volta, ti fanno dire: ecco, questa è la migliore*

---

design package, che comprende paraurti e minigonne specifici, mentre la dotazione degli interni prevede, senza sovrapprezzo, i sedili Sport Plus a regolazione elettrica, con rivestimenti di pelle e tessuto Race-Tex, il volante GT Sport, il pack Sport Chrono per misurare le proprie performance (c'è anche un indicatore della temperatura dei pneumatici, importante per l'eventuale uso in pista) e l'infotainment evoluto Pcm 6.0. A richiesta, invece, sono disponibili finiture di carbonio opaco, cuciture a contrasto e loghi GTS sull'appoggiatesta. Tra gli optional, però, agli appassionati del genere interesserà soprattutto la disponibilità del Lightweight design package, un insieme di accorgimenti che consente di risparmiare 25 kg sul peso della vettura adottando sedili con monoscocca di carbonio (Cfrp), batteria al litio, cristalli laterali e posteriori più leggeri: sono eliminati i sedili posteriori, ma – cosa più significativa



– viene aggiunto (di serie) l'asse posteriore sterzante, associato ad alcuni affinamenti aerodinamici. Sfumature, si potrebbe pensare: invece, è proprio la somma di questi particolari a dare vita a una 911 dalla personalità differente.

### Lasciate fare all'automatico

Se la GT3, infatti, con il suo aspirato da 9.000 giri e un assetto che mette a dura prova le terga, è una pura macchina da guerra per andare in pista e fare il deserto intorno a sé, la GTS abbina alle doti prestazionali un equilibrio generale che la rende ideale anche per un pacifico weekend, da trascorrere godendosi la bellezza di una strada a bordo lago e approfittando di lussi come i comandi vocali (introdotti da un «Ehi, Porsche») e l'utilizzo di Apple Car Play in modalità wireless.

## SCHEDA TECNICA

### Motore

Posteriore, turbobenzina  
6 cilindri contrapposti  
Cilindrata 2.981 cm<sup>3</sup>  
2 turbo e intercooler  
Potenza max 353 kW (480 CV) a 6.500 giri/min  
Coppia max 570 Nm a 2.300 giri/min

### Trasmissione

Trazione posteriore  
Automatico a doppia frizione a 8 marce

### Dimensioni e massa

Passo 245 cm  
Lunghezza 453 cm  
Larghezza 185 cm  
Altezza 130 cm  
Massa 1.620 kg

### Prestazioni

Velocità massima 311,0 km/h  
0-100 km/h 3,4 s  
(dati dichiarati dalla Casa,  
relativi alla versione 911 Carrera GTS)



Poi, certo, basta giocare con le sospensioni adattive Pasm, abbassando di un filo l'assetto e sfruttando le molle più rigide (del 50% all'avantreno e del 18% al retrotreno), e settare i controlli elettronici (fino a escluderli, in pista) per godere di doti dinamiche eccezionali. Abbinare, perdipiù, a una straordinaria efficacia del Pdk, che fa venire meno non soltanto la voglia di optare per la cara, vecchia soluzione del cambio manuale (la cui leva, peraltro, qui risulta accorciata), dotato di rev matching (escludibile), ma persino di utilizzare i paddle al volante. Talvolta è persino meglio lasciare fare tutto a lui, tanta è la rapidità degli innesti snocciolati in modalità automatica. Così, chi impugna il volante della GTS può limitarsi a concentrarsi sulle traiettorie, giocando sui trasferimenti di carico e sulle frenate da portare già dentro la curva, per sentire la coda girare da sola, senza esitazioni di sorta.

---

## TERMICHE

---



**Siamo nel campo dell'esotico,  
di automobili che non si fregiano  
di un marchio blasonato,  
ma che non per questo sono meno  
evolute sotto il profilo tecnologico.  
Con la Tuatara, Jerod Shelby voleva  
andare alla ricerca della prestazione  
assoluta: il record di velocità per auto  
stradali. Ed è riuscito ad assicurarselo**

# SSC North America Tuatara

## Il senso di Jerod per il primato

---

Nell'ormai lunga storia dell'automobile ci sono due Shelby. Uno si chiama Carroll ed è una leggenda: pilota texano di valore, vincitore – tra l'altro – della 24 Ore di Le Mans del 1959 in coppia con Roy Salvadori su una delle più belle auto da corsa di tutti i tempi, l'Aston Martin DBR1; poi creatore della Cobra, sportiva muscolosa che si prese il lusso di battere la Ferrari nel Mondiale Costruttori GT del '65; infine, artefice dei successi della Ford GT40, sempre a Le Mans e sempre contro le nemiche di Maranello. L'altro, meno noto, è invece Jerod, sempre americano ma dello Stato di Washington, appassionato a sua volta di auto fin dalla più tenera età, imprenditore eclettico e di successo nel campo dei dispositivi medici, dei quali cura e coordina l'installazione in varie parti del mondo, da Baltimora a Seattle, fino alla Corea del Sud.

Ma le passioni, si sa, sono dure a morire e Jerod, che ha

iniziato la sua carriera con le quattro ruote sui kart e l'ha proseguita trapiantando un motore Chevy da quasi 500 CV dentro il cofano di una Nissan 240Z, alle auto torna nel '98, fondando la Shelby Supercars. Con l'intenzione di dare vita a modelli degni della denominazione che ha voluto attribuire alla sua azienda.

### **Sempre più veloci**

Nel giro di qualche anno, Shelby preferirà battezzare la propria società SSC North America, per evitare i problemi che l'omonimia comporta: è vero che Carroll ci ha lasciati nel maggio del 2012, ma il suo ricordo è ancora vivo, oltre che nella memoria dei fan, nell'atelier di elaborazioni che prosegue la propria attività e nei modelli più spinti della Ford, come le Mustang e alcune versioni di pick-up. Già nel 2004 Jerod presenta una prima creazione, la



**La Tuatara posa con uno Space Shuttle: non è un caso, visto che ha conquistato il primato di velocità per vetture di produzione proprio su una superficie realizzata dalla Nasa a Cape Canaveral per le navicelle spaziali. Come sempre accade per queste auto costruite su misura, l'abitacolo, studiato per le esigenze del guidatore, è altamente personalizzabile**

Ultimate Aero, basata sull'utilizzo del motore di una Corvette C5R, piazzato però al centro, con cubatura di 6.3 litri e potenza di 780 CV. Due anni dopo, avendo portato la cavalleria a quota 1.183 grazie alla sovralimentazione mediante due turbocompressori, questa vettura, alla quale viene aggiunta la sigla TT, al culmine di una serie di tentativi conquista il primato di velocità per auto di serie (si fa per dire...) all'andatura di 412,280 km/h.

Bisogna, però, aspettare il febbraio del 2020 prima che Shelby sforni una nuova supercar, la Tuatara. Per lo stile si avvale della collaborazione di Jason Castriota, ex designer di Pininfarina, Bertone e Saab, poi responsabile delle elettriche per la Ford; per la propulsione, si rivolge alla californiana Nelson Racing Engines, il cui eloquente motto è «we build horsepower» (il suo slogan recita «se cerchi 2.000 CV per le corse o 1.500 per la strada, siamo quelli che fanno per te»). Di cavalli la Tuatara ne ha, in verità, "soltanto" 1.350 (1.750, se si utilizza per l'alimentazione l'etanolo quasi puro), ma bastano e avanzano per spingere a velocità stratosferiche la vettura, che monta centralmente un V8 di 5.9 litri, sempre sovralimentato con due turbo, abbinato a un cambio robotizzato a sette marce della bolognese Cima e a una carrozzeria di fibra di carbonio, particolarmente curata sotto il profilo aerodinamico (il Cx dichiarato è di 0,279).

