

IL BRIVIDO DELLA GUIDA

# evo



**GOLF GTI TCR**  
+ **Mk5 vs CLUBSPORT S**  
TEST  
**LAMBORGHINI**  
**URUS**



**AUDI QUATTRO S1**  
**MZR 240Z SPORT DESIGN**  
LA PRIMA F1 CON CUI VINSE SENNA  
**IMPREZA P1 vs MITSUBISHI EVO 6**  
**INTEGRA TYPE R + LITCHFIELD A110**

# LEGGENDE


**LE ICONE CHE HANNO ISPIRATO UNA GENERAZIONE**

**ASTON MARTIN VANTAGE: UN MONDO DI "TRAVERSI"**

Aprile 2019 - [www.evomagazine.it](http://www.evomagazine.it)  
€ 5,90 IN ITALIA - MENSILE - n. 48

ISSN 1590-8460 p.l. 04/04/19  
9 0048

9 771590 846002  
CH Chf 13,50 - Canton Ticino Chf 12,90

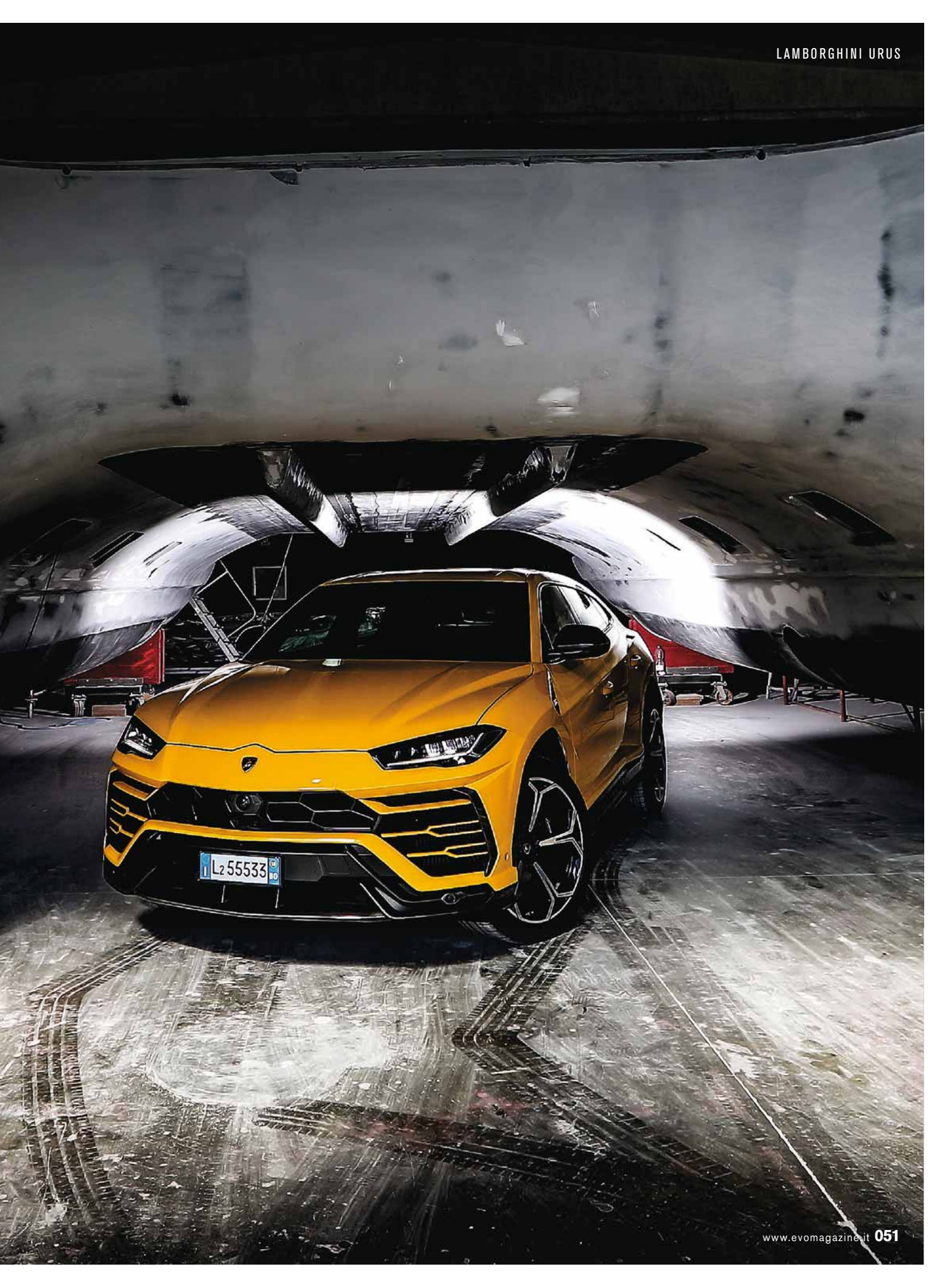


*di* FABIO SUVERO

FOTO *di* THOMAS MACCABELLI

# TOP DEI TOP

*La Casa del Toro irrompe nel mondo dei Suv  
con una supercar sotto mentite spoglie  
Stiamo esagerando? Andate subito a vedere  
il tempo sul giro sulla nostra pista di  
riferimento e capirete che non è affatto così...*



L2 55533

O

**Sotto:** i pacchetti in carbonio presenti sull'auto del test sono optional (7.850 euro per quello nella parte superiore della carrozzeria e 13.840 per la zona inferiore), così come i cerchi in lega da 22 pollici (3.800 euro) con pneumatici Pirelli PZero Corsa (1.500 euro)

**OGGI TIRA UN VENTO PAZZESCO E GUARDA** caso il muso della "mia" Lambo gialla punta dritto verso Cremona, più precisamente in direzione del porto canale sul fiume Po, a un tiro di schioppo dal capannone di Ice Yachts, uno dei cantieri nautici più tecnologici nel mondo della vela. Cosa c'entra tutto ciò con la Urus? Molto più di quanto si possa immaginare, perché così come il Suv del Toro è il più prestazionale e coinvolgente attualmente in commercio, il catamarano ICE Cat 67, interamente realizzato in fibra di carbonio, rappresenta lo stato dell'arte nel mondo delle barche a vela, nonché un orgoglio italiano di cui possiamo soltanto andare fieri. Sto andando lì essenzialmente per fotografare insieme questi due "gioielli", anche se il catamarano è ancora in costruzione e sarà pronto tra qualche mese, quindi per ora posso solo immaginare l'emozione di "volare" a 30 nodi spinto solo da una delle più incontrollabili e imprevedibili forze della natura.