### **Il nuovo primato**

Lo studio aerodinamico dà i suoi risultati, visto che è mirato soprattutto alla riduzione del drag, la resistenza all'avanzamento, a livelli che il costruttore dichiara inferiori a quelli mai raggiunti da qualsiasi altra vettura della sua categoria, pur senza rinunce sul piano della downforce anche alle più alte velocità. Se le alette posteriori, le minigonne laterali e lo splitter anteriori sono fissi, l'ala posteriore è invece attiva e varia la propria incidenza secondo la velocità; molta cura è anche consacrata ai flussi che attraversano le prese per il raffreddamento del poderoso propulsore, per poi essere indirizzati verso il posteriore, così da contribuire ad aumentare il carico verticale e a migliorare il bilanciamento alle alte andature. Che alte lo sono davvero, considerato che la Tuatara, dopo diversi tentativi, il 17 gennaio del 2021 è riuscita a coronarsi nuovamente del primato di velocità per auto omologate per uso stradale, che nel frattempo era finito nelle mani della Koenigsegg, la quale, con l'Agera RS, nel 2017 aveva raggiunto i 447,190 km/h.

Ai suoi comandi c'è il proprietario Larry Caplin, che sulla superficie del Johnny Bohmer proving ground (un rettilineo lungo 3,7 chilometri, realizzato in Florida dalla Nasa per gli Space Shuttle), raggiunge, nella media dei due passaggi previsti dal regolamento per questi primati, i 455,280 km/h. Avvicinandosi così a quelle 300 miglia oraria (480 km/h) che rappresentano il vero sogno di Jerod.



---

*L'esasperata ricerca della punta massima raggiungibile condiziona lo stile della vettura: più dell'handling o della guidabilità, a contare in questo caso è la pura performance velocistica*

---







L'ampia cupola posteriore lascia intravedere il V8 biturbo di 5.9 litri realizzato dagli specialisti della Nelson Racing Engines, ritratto anche nelle immagini a fondo pagina. Il propulsore eroga 1.350 CV, che possono diventare 1.750 adottando l'alimentazione a etanolo

#### **SCHEDA TECNICA**

##### **Motore**

Posteriore-centrale, turbobenzina  
8 cilindri a V  
Cilindrata 5.900 cm<sup>3</sup>  
2 turbo e intercooler  
Potenza max 996 kW (1.350 CV)-1.290 kW (1.750 CV)  
Coppia max n.d.

##### **Trasmissione**

Trazione posteriore  
Cambio robotizzato a 7 marce

##### **Dimensioni e massa**

Passo 267 cm  
Lunghezza 463 cm  
Larghezza 206 cm  
Altezza 107 cm  
Massa 1.247 kg

##### **Prestazioni**

Velocità massima n.d.  
0-100 km/h n.d.  
(dati dichiarati dalla Casa)



---

# IBRIDE

---



C'è tutta l'esperienza della Ferrari, in questa nuova creazione di Maranello. Quella che deriva dai V6 della Formula 1, ma anche quella maturata con la prima ibrida plug-in del Cavallino, la SF90 Stradale. Esperienza che consente di portare ancora più in là i limiti dell'innovazione

# Ferrari 296 GTB

## Due cilindri in meno tanta tecnologia in più

---

Ogni nuova Ferrari costituisce un evento, ma ce ne sono alcune che segnano una vera svolta e la 296 GTB fa parte di quest'ultime. Facile spiegare il perché con due semplici informazioni: è la prima vettura stradale di Maranello ad adottare un motore a sei cilindri (la Dino non conta, perché non sfoggiava il simbolo pregiato del cavallino rampante) ed è ibrida, in quanto abbina all'inedito propulsore termico uno elettrico, secondo il principio delle MGU-K della Formula 1 (basato sul recupero dell'energia in frenata).

Il fatto che nella gamma Ferrari un motore dal minore frazionamento vada ad aggiungersi ai nobili otto e dodici cilindri non deve far storcere il naso. Innanzitutto, perché già dal 2014 i V6 costituiscono l'anima endotermica delle power unit ibride della F1, quindi in questo campo a Maranello possono vantare una più che consolidata esperienza; poi, perché nel passato della Casa vi sono

state altre pregevoli vetture, sia pure non stradali, con questa caratteristica. Basti citare, a titolo di esempio, la Dino 156 F2, monoposto del 1957, le Sport-Prototipo 196 S, 296 S e 246 SP (la prima, con il V6 centrale-posteriore, vincitrice della Targa Florio nel '61 e nel '62) e la 246 F1, che nel '58 consentì a Mike Hawthorn di diventare campione del mondo di Formula 1. Insomma, i tre quarti di nobiltà nella dinastia del nuovo V6 ci sono tutti.

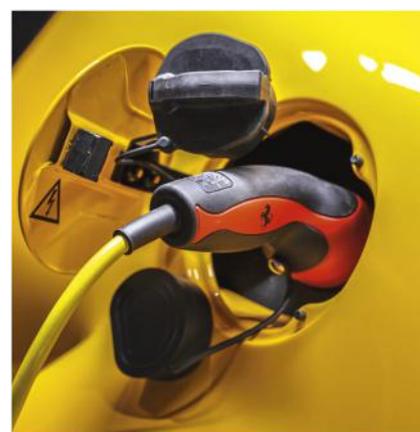
### **Eccellenza meccanica**

Il sei cilindri di Maranello prevede l'alloggiamento dei due turbocompressori deputati alla sua sovralimentazione all'interno della V di 120° tra le due bancate: questa soluzione, da qualche tempo in voga tra i costruttori di motori, consente infatti di rendere l'insieme più compatto, di abbassare il baricentro e di trarre vantaggi



L'abitacolo della 296 GTB si sviluppa attorno all'interfaccia full digital introdotta a partire dalla SF90 Stradale: il volante e il display centrale sono sorretti da due supporti a vista. Il passo corto e la compattezza del V6, con i turbo collocati al centro della V a 120°, hanno consentito ai designer di Maranello di realizzare una berlina compatta e muscolosa





## SCHEDA TECNICA

### Motore

Posteriore-centrale longitudinale, turbobenzina  
6 cilindri a V di 120°  
Cilindrata 2.992 cm<sup>3</sup>  
2 turbo, intercooler  
Potenza max 489 kW (663 CV) a 8.000 giri/min  
Coppia max 740 Nm a 6.250 giri/min  
Motore elettrico  
Potenza max 122 kW (167 CV)  
Potenza max di sistema 610 kW (830 CV)

### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio a doppia frizione a 8 marce

### Dimensioni e massa

Passo 260 cm  
Lunghezza 456 cm  
Larghezza 196 cm  
Altezza 119 cm  
Massa 1.470 kg

### Prestazioni

Velocità massima oltre 330 km/h  
0-100 km/h 2,9 s  
(dati dichiarati dalla Casa)



---

*Ogni battesimo a Maranello porta un forte contenuto d'innovazione: questa volta la strada seguita è quella dell'elettrificazione, abbinata a un'inedita unità termica*

---

in termini di gestione termica dei gas di scarico. Con una cubatura di tre litri, l'unità stabilisce un nuovo primato per le vetture stradali grazie a una potenza specifica di 221 CV/litro. Teste e cilindri sono completamente inediti e realizzati con ampio utilizzo di leghe leggere; gli studi sulla fluidodinamica interna hanno permesso ai tecnici di elevare la pressione all'interno della camera di combustione, che ha beneficiato degli sviluppi introdotti con la SF90 Stradale, la recente supercar ibrida plug-in di Maranello (con motore termico V8 biturbo di 4 litri). L'iniezione a 350 bar e le candele centrali consentono infatti di ottimizzare la miscelazione del combustibile, migliorando prestazioni ed emissioni. I due turbocompressori della IHI hanno una velocità di rotazione più elevata (180.000 giri/min), che ha portato a un incremento del 24% del loro effetto boost, pur con una riduzione del 5% del diametro della girante.

Altre caratteristiche di eccellenza del nuovo V6 sono l'albero motore ottenuto con trattamenti termici di nitrurazione profonda, che garantiscono maggiore resistenza agli alti carichi, la nuova pompa di mandata dell'olio a cilindrata variabile, i collettori di aspirazione collocati non al centro della V, come accade di solito, ma sulla fiancata della testa e lo sviluppo lineare della linea di scarico, posizionata nella parte alta del propulsore.

### **Doppia propulsione**

Tutto questo è già molto, ma non è ancora tutto, perché – come abbiamo anticipato – la 296 GTB (sigla che deriva dalla cubatura e dal numero dei cilindri del motore, come da tradizione di Maranello) è una Ferrari ibrida (plug-in). Alla componente elettrica provvede un motogeneratore con 122 kW (167 CV) di potenza, posizionato tra il propulsore termico, con il quale è in asse, e il cambio, il classico Dct a doppia frizione a otto rapporti. Le due unità

"comunicano" tra loro tramite un attuatore, denominato Tma (Transition manager actuator), che consente sia l'utilizzo contemporaneo di entrambe sia la fruizione della sola componente elettrica: una frizione, posta tra il motore elettrico e quello termico, consente il disaccoppiamento dei due elementi nelle condizioni di marcia a zero emissioni (con autonomia di 25 chilometri). Il sistema è completato da una batteria ad alto voltaggio con capacità di 7,45 kWh e dall'inverter. La MGU-K, sigla mutuata dalla Formula 1 (dove la lettera K sta per kinetic, trattandosi di un sistema che consente di recuperare l'energia cinetica altrimenti dissipata in fase di rallentamento), garantisce un supplemento di coppia di 315 Nm.

### **Forma e funzione**

Fin qui, la pura innovazione tecnica. Ma una Ferrari è anche design, associato inevitabilmente alla funzionalità aerodinamica. Compiti assolti dal centro stile della Casa, guidato da Flavio Manzoni, che, per la nuova berlinetta, ha preferito abbandonare la tipica soluzione fastback, optando per un abitacolo collocato al centro delle volumetrie anteriore e posteriore – frutto anche del passo corto scelto per la vettura – e delimitato dai parafanghi muscolosi e dal lunotto verticale. L'aerodinamica attiva è stata studiata non in funzione della gestione della resistenza all'avanzamento, ma con lo scopo di contribuire alla generazione di carico verticale: così, lo spoiler posteriore, ispirato a quello della LaFerrari, permette di ottenere nella configurazione massima (quella detta High Downforce dell'allestimento opzionale Assetto Fiorano) 360 kg di carico alla velocità di 250 km/h. Le esigenze imposte dal layout tecnico (per esempio, la presenza dei due radiatori installati davanti alle ruote anteriori) non hanno impedito ai designer di ottenere risultati eccellenti in tema di pulizia dello stile.

**Il posteriore della 296 GTB disegna una forma ad arco, chiusa nella parte superiore dalla copertura di vetro del vano motore; lo scarico è unico e centrale, mentre l'ala attiva, quando non è utilizzata, trova alloggiamento nel vano di collegamento dei gruppi ottici posteriori. I cerchi forgiati hanno cinque doppie razze**



---

## IBRIDE

---



A Christian Koenigsegg, fondatore e titolare dell'omonima, piccola casa costruttrice svedese, la creatività progettuale non ha mai fatto difetto. E lo ha sempre dimostrato con le sue creazioni, esagerate sul piano prestazionale e ricche di contenuti innovativi. Come ribadisce l'ultima nata Gemera, con il suo originale schema propulsivo

# Koenigsegg

## Gemera

### Se la fantasia prende il potere

---

Per chi non conoscesse questo brand, è bene ripercorrerne brevemente la genesi. Era il 12 agosto del 1994 quando un giovane svedese di 22 anni, Christian von Koenigsegg, decise di dare corpo al suo sogno e di aprire un'azienda consacrata alla realizzazione di supercar tra le più potenti e veloci al mondo. Piano piuttosto ambizioso, si dirà, visto che il pianeta era già popolato di oggetti analoghi, prodotti, tanto per citare qualcuno, da costruttori del calibro di Ferrari, Lamborghini e Porsche. Ma a Christian non fanno difetto carattere e determinazione, tanto che, già due anni dopo, riesce a mostrare in pubblico, sulla pista di Anderstorp, un prototipo – denominato CC – che attira l'attenzione dei piloti presenti.

Bisogna, però, arrivare al 2000 per vedere esposto al Salone di Parigi il primo modello di serie, battezzato Koenigsegg CC8S ed equipaggiato con un motore V8 Supercharged da 655 CV.

Da lì in poi, le cose evolvono più rapidamente: del primo modello vengono prodotti sei esemplari, del secondo – la CCR del 2004 – ne verranno realizzati 14, con un design più aggressivo e 806 CV di potenza. Poi toccherà alla CCX del 2006, alla CCXR del 2007, la quale, grazie anche all'impiego di miscele con più etanolo, può contare sui 1.018 CV erogati da un V8 (un record, all'epoca), all'Agera del 2010, che passa alla sovralimentazione mediante due turbo (960 CV), alla Regera del 2015 (tre motori elettrici, un V8 biturbo, 1.500 CV) e alla Jesko del 2019 (V8 biturbo 5 litri a biofuel, 1.600 CV).

#### **Velocità record**

Come si vede, a Koenigsegg piace esagerare. Anche nel campo della velocità, visto che sono svariati i record detenuti dai modelli della Casa, compreso un primato del 2019 sull'inconsueta







L'apertura completamente verticale delle grandi portiere della Gemera dà facile accesso all'abitacolo a quattro posti di questa supercar ibrida, che ha nell'originale sistema di propulsione termico le sue peculiarità. Per la Koenigsegg, che ha sempre puntato sulle supercar senza compromessi, si tratta di un debutto nel mondo delle granturismo



## SCHEDA TECNICA

### Motore

Anteriore-centrale, turbobenzina  
3 cilindri  
Cilindrata 2.000 cm<sup>3</sup>  
2 turbo, intercooler  
Potenza max 442 kW (600 CV) a 7.500 giri/min  
Coppia max 600 Nm tra 2.000 e a 7.000 giri/min  
1 motore elettrico da 295 kW (400 CV)  
e 600 Nm di coppia max  
2 motori elettrici posteriori da 369 kW (500 CV)  
e 1.000 Nm di coppia l'uno  
Potenza max di sistema 1.254 kW (1.700 CV)

### Trasmissione

Trazione integrale

### Dimensioni e massa

Passo 300 cm  
Lunghezza 497 cm  
Larghezza 199 cm  
Altezza 129  
Massa 1.988 kg