Il V8 della Urus invece fa proprio di tutto per farsi sentire, già al momento dell'avviamento, con un fragoroso scoppiettio che chiarisce le sue intenzioni "bellicose" quando il motore sta tornando al minimo dopo una "sgasata" iniziale che sembra volerti dire: "guarda che anche se nasco da una costola della Q8, il mio DNA è completamente diverso, io sono una Lamborghini, chiaro? Io che sono un purista, oltre che un inguaribile romantico del mondo dei motori, faccio però molta fatica a dimenticare che si tratta comunque di un motore di origine Audi, anche se ripensando alla foga con cui la RS6 divora i ret-

## “LA TRAZIONE SPOSTATA PIÙ VERSO IL POSTERIORE REGALA UN ACCENNO DI SOVRASTERZO”

tilinei non posso certo considerarlo un handicap, anzi. La mia è quindi più che altro una questione di cuore, che deriva anche dal fascino di contemplare la bellezza della meccanica allo stato puro quando si apre il cofano piuttosto che non vedere una "padella" in plastica, anche se in qualche modo qui nobilitata dalla targhetta che ricorda l'ordine di accensione del motore. Rincarare la dose: sarò anche retrogrado, ma vedere i lunghissimi cavi rossi che portano corrente alle 12 candele del dodici cilindri della Lamborghini LM002 e ripensare ai suoi 6 carburatori Weber 45 a doppio corpo per me ha un sapore completamente diverso e molto più intenso, anche se in questa sede è assolutamente inutile rimpiangere un passato che non tornerà mai più. Anzi, alla luce di quello che si prospetta in futuro, già avere sotto il cofano un motore endotermico non associato ad alcun elettrico è un successo. E non da poco aggiungerei. Così come considero un'emozione da non dare troppo per scontata essere percossi dalla forza con cui la Urus ti schiaccia contro lo schienale