### Prestazioni

Velocità massima 400 km/h  
0-100 km/h 1,9 s  
(dati dichiarati dalla Casa)

L'originalità della Casa svedese si avverte anche nell'abitacolo della Gemera, a partire dalla forma del volante, che ha uno schermo grafico al proprio interno e tasti aptici sulle razze: l'ispirazione è aeronautica. Il display centrale è configurato come un tablet connesso al wi-fi di bordo



performance 0-400-0, completata nel 2019 in un aeroporto militare svedese nell'arco di 31,49 secondi. Il 2020, invece, è stato l'anno del lancio della Gemera, la prima granturismo a quattro posti della Casa, la cui produzione è prevista in 300 esemplari. Un vero cambio di paradigma, per un piccolo costruttore fino ad allora votato soltanto alle supercar senza compromessi e adesso intenzionato ad allargare i propri interessi con un modello sempre prestazionale, ma un po' più flessibile nelle possibilità di utilizzo, grazie al maggior spazio destinato ai passeggeri e ai loro bagagli.

#### Si può dare di più

Il concetto alla base della Gemera è sintetizzato già nel suo nome, che scaturisce dalla combinazione di due parole svedesi, "ge" (dare) e "mera" (più): qualcosa, insomma, che vuole offrire un contributo maggiore rispetto alle rivali, creando una categoria di auto che ancora non esisteva. Quella delle Mega-GT, caratterizzate dalle comodità di una granturismo e, al tempo stesso, dalle prestazioni di una supercar (per la Gemera la velocità massima è di 400 km/h, lo 0-100 è bruciato nello spazio di 1,9 secondi).

Per ottenere performance di questo livello, la Koenigsegg si affida a un sistema propulsivo ibrido molto originale: la componente termica è costituita da un inconsueto tre cilindri con cubatura di due litri, quindi con cilindrata unitaria elevata, dotato del sistema denominato Freevalve, nel quale ogni valvola è dotata di un proprio attuatore, che ne determina l'alzata e la chiusura; il propulsore è privo di corpi farfallati e le due valvole di scarico per cilindro sono collegate ognuna a un proprio collettore. Quest'ultime vengono aperte secondo una sequenza che consente, per esempio, di far confluire i gas di scarico in uno solo dei due turbo che provvedono alla sovralimentazione, garantendo in questo modo una robusta



dotazione di coppia già ai regimi di rotazione più bassi (si parla di 400 Nm a 1.700 giri/min, per arrivare a 600 in un arco compreso tra i 2.000 e i 7.000 giri). Un sistema complesso, ma compatto (il peso è contenuto in 70 kg), che permette di disporre di 600 CV a 7.500 giri/min, con la linea rossa del contagiri fissata a quota 8.500. Alla propulsione contribuiscono pure tre motori elettrici: due sono collegati a ognuna delle ruote posteriori e hanno ciascuno una potenza di 500 CV, con coppia di 1.000 Nm; il terzo, invece, è connesso all'albero motore, ha potenza di 400 CV, coppia di 600 Nm e agisce, insieme con il propulsore termico, sulle ruote anteriori. Il risultato è una potenza complessiva di 1.700 CV (ma la Koenigsegg ama parlare di 1,27 megawatt), con una coppia immensa di 3.500 Nm, tenuti a bada dalla trazione integrale, da un sistema di torque vectoring applicato a ogni ruota e dall'asse posteriore sterzante.

A tanta complessità tecnica fa da contraltare la flessibilità dei combustibili utilizzabili per alimentare l'unità termica, in grado di funzionare con carburanti alternativi di varia origine, compreso il Vulcanol, un composto di etanolo ricavato in Islanda dai vapori emessi dai vulcani, o altri prodotti a base di etanolo e metanolo, ottenuti con processi fotovoltaici che coinvolgono alghe geneticamente modificate. Una nuova frontiera della propulsione, dunque, che però non compromette altre caratteristiche della Gemera: un'automobile capace di viaggiare in modalità full electric per 50 chilometri, trasportando quattro persone sedute comodamente in una scocca di fibra di carbonio dal design ispirato – come quello di altre creazioni del marchio svedese – ai jet militari, alla quale si accede attraverso enormi portiere ad apertura completamente verticale. Perché va bene la fantasia progettuale più sfrenata, ma alla fine la Gemera ambisce a essere una vettura utilizzabile, volendo, anche tutti i giorni.

---

*Il gusto per l'estremo  
del costruttore svedese si coniuga  
con l'amore per l'innovazione  
tecnologica, che qui si esprime  
con un sistema propulsivo  
del tutto anticonvenzionale*

---



Koenigsegg

*Gemera*

---

## IBRIDE

---



Andare oltre, a questo punto della storia dell'automobile, è inevitabile. Anche se, in un certo senso, la Lamborghini è sempre andata oltre, con le sue inconsuete creazioni. E lo ha fatto pure con la Sián, partendo dalla base già molto avanzata della Aventador SVJ

# Lamborghini Sián

## Il fulmine di Sant'Agata a tiratura limitata

---

Nel mondo dell'auto, c'è chi realizza showcar: le mostra al mondo, le espone a un Salone, a Ginevra, Shanghai o Detroit, fa in modo che i media ne parlino per un po', saggia la reazione di stampa e pubblico e poi le mette in naftalina da qualche parte, in un deposito o nel proprio museo. Poi ci sono Case per le quali ogni auto è uno show. La Lamborghini appartiene a buon diritto alla schiera di quest'ultime, visto che, in genere, il mondo resta a bocca aperta davanti a ogni sua creazione. A quest'attitudine, a Sant'Agata Bolognese (ma, in verità, ultimamente anche nella vicina Maranello), hanno aggiunto un'altra trovata: di tanto in tanto, le showcar non le usano soltanto per dare spettacolo, ma le producono. E le vendono pure, facendoci una montagna di soldi. Perché al mondo c'è sempre qualcuno disposto a tirare fuori una cifra spropositata pur di averle, siano esse one off, few off o piccolissime serie.

La Lamborghini Sián (fulmine, nel dialetto bolognese) è una di queste. Poteva essere soltanto una concept, un laboratorio di sperimentazione delle tecnologie ibride e dei materiali. Invece, ne hanno fatte 63, a celebrazione dell'anno di fondazione della Casa del toro rampante. E, come c'era da aspettarsi, le hanno vendute tutte, prima ancora di presentarle al mondo intero.

### L'ora del supercondensatore

Che cosa ha di speciale, allora, questa Lambo? Per prima cosa, è ibrida: segna, cioè, il passaggio dell'azienda emiliana all'elettrificazione, mossa inevitabile, ma significativa. Poi, è ibrida a modo suo, perché – per attuare la transizione alla doppia propulsione – utilizza una soluzione non comune. Al poderoso V12 di 6.5 litri, ancora irrinunciabile per un costruttore che ne ha fatto uno dei







Sul tunnel centrale, il numero dell'esemplare di Sián, sui 63 prodotti: lo 00 indica quello di pre-serie, ritratto in queste pagine. La linea è ancora più scolpita e tagliente di quella del modello originario, l'Aventador SVJ: il tetto fotocromatico consente, con un apposito comando, di variare la luminosità interna. I fari esagonali sono ispirati a quelli di un'altra Lambo leggendaria, la Countach

#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Posteriore-centrale longitudinale, benzina  
 12 cilindri a V di 60°  
 Cilindrata 6.498 cm<sup>3</sup>  
 Potenza max 577 kW (785 CV) a 8.500 giri/min  
 Coppia max 720 Nm a 6.750 giri/min  
 Motore elettrico  
 Potenza max 25 kW (34 CV), coppia max 35 Nm  
 Potenza max di sistema 602 kW (819 CV)

##### Trasmissione

Trazione integrale a controllo elettronico  
 Cambio robotizzato a 7 marce

##### Dimensioni e massa

Passo 270 cm  
 Lunghezza 498 cm  
 Larghezza 226 cm  
 Altezza 113 cm  
 Massa 1.595 kg

##### Prestazioni

Velocità massima oltre 350 km/h  
 0-100 km/h sotto i 2,8 s  
 (dati dichiarati dalla Casa)



propri vantì, abbina infatti un motore elettrico da 34 CV. Infine, al sistema di recupero di energia in frenata non associa le più consuete batterie agli ioni di litio, come avviene sulla maggior parte delle auto a doppia propulsione termica-elettrica, ma un supercondensatore. Qualcosa che, in origine, si era visto sulle Sport-Prototipo Toyota che partecipavano al WEC e alla 24 Ore di Le Mans, per i vantaggi che offre: è tre volte più potente di una batteria di pari peso o, se preferite, tre volte più leggero di una di pari potenza. In questo modo, la componente elettrica del sistema di propulsione pesa soltanto 34 kg, garantendo un rapporto perfettamente paritario tra la sua massa e la potenza che esprime. Non solo: il supercondensatore, collocato sulla Sián tra l'abitacolo e il motore per garantire un perfetto bilanciamento della vettura, ha anche la caratteristica di caricarsi e scaricarsi totalmente e della stessa quantità di energia

a ogni frenata, oltre che di eseguire il ciclo completo con grande immediatezza e rapidità, a beneficio delle prestazioni. Che, ovviamente, sono superlative, considerato che la Casa dichiara una velocità di punta superiore ai 350 km/h e un tempo sullo 0-100 km/h inferiore ai 2,8 secondi. La componente elettrica, infatti, contribuisce, con un aumento istantaneo della coppia disponibile, alle accelerazioni fino a 130 km/h, soglia oltre la quale il propulsore a corrente viene disconnesso: da lì in poi, ci pensa il V12 a garantire una progressione travolgente.

#### **Scatoletta magica**

Quella dell'ibrido non è, naturalmente, l'unica tecnologia avanzata adottata dalla Lamborghini per questa supercar. Scontato il fatto che per il body venga fatto uso di carbonio, inevitabile a



Il cofano del vano motore è in parte costituito da elementi di vetro: la parte posteriore riprende il tema dell'esagono caro al brand. L'ala è integrata nel profilo e si solleva soltanto in certe condizioni di guida, per non aumentare inutilmente la resistenza all'avanzamento. L'aria vi viene indirizzata dagli splitter anteriori e dalle prese d'aria laterali. Le ruote anteriori sono da 20 pollici, quelle posteriori da 21"

questi livelli, va sottolineato, per esempio, l'impiego per alcuni elementi di un innovativo e brevettato materiale a memoria di forma, che consente di aprire e chiudere il sistema di ventilazione della zona posteriore della vettura deformandosi sotto l'azione del calore sviluppato dall'impianto di scarico del motore termico e per la successiva fase di raffreddamento.

Che sensazioni dà, un'auto così, quando si ha la fortuna d'impugnarne il volante? Si parte dalla base, che è quella della Aventador SVJ, per andare oltre grazie alla scatoletta con la scritta Supercap, i cui cicli di funzionamento sono visibili su una schermata specifica del display centrale. Ma, anche senza distrarsi con questa vista, si percepisce subito la fluidità delle cambiate, che pone fine a quel fastidioso istante d'incertezza tra una marcia e l'altra tipico dei sistemi robotizzati. E questo è già un gran risultato.

---

*La vocazione a stupire  
del costruttore emiliano, viva fin  
dagli anni 60, si sposa anche  
in questo caso con l'amore  
per la ricerca e la sperimentazione  
di soluzioni innovative*

---

---

# ELETTRICHE

---



È una storia, quella della Hispano Suiza, che ha radici antiche e che oggi vuole essere recuperata mescolando tradizione e innovazione spinta, rispetto della filosofia del passato e gusto per la provocazione estetica. Il tutto all'insegna della sostenibilità garantita dalla propulsione a batteria

# Hispano Suiza Carmen Boulogne

## La seconda vita della nobile spagnola

---

Bisogna essere veri appassionati di storia dell'automobile, per ricordare che cosa sia stata la Hispano Suiza. Perché la sua gloria, un tempo davvero grande, con gli anni si è offuscata al punto da farne sparire il nome dai radar fino ai tempi più recenti. Per capirne il valore, dunque, è necessario fare molti passi indietro e tornare al 14 giugno del 1904, giorno in cui l'azienda fu fondata in Spagna da Damián Mateu, Francisco Seix e dall'ingegnere svizzero Marc Birkigt, allo scopo di costruire un veicolo capace di sfiorare i 90 km/h grazie a un motore a quattro cilindri da 20 CV. Iniziava così una produzione di automobili che sarebbero diventate via via sempre più belle, prestigiose e monumentali, destinate ad accogliere sui propri sedili sovrani (come il re di Spagna Alfonso XIII, così entusiasta da diventare anche azionista dell'azienda, Gustavo V di Svezia e Carlo II di Romania), artisti (Pablo Picasso), scienziati

(Albert Einstein) e vip di tutto il mondo (Coco Chanel, René Lacoste, André Citroën). Dopo la gloria, alla fine degli anni 30 arrivarono, progressivamente, l'oblio e la cessazione delle attività, ma il marchio è rimasto sempre nelle mani della stessa famiglia: oggi appartiene a Miguel Suqué Mateu, pronipote del fondatore, che nel 2019 lo ha utilizzato per una nuova automobile, alla quale ha voluto dare il nome della madre Carmen. Il brand, peraltro, adesso fa parte del gruppo Peralada, specializzato in alberghi, ristoranti, campi da golf e altri settori del lusso.

### **Stile anticonvenzionale**

Lusso, anzi iperlusso, è anche la parola che contraddistingue la Carmen, comparsa per la prima volta in forma statica al Salone di Ginevra del 2019 e oggi pronta per essere consegnata alla







Gli interni della Carmen Boulogne, come quelli di tutta la ridottissima produzione Hispano Suiza, sono altamente personalizzabili: i materiali impiegati restano sempre la fibra di carbonio (anche per la struttura dei sedili), la pelle e l'Alcantara. Non mancano richiami stilistici ai modelli del passato, ma il display della strumentazione è digitale e l'illuminazione dell'abitacolo è affidata a strisce di Led



#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

2 elettrici sincroni a magneti permanenti  
 Potenza max 820 kW (1.114 CV)  
 Coppia max 1.600 Nm da 0 a 6.500 giri/min  
 Batteria agli ioni di litio da 80 kWh

##### Trasmissione

Trazione posteriore

##### Dimensioni e massa

Passo 280 cm  
 Lunghezza 473 cm  
 Larghezza 204 cm  
 Altezza 124 cm  
 Massa 1.630 kg

##### Prestazioni

Velocità massima 290,0 km/h  
 0-100 km/h sotto i 2,6 s  
 (dati dichiarati dalla Casa,  
 relativi alla versione Carmen Boulogne)



clientela più facoltosa. La Hispano Suiza del nuovo millennio è potentissima (1.114 CV dichiarati), rapidissima (0-100 km/h in 2,6 secondi), esclusivissima (la produzione prevista è di 19 esemplari, soltanto cinque dei quali della versione Boulogne) e personalizzata all'estremo (non ne esisteranno due esemplari uguali). Ma, soprattutto, è elettrica, cosa che costituisce ovviamente un taglio netto con la tradizione del passato del costruttore iberico.