**“LE SOSPENSIONI  
PNEUMATICHE  
CONSENTONO DI  
ALZARE L’ALTEZZA  
DA TERRA FINO  
A 248 MM”**







## “IL V8 BITURBO SI PRESENTA CON UN FRAGOROSO SCOPPIETTO ALL’AVVIAMENTO”

quando le due turbine “piazzate” all’interno della V8 dei cilindri per ridurre il ritardo di risposta iniziano a soffiare a pieni polmoni. Devo dire che anche il cambio a 8 marce ci mette del suo ad “animare” una progressione che sulla carta potrebbe sembrare fin troppo piatta, sia perché i rapporti molto ravvicinati fanno “cantare” che è una meraviglia il V8 biturbo, sia per l’interruzione abbastanza brusca della coppia nei passaggi di marcia che smarca la Urus dai Suv pensati solo per andare forte ma senza fornire granché a livello emotivo. In realtà la trasmissione a 8 marce manifesta qualche incertezza in scollata, ma questo ce lo spiegherà meglio tra poco il “nostro” Tommy Maino che l’ha “spremuta” per bene in pista.

Un indizio sul carattere della Urus l’ho comunque già avuto quando mi sono seduto per la prima volta al posto di guida e quello strano selettore sul tunnel ha immediatamente attratto la mia attenzione come un pezzo di ferro di fronte a una enorme calamita. Non solo per la sua forma inusuale, ma soprattutto per la scritta bianca “ANIMA” che la dice lunga sulle ambizioni di una macchina che con la logica dei Suv condivide più che altro la forma e l’altezza da terra. Tra l’altro quest’ultima varia in funzione del programma di guida selezionato, ma francamente delle voci Sabbia e Terra poco mi importa, e presumo lo stesso valga per l’utente tipo di un mezzo che faccio fatica a immaginare imbrattato di fango mentre i suoi giganteschi Pirelli PZero Corsa si fanno strada tra i solchi e le buche di una pietraia. Per la verità sono omologate anche gomme più adatte a calpestare fondi diversi dall’asfalto, ma non credo siano in molti i clienti a richiederle, staremo a vedere.

Basta comunque spostare il “tamburo” sui programmi Sport e Corsa per assistere a un cambiamento di carattere che anche il più distratto dei guidatori sarebbe in grado di percepire a occhi chiusi. Il sound si fa più cupo e aggressivo, ma in linea di massima lo fanno un po’ tutte le sportive di nuova generazione, lo sterzo assume un tantino di carico in più, ma sono soprattutto la risposta del motore e ancor più le reazioni dell’assetto a trasformarla in uno strumento di inattesa precisione alla luce dei dati di dimensioni e peso in gioco. Purtroppo, almeno dal punto di vista assolutamente personale di un appassionato che stravede per le auto leggere e compatte, in ballo ci sono comunque poco più di 5 metri di lunghezza e 2.200 kg abbondanti di peso, dati distanti anni luce dal peso forma di una sportiva pensata per divertire più che per lasciare il vuoto dietro di sé al semaforo.

Però devo proprio dire che alla prima curva la Urus mi ha spiazzato: non mi aspettavo certo il classico barcone che si corica su un lato, con il muso pronto a scivolare



**In alto:** il trattamento nero opaco dei terminali di scarico comporta un sovrapprezzo di 700 euro. **Sopra a sinistra:** anche il rivestimento in Alcantara dei sedili è optional. **A fianco:** i dischi dei freni carbonceramici anteriori hanno addirittura 440 mm di diametro e 40 mm di spessore. I posteriori misurano invece 370 x 30 mm

## MARCO MALGARA: DALLA DAKAR AD ICE YACHTS

Il particolare set fotografico della foto di apertura è ambientato presso il cantiere Ice Yachts. Cercavamo una situazione particolare, che rappresentasse adeguatamente il paradossale compromesso rappresentato da un Suv sportivo. Ecco quindi la Urus posare all'ombra di un monolite di carbonio di 21 metri di lunghezza per 9 di larghezza, per appena 23 tonnellate di peso. Quale migliore occasione, allora, per visitare quindi il nuovo sito produttivo del cantiere italiano, dedicato alla produzione di catamarani? Il cantiere, che è gestito dall'imprenditore Marco Malgara - super appassionato di motori e competizioni e con molte Parigi Dakar all'attivo - si distingue per la produzione di imbarcazioni a vela dal design raffinato, altamente personalizzabili e dalle performance uniche. Grazie alla lunga collaborazione con uno dei progettisti di barche a vela più di successo in Italia e non solo, l'architetto Umberto Felci, le barche che escono dal cantiere rappresentano un perfetto connubio di stile italiano e tecnologia: grazie alle migliori tecniche di lavorazione e ai materiali più sofisticati, come resine epossidiche e fibre di carbonio, si realizzano barche estremamente