Anche nella definizione del linguaggio formale della vettura la strada scelta è quella dell'originalità: la Carmen Boulogne s'ispira a modelli del passato del marchio come la Dubonnet Xenia del 1932 e vuole rendere omaggio a successi sportivi come la vittoria ottenuta con la H6B da André Dubonnet nella George Boillot Cup del 1921 (la Hispano Suiza si sarebbe poi aggiudicata, con altri piloti, anche le due edizioni successive della competizione francese).

Ne deriva un aspetto del tutto anticonvenzionale, provocatorio ed emozionale, che enfatizza visivamente le alte prestazioni raggiungibili (la punta massima è di 290 km/h) con una profilatura aerodinamica accentuata che richiama - non casualmente - lo stile streamline degli anni 30. Rispetto alla Carmen "normale", lo stile della Boulogne sfoggia tagli più netti e spigolosi e un frontale dominato da una calandra prominente, contornata da un bordo color rame; finitura, peraltro, ripresa sotto le portiere, lungo il contorno dell'abitacolo e persino nei cerchi.

#### Carbonio e ioni di litio

La struttura della vettura è basata su una monoscocca di fibra di carbonio, completata da elementi di rinforzo anteriori e posteriori dello stesso materiale, dal peso di appena 195 kg; ciò fa



si che, nonostante la presenza del pacco di batterie agli ioni di litio da 80 kWh (disposti a T, a costituire la spina dorsale dell'auto), la massa complessiva risulti contenuta in 1.630 kg. Il powertrain è costituito da due motori elettrici sincroni a magneti permanenti (uno per ognuna delle ruote posteriori) da 410 kW, in grado di erogare una coppia complessiva di 1.600 Nm, distribuita elettronicamente con il torque vectoring. Il caricabatteria rapido permette di ripristinare dal 30 all'80% del livello di energia in 30 minuti utilizzando una colonnina a corrente continua,

Il sistema è raffreddato a liquidi con tre radiatori e integrato da un dispositivo di gestione termica che ne tiene sotto controllo le temperature. Partner tecnico del progetto è la QEV Technologies, che vanta esperienza nelle competizioni di Formula E. Ai freni carbonceramici provvede invece la AP Racing (gruppo Brembo).

---

*Sottratto a un lungo oblio  
in campo automobilistico,  
il glorioso marchio spagnolo  
torna alla ribalta con modelli  
che fanno della provocazione  
estetica un vanto*

---

---

# ELETTRICHE

---



Il tempo dei grandi carrozzieri italiani, che hanno fatto la storia dell'auto, purtroppo è finito. Qualcuno è scomparso definitivamente, altri invece hanno saputo rinnovarsi, percorrendo nuove strade: tra quest'ultimi, l'Automobili Pininfarina che, oltre a fornire consulenze di design in svariati campi, si è cimentata in una inedita supercar. Elettrica, questa volta

# Pininfarina Battista

## Onorare il passato proiettandosi nel futuro

---

La nuova frontiera è già qui. Non importa quanta storia hai alle tue spalle (e la Pininfarina ne ha davvero tanta, essendo stata fondata da Battista Farina nel 1930): se vuoi sopravvivere, devi saperti rinnovare. Lo stanno facendo tutti i grandi costruttori automobilistici, lo devono fare anche le realtà più piccole: ecco perché a Torino, dopo tanti modelli straordinari, concepiti e disegnati perlopiù per conto terzi (Ferrari in testa), è nata un'altra supercar, ma elettrica. Lo impongono i tempi, ma anche la necessità di ricordare al mondo le proprie capacità tecnologiche.

Compito, quest'ultimo, nel quale la Battista, com'è stata chiamata la vettura in omaggio al grande Pinin scomparso nel 1966, riesce benissimo. Merito anche della selezione di un partner tecnico di primissimo piano, almeno in questo settore specifico: la croata Rimac, che mette a disposizione il telaio di base e la parte elettronica,

frutti di un know-how specifico così qualificato da avere sollecitato un importante investimento nella società da parte della Porsche e da avere poi generato una joint venture che incorpora la nobile Bugatti. Lo schema prevede la disposizione a "T" delle batterie, che così costituiscono una trave centrale avvitata alla scocca di carbonio; una soluzione ideale per garantire la disposizione equilibrata delle masse, quindi un comportamento adeguato.

### **Come più vi piace**

Era importante assicurarsi quest'ultimo aspetto, perché la Battista non vuole essere soltanto un oggetto di – pur eccellente – design, ma un'auto con la quale si possa andare davvero forte, a emissioni zero. Compito assolto dal layout propulsivo della vettura, che prevede la presenza di ben quattro motori elettrici sincroni a









## SCHEDA TECNICA

### Motore

2 anteriori elettrici sincroni  
2 posteriori elettrici sincroni  
Potenza max di sistema 1.400 kW (1.904 CV)  
Coppia max di sistema 2.360 Nm  
Batteria agli ioni di litio da 120 kWh  
Ricarica in CC a 250 kW

### Trasmissione

Trazione integrale  
Riduttore a rapporto fisso

### Dimensioni e massa

Passo 275 cm  
Lunghezza 491 cm  
Larghezza 224 cm  
Altezza 121 cm  
Massa circa 2.200 kg

### Prestazioni

Velocità massima 350,0 km/h  
0-100 km/h sotto i 2,0 s  
Autonomia oltre 500 km  
(dati dichiarati dalla Casa)

**Tutto, all'interno, è pensato per assecondare le esigenze del guidatore, verso il quale è orientato lo schermo centrale: dietro il volante, un display più piccolo raccoglie le informazioni essenziali, come velocità, condizioni della batteria, rigenerazione dell'energia in frenata e autonomia residua. La selezione delle modalità di guida avviene mediante due grandi manopole. Produzione prevista: 150 esemplari, a un prezzo di oltre 2,4 milioni di euro l'uno**



magneti permanenti, ognuno dei quali deputato a una singola ruota, così da ottenere la trazione integrale e un torque vectoring attivo su ogni asse; ci sono poi due inverter (uno anteriore e l'altro posteriore) e un sofisticato sistema di controllo della temperatura della batteria, indispensabile per garantire costanza delle prestazioni e sicurezza del powertrain.

Un capitolo a parte merita la declinazione della potenza espressa dal sistema propulsivo, articolato su più livelli, secondo la modalità di guida prescelta. Si parte con quella definita Calma, la più adatta all'utilizzo quotidiano, che garantisce comunque un grado pari a quello massimo raggiungibile da molte vetture sportive con motore a combustione: 300 kW (408 CV), con 1.108 Newtonmetro di coppia massima (valore che la dice lunga sul potenziale in accelerazione dell'auto). Si prosegue con la posizione Pura, che già

proietta nell'empireo prestazionale per merito dei suoi 745 kW (1.013 CV) e 1.416 Nm, e con la Energica, che garantisce 1.000 kW (1.360 CV) e 1.888 Nm; si finisce con la Furiosa, che raggiunge l'apice di 1.400 kW (1.904 CV) e 2.360 Nm, cifra quest'ultima difficilmente immaginabile per una qualsiasi automobile stradale.