leggere e robuste. Grazie al basso peso, alla rigidità e alle linee d'acqua performanti, le barche Ice Yachts ottengono quindi delle altissime prestazioni, come certificato dai numerosi e meriti successi commerciali e in regata, come ad esempio la 150 Miglia o la storica Giraglia Rolex Cup. Nonostante queste prestazioni da prima della classe, le imbarcazioni Ice Yachts sono comunque estremamente curate negli interni e ricercate nella scelta di materiali e dettagli, risultando al tempo stesso piacevoli e comode in crociera. Questo mix di comfort e prestazioni ha conquistato clienti in tutto il mondo, dall'Europa a Hong Kong, dal Messico alle Filippine. Grazie alle competenze accumulate negli anni di successi con i monoscafi, Ice Yachts ha così ampliato la sua offerta senza snaturare quelle che sono le prerogative e le caratteristiche di performance e stile che da sempre hanno contraddistinto il cantiere e le sue barche. Parliamo quindi di catamarani costruiti

completamente in fibra di carbonio e con delle strutture monolitiche e robustissime, che conferiscono un'eccezionale rigidità torsionale e un rapporto peso/potenza prima impensabile, con una stazza quasi dimezzata rispetto ai principali competitor. Così come Lamborghini, Ice

Yachts ha infatti raccolto la sfida di realizzare dei prodotti straordinari appartenenti ad un settore apparentemente lontano dal loro, ma che invece grazie al coraggio imprenditoriale, all'esperienza e al know-how italiano hanno saputo reinventare e portare ad un livello successivo.





come una saponetta puntando pericolosamente il ciglio della strada a ogni pressione del gas e le ruote anteriori "scollegate" dal volante, ma neanche un oggetto con il quale sentirsi immediatamente sintonizzati. Devo ammettere che un Suv così non è facile da trovare, anche se a onor del vero, pur con prezzo e prestazioni differenti, anche Stelvio Quadrifoglio, Bmw X6M o Porsche Macan non sono affatto male, anzi...

Tornando a noi, anzi a lei, se c'è un aspetto che traccia in modo indelebile la principale linea di confine con la stragrande maggioranza dei Suv è quanto resta piatta in curva, tanto da rendere davvero difficile percepire la minima traccia di rollio, il tutto accompagnato dalla sensazione di totale sicurezza garantita dalla corretta ripartizione del peso sui due assi. Anche forzando il ritmo non si sentono le gomme lavorare al limite dello "sbriciolamento" come spesso avviene nel caso di simili "pesi massimi", ma soprattutto avvertire l'auto che punta decisa di muso è una prassi sconosciuta alla Urus. Anzi, la trazione volutamente spostata verso il posteriore regala quel piacevole accenno di sovrasterzo che gratifica il tuo ego senza ripercussioni sulla sicurezza e in termini di prestazione assoluta, anche perché per ripristinare la traiettoria ideale è sufficiente un accenno di controsterzo.

Beh, già a vederli attraverso i cerchi da 22 pollici - si possono anche avere quelli da 23" - i freni mi avevano impressionato, anche perché a memoria di dischi carbo-



**Sopra:** la posizione di guida è più da auto sportiva che non da Suv, ma anche l'imbottitura dei sedili piuttosto ridotta è tipica di questo tipo di auto, con le inevitabili conseguenze in caso di lunga permanenza a bordo. I paddles del cambio ruotano insieme al volante

## Lamborghini Urus

**Motore** V8, biturbo, 3.996 cc

**Potenza** 650 Cv @ 6.000 giri

**Coppia** 850 Nm @ 2.250-4.500 giri

**Trasmissione** Cambio automatico a 8 marce, trazione integrale

**Sospensione anteriore** Ruote indipendenti, multilink, ammortizzatori telescopici pneumatici, sistema attivo di stabilizzazione antirollio

**Sospensione posteriore** Ruote indipendenti, multilink, ammortizzatori telescopici pneumatici, sistema attivo di stabilizzazione antirollio