### Esperienza da pilota

Ci voleva un consulente d'eccezione per mettere a punto un comportamento dinamico all'altezza di simili performance e la Automobili Pininfarina lo ha trovato in Nick Heidfeld, una lunga carriera in Formula 1 (183 Gran Premi disputati, una pole position, otto secondi posti, militanza in top team come Williams e BMW-Sauber), poi in forza nella Formula E full electric alla Mahindra (che oggi possiede la Automobili Pininfarina). Grazie anche a quest'ultima,



significativa esperienza, Heidfeld ha aiutato il costruttore torinese a sviluppare uno schema sospensivo efficace, che prevede quadrilateri e ammortizzatori a smorzamento variabile. A dare una mano dal punto di vista della dinamica è comunque anche la posizione molto bassa del baricentro, posto a circa 38 centimetri dal suolo, che riduce al minimo il rollio del corpo vettura e l'inerzia nelle rotazioni intorno al suo asse verticale (l'imbardata).

Così, provata su strada (nella modalità Pura, la più adatta in queste circostanze) e in pista, la Battista stupisce non solo per le sue accelerazioni longitudinali e laterali (che possono toccare gli 1,7 g), scontate a questi livelli di potenza (lo 0-200 km/h si brucia in sei secondi), ma anche per l'immediatezza di risposta alle richieste dell'acceleratore e per una sensazione complessiva di agilità e leggerezza, insospettabile in un'auto che comunque pesa 2.200 kg.

---

*La propulsione elettrica consente di esplorare inedite frontiere in termini di potenza e coppia erogate, proiettando i passeggeri a velocità inusitate nel volgere di pochissimi istanti*

---

---

# ELETTRICHE

---



La Porsche ha dedicato sempre molta attenzione ai propri clienti sportivi, intesi come coloro che utilizzano le vetture di Zuffenhausen nelle competizioni, monomarca e no. Naturale, quindi, che già oggi voglia prefigurare il futuro delle corse con un prototipo full electric, il quale funge però anche da laboratorio per i prossimi modelli di serie

# Porsche Mission R

## Immaginare il domani delle corse (e non solo)

---

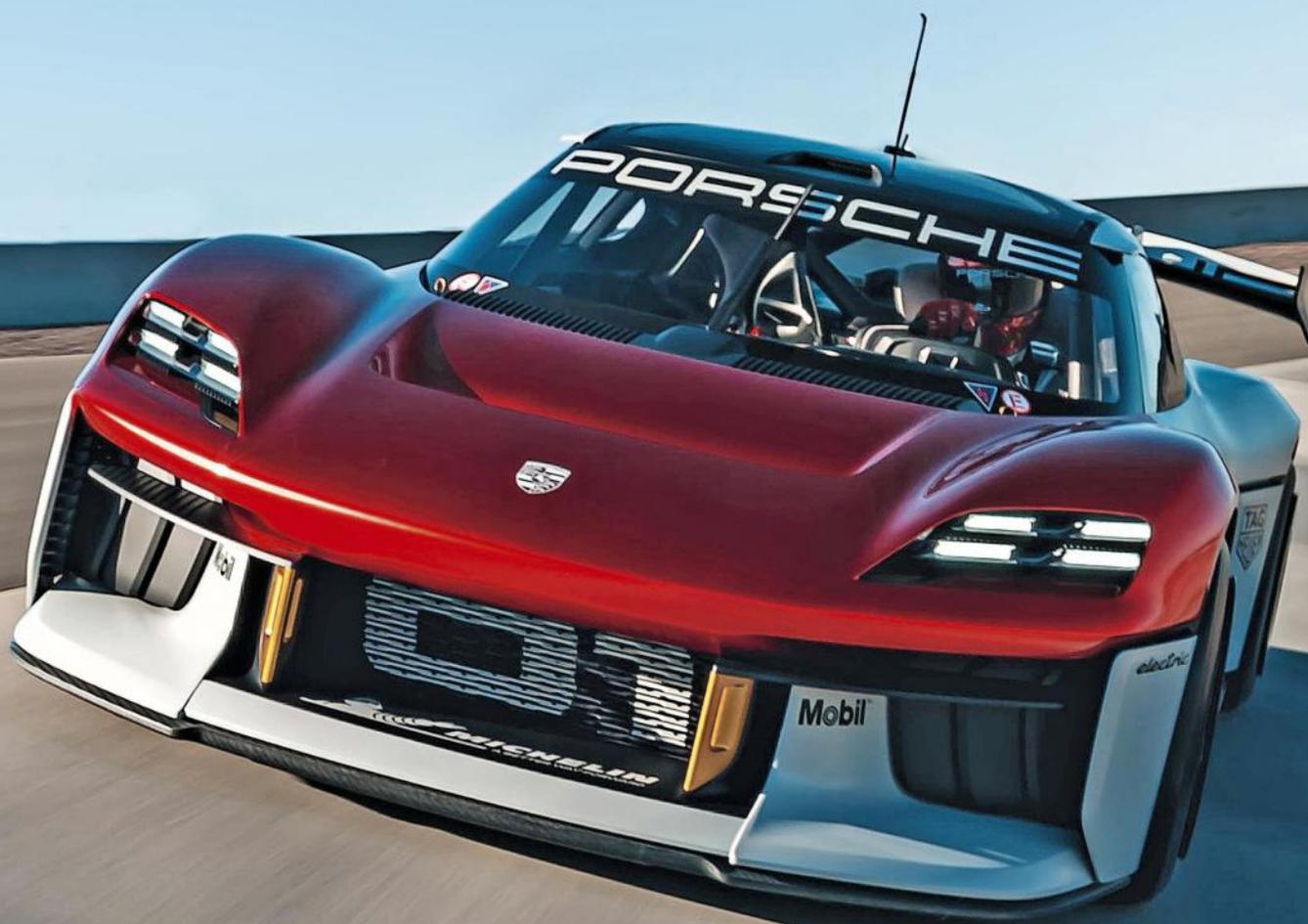
Chiariamolo subito: questa è un'automobile che non potremo comprare per utilizzarla sulle strade. Si tratta infatti di una vettura da corsa, sia pure pensata per la clientela racing, da sempre importante per la Porsche. Ma la vogliamo considerare una supercar a tutti gli effetti, per due motivi: primo, perché offre prestazioni da supercar; secondo, perché prefigura il futuro della Casa tedesca non soltanto nelle corse, ma anche nella produzione di serie, visto che anticipa quella che sarà la prossima 718 Cayman.

Dunque, la Mission R non rappresenta un esperimento fine a se stesso, considerato che nel 2030 la Porsche prevede di offrire più dell'80% delle proprie vetture con propulsione elettrica. E che, al tempo stesso, immagina di poterla proporre ai gentleman driver per l'impiego in pista: il suo livello prestazionale, infatti, è già oggi pari a quello della 911 GT3 Cup. Tutto, del resto, è pensato a questo

scopo, a partire dal pacco delle batterie, raffreddate a olio per garantire il massimo delle prestazioni in una gara sprint della durata di 30 minuti e per essere ricaricato in un quarto d'ora, nelle pause tra una manche e l'altra.