**Freni** Dischi carbonceramici autoventilanti anteriori (440 mm) e posteriori (370 mm), ABS, EBD

**Cerchi** 9,5x21 anteriori, 10,5x21 posteriori (standard)

**Pneumatici** 285/45 ZR21 anteriori, 315/40 ZR21 posteriori (standard)

**Peso** 2.197 kg (a secco)

**Rapporto peso/potenza** 3,4 kg/Cv

**0-100 km/h** 3,6 sec (dichiarato)

**Velocità massima** 305 km/h (dichiarato)

**Prezzo da** 209.143.000 euro

**ev0 rating:** ★★★★★





---

**“LA FIRMA  
LAMBORGHINI  
È BEN IMPRESSA  
SU QUESTO MODELLO  
DI ROTTURA CON  
IL PIÙ RECENTE  
PASSATO DELLA  
CASA DEL TORO”**

ceramici da 440 mm di diametro montati su auto stradali non me ne vengono proprio in mente, per non parlare delle pinze, che definire gigantesche sarebbe quasi un eufemismo. Sulla loro efficacia non avevo proprio alcun dubbio, ma sono rimasto sorpreso dalla modulabilità, anche alle andature più basse, una situazione in cui è tutt'altro che scontato dosare così precisamente l'immensa potenza frenante disponibile.

Ok, fin qui ho parlato dell'anima sportiva della Urus, che in fin dei conti era quella che più mi interessava e mi incuriosiva, ma questo “gigante giallo” resta pur sempre un Suv, e come tale deve soddisfare una serie di caratteristiche alle quali la clientela di questo tipo di auto non intende assolutamente rinunciare. Vabbé, tralascio la miriade di dispositivi elettronici e il sistema di infotainment che ormai anche auto di fascia di prezzo inferiore offrono, più che altro ci tengo a sottolineare la

voce comfort, in particolare a livello di insonorizzazione dell'abitacolo, ma anche la capacità di assorbimento delle sospensioni nel complesso non è affatto male. Nel programma Strada, che è poi quello attivato di default, le ondulazioni dell'asfalto vengono assorbite quasi senza che i passeggeri se ne accorgano, più che altro sono le ruote da 22 pollici che nulla possono contro buche e tombini che purtroppo sono diventati una costante delle sempre più disastrose strade nella nostra Penisola.

Insomma, la firma Lamborghini è ben impressa anche su questo modello di rottura con il più recente passato della Casa del Toro, anche nei sedili, non soltanto perché riportano il logo della Casa di Sant'Agata Bolognese ricamato in giallo sugli appoggiatesta, ma anche per l'imbottitura “minimalista” che tende ad affaticare nelle percorrenze più lunghe. Proprio come nel caso della Huracan: buon sangue non mente! ☒

Hot lap  
1'.29"59  
Vel. media  
112,7 km/h



## In pista

TAZIO NUVOLARI

di TOMMY MAINO

Foto di FRANCESCO BRUCIAMONTI



CERVESINA  
(PAVIA)

Lunghezza: 2.804 m

Senso: orario

**440. NO, NON SI TRATTA DELLA LUNGHEZZA** in cm dell'auto – che in realtà supera i 5 metri -, ma la ciclopica dimensione dei dischi anteriori espressa in mm – dietro sono da 370 -. Con un “calibro” del genere mi è già tutto chiaro o quasi...

L'impianto carboceramico prodotto dalla Brembo è una garanzia, oltre che uno dei punti di forza dell'auto. Mi stupisce ad ogni staccata, il bite iniziale è preso in prestito da GT ben più “track oriented”, e la resistenza alla fatica è da applausi. Anzi, da medaglia al valore, perché i kg da fermare sono addirittura 2.200. Proprio il peso è – ovviamente – il principale limite nell'utilizzo della Urus tra i cordoli, per il resto i tecnici della Lamborghini hanno compiuto un vero e proprio miracolo.

L'auto si guida così bene che alle volte mi scordo quasi di essere al volante di un Suv, dalle dimensioni simili a quelle di un “pulmino” per portare i bambini a scuola.

Sotto all'imponente cofano anteriore pulsa un quattro litri V8 biturbo da 650 Cv a 6.000 giri e 850 Nm da 2.250 a 4.500. Non è una novità in assoluto, più che altro è una “vecchia” conoscenza già apprezzata in altre applicazioni del Gruppo Volkswagen – Audi e Bentley -. Nella configurazione Lamborghini impressiona per la

prontezza con cui risponde ad ogni mia sollecitazione, la coppia è straripante e sin dai giri più bassi mi “trascina” fuori dalle curve con ferocia. Il limitatore interviene con un taglio netto a 6.800, ma preferisco fermarmi prima, spesso lo anticipo di circa 500 giri ed innesto il rapporto successivo. “Vagonate” di Nm sono comunque pronte ad aiutarmi nelle situazioni più difficili.

Se proprio devo trovare due “macchie” indicherei appunto l’allungo e la colonna sonora. Quest’ultima tutto sommato non è malvagia, ma visto il carattere dell’auto si poteva osare di più. Poco male, basta Guidarla, con la “G” maiuscola naturalmente, e tutto passa.

Infatti, come dicevo, “spremuta” in pista mi sorprende piacevolmente. Sicuramente il corredo tecnico ci mette del suo: retrotreno sterzante – fino a 3 gradi -, controllo attivo del rollio, sistema torque vectoring posteriore e differenziale Torsen centrale.

Tradotto in pratica, si muove con un’agilità tale da far impallidire sportive dal baricentro ben più basso, evidenziando un inserimento abbastanza preciso – tenuto conto anche del genere di auto – ed un appoggio granitico e sicuro in ogni situazione. Forse anche troppo. Già, perché con un posteriore così “solido” le gomme anteriori devono fare gli straordinari, e se forzo il ritmo, perdono la traiettoria impostata. Nulla di troppo fastidioso, ma una coda più “libera” sarebbe stata di notevole aiuto in inserimento.

Gli “uomini” Lamborghini - visto anche il target dell’auto - hanno puntato più che altro sulla sicurezza di marcia e facilità di guida, che anche con l’ESP completamente disinserito come nel corso del test, rimane sempre a prova di neofita.

Il grip offerto dalle ruote da 22 pollici – 285/40 davanti e 325/35 dietro – è rassicurante e costante. Le Pirelli PZero Corsa svolgono un ottimo compito e non sembrano soffrire un impiego così esasperato, anche al termine della prova mantengono un aspetto dignitoso.

Grazie anche ad un supporto così “appiccicoso”, la

trazione integrale trasferisce al suolo ogni singolo cavallo, infondendomi tanta fiducia in ogni frangente, e così posso tranquillamente insistere con il gas anche dove abitualmente sono ben più guardingo. Il tratto più veloce è “sbranato” con una piacevole nonchalance che mi rimane appiccicata addosso, e così digerisco meglio qualche ovvia difficoltà del misto più lento, dove inevitabilmente le dimensioni e il peso si fanno sentire.

L’immane cambio ZF a 8 rapporti si comporta molto bene anche in questa applicazione – non avevo dubbi! -. Puntuale ma non puntualissimo in scalata e veloce in “salita” di marcia, forse, ogni tanto, lo verrei più “maleducato” per meglio abbinarlo all’esperienza di guida di un’auto così particolare.

Da segnalare una piacevole novità in Casa Lamborghini: i paddles del cambio sono ora solidali al volante. Anche le dimensioni sono adeguate, e così non devo mai staccare le mani per raggiungerli, anche nella guida più concitata. Ben fatto!

Lo sterzo merita un capitolo a parte. Abbinare un comando ad una auto così fuori dal coro e polivalente non deve essere stato facile, ma gli ingegneri della Lamborghini hanno centrato l’obiettivo.

In pista è pronto il giusto ed anche la progressività è ben tarata, avrei solo preferito un pizzico di precisione in più. Ma forse, alle volte, non si può avere tutto.

Detto ciò, sono pronto ad annunciare il miracoloso tempo della discendente della LM 002: 1’29”,59. Sì, avete proprio letto bene. Si colloca nelle prime 15 auto del nostro elenco Hot Laps, sopravanzando i tempi di numerose “super berline” e station wagon integrali ben più basse e leggere, per non parlare dei “crono” di alcuni Suv: letteralmente polverizzati!

Poco da aggiungere, a Sant’Agata sono riusciti ancora una volta a stupire, allargando i confini dei Suv e ridefinendo il limite delle loro prestazioni. Al momento la Urus è semplicemente la regina, attendiamo una risposta, magari dalle parti di Maranello.

**Sotto:** in uscita di curva la trazione è straordinaria, mentre in ingresso una coda più “libera” avrebbe ulteriormente esaltato il già ottimo dinamismo della Urus