### Capolavoro tecnologico

La Mission R, in realtà, è una sorta di laboratorio viaggiante di soluzioni innovative. La monoscocca dell'abitacolo, per esempio, è costituita da un modulo utilizzabile anche come simulatore esterno alla vettura vera e propria, diventando una base ideale per gli e-sport. I sedili e le loro imbottiture sono in parte realizzati con processi di stampa computerizzata in 3D. Numerosi componenti sono fabbricati con l'uso di plastica rinforzata da fibre naturali (NFK), come quelle di lino di provenienza agricola. La protezione del pilota







L'abitacolo della Mission R è essenziale, come si confà a un'auto da corsa: nel cockpit, molto raccolto, gran parte dei comandi è raggruppata sul volante, a forma di cloche, ispirato a quelli di aerei e monoposto di F. 1. L'esoscheletro di carbonio della vettura sostituisce il rollbar





La configurazione aerodinamica della Mission R prevede la presenza di sistemi di variazione della resistenza all'avanzamento nella parte anteriore (lamelle richiudibili nelle prese d'aria) e nell'ala posteriore, il cui angolo d'incidenza è variabile. Anche i cerchi di lega leggera sono ottimizzati per orientare i flussi



#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

1 elettrico anteriore  
Potenza max 320 kW (435 CV)  
1 elettrico posteriore  
Potenza max 480 kW (653 CV)  
Potenza max di sistema 800 kW (1.088 CV)  
Batteria agli ioni di litio da 82 kWh

##### Trasmissione

Trazione integrale

##### Dimensioni e massa

Passo 256 cm  
Lunghezza 433 cm  
Larghezza 199 cm  
Altezza n.d.  
Massa 1.500 kg

##### Prestazioni

Velocità massima 300,0 km/h  
0-100 km/h 2,5 s  
(dati dichiarati dalla Casa)



*La lunga esperienza nel motorsport ha indotto la Casa di Zuffenhausen ad anticipare il futuro, realizzando un prototipo elettrico da competizione che prefigura modelli sportivi di serie*

è affidata a un esoscheletro di carbonio, che sostituisce il tradizionale rollbar. E il tetto, composto da segmenti di policarbonato, prevede un elemento apribile sopra il guidatore che ne consente il salvataggio in caso d'incidente. Anche il powertrain presenta connotati inusuali: la configurazione più estrema – da qualifica, si direbbe nel motorsport – prevede una potenza complessiva massima di 1.088 CV, ottenuti con un propulsore elettrico anteriore da 435 CV e uno posteriore da 653; in gara, il valore scenderebbe a 680, per garantire un'autonomia adeguata (secondo i limiti attuali, ma i progressi delle batterie previsti per i prossimi anni potrebbero far venire meno questa necessità). In ogni caso, la Mission R, che pesa 1.500 kg, arriva a 300 km/h e accelera da 0 a 100 in 2,5 secondi; grazie alla tecnologia a 900 volt, poi, la sua batteria può essere ricaricata dal 5 all'80% nel giro di un quarto d'ora.



I due motori elettrici, identici nella loro costruzione così come gli inverter (per contenere i costi), sono del tipo sincrono a magneti permanenti con raffreddamento diretto dell'olio dello statore, che consente di ottenere potenze di picco elevate e costanti. Mentre nei propulsori tradizionali il liquido di raffreddamento scorre attraverso una guaina esterna allo statore, in questo caso l'olio scivola lungo gli avvolgimenti di rame, dissipando il calore direttamente alla fonte; inoltre, le scanalature dello statore sono più piccole del solito, con benefici per l'efficienza dei motori.

#### **Aggiornamento continuo**

Come nella Taycan, poi, l'avvolgimento prevede fili di sezione quadrangolare, che vengono piegati e introdotti nello statore assumendo la forma di forcine per i capelli (da cui il nome hairpin).

Il software gestionale è aggiornabile over-the-air, cosa che consente al pilota di disporre di una vettura sempre allo stato dell'arte. E la batteria, con capacità di 82 kWh, si trova alle spalle del driver, per garantire la corretta ripartizione dei pesi: in caso d'incidente, viene disattivata automaticamente, insieme con il sistema ad alta tensione (una condizione indicata da Led esterni verdi). La carica, effettuabile da colonnine con potenza di 350 kW, avviene mediante una presa centrale, posta sotto l'ala posteriore.

Portata in pista, la Mission R rivela un comportamento reso sicuro dalla trazione integrale, che evita i sovrasterzi connaturati con una potenza così esuberante: anzi, la vettura tende a sottosterzare un po', un comportamento che si può contrastare con trasferimenti di carico ottenibili portando la frenata fin dentro la curva. Un effetto che i piloti sanno benissimo come ottenere.

# Indice generale

## TERMICHE

### Aston Martin DBX707

La Suv più potente di sempre  
**4**



### Audi R8 V10 RWD

Quel tocco che fa la differenza  
**10**



### Bugatti Chiron Pur Sport

Essere meno veloce per esserlo di più  
**16**



### Corvette Stingray

Come rinnovare un mito senza tradirlo  
**22**



### Ferrari Daytona SP3

Nel ricordo di una corsa storica  
**30**



### Lamborghini Huracán STO

Dimenticare le strade e sentirsi piloti  
**36**



### Lotus Emira

A Hethel si affaccia una nuova era  
**44**



### Maserati MC20

Quando Nettuno emerge dagli abissi  
**50**



### Mercedes-AMG GT Black Series

Quel che serve per cambiare carattere  
**56**



### Mercedes-AMG SL

Ritorno alle origini di un modello iconico  
**62**



### Murray T.33

Gordon ritorna rinunciando agli eccessi  
**68**



### Porsche 718 Cayman GT4 RS

Nessun complesso d'inferiorità  
**74**



### Porsche 911 GTS

L'auto che mancava a Zuffenhausen  
**80**



### SCC North America Tuatara

Il senso di Jerod per il primato  
**86**



## IBRIDE

### Ferrari 296 GTB

Cilindri in meno, tecnologia in più  
**92**



### Koenigsegg Gemera

Se la fantasia prende il potere  
**98**



### Lamborghini Sián

Il fulmine di Sant'Agata a tiratura limitata  
**104**



## ELETTRICHE

### Hispano Suiza Carmen Boulogne

La seconda vita della nobile spagnola  
**110**



### Pininfarina Battista

Onorare il passato entrando nel futuro  
**116**



### Porsche Mission R

Il domani delle corse (e non solo)  
**122**



# La mobilità del futuro

[www.bosch-mobility-solutions.com](http://www.bosch-mobility-solutions.com)

Con i suoi innovativi sistemi di assistenza alla guida, Bosch apre la strada a una nuova era della mobilità, dove molte delle tecnologie che daranno forma alla guida autonoma sono già una realtà.

**Scopri la mobilità del futuro secondo Bosch: elettrica, autonoma, connessa, personalizzata.**

Autonoma



**BOSCH**  
Tecnologia per la vita

# La mobilità del futuro

[www.bosch-mobility-solutions.com](http://www.bosch-mobility-solutions.com)

Bosch connette i sistemi e i servizi all'interno e all'esterno dei veicoli, trasformandoli in soluzioni di mobilità intelligente. Soluzioni personalizzate, grazie a servizi dedicati e innovativi.

**Scopri la mobilità del futuro secondo Bosch: elettrica, autonoma, connessa, personalizzata.**

Connessa

Personalizzata



**BOSCH**  
Tecnologia per la vita