

E' alleggerita di 50 kg la Lamborghini Aventador Superveloce, e il suo V12 aspirato da 750 CV passa da 0 a 100 in 2,8 secondi. Importante è avere sotto controllo il selettore che consente di variare l'"umore" della "bestia".



Eliminati anche i tappetini

Il cuore dell'Aventador Super Veloce è il motore sistemato in posizione posteriore centrale alle spalle del posto guida; è aspirato a benzina, di sei litri e mezzo di cilindrata, un valore ripartito su dodici cilindri, in grado di sviluppare la potenza di 750 cavalli, cinquanta in più rispetto all'Aventador "normale" (si fa per dire), a un regime di rotazione di 8500 giri/minuto, anziché 8350 giri/minuto. La "cura dimagrante" a cui la Super Veloce è stata sottoposta ha permesso di ridurne il peso di cinquanta chilogrammi, sempre nei confronti della versione "normale", e questo ha coinvolto un po' tutto quello che i tecnici hanno considerato superfluo: i tappetini e l'impianto di infotainment compresi.

Trazione "smarth"

I tradizionali materiali dei rivestimenti delle portiere, dei gusci dei sedili e della strumentazione sono stati sostituiti con carbon skin, trattato in modo da sembrare pelle naturale. il Carbon skin pesa il sessanta per cento in meno, e riduce il peso complessivo

della Super Veloce a 1525 Kg.

Ma a bordo c'è tanto altro che fa della Super Veloce un'auto unica nel panorama automobilistico mondiale. In primo piano lo straordinario autotelaio in carbonio da cui dipende la tenuta di strada alle alte velocità. A questo si affiancano lo sterzo attivo **Lamborghini dynamic steering** a rapporto variabile e la trazione sulle quattro ruote permanente. Quest'ultima è stata resa "smart" grazie a **un giunto centrale Haldex IV** a gestione elettronica che consente di ripartire la coppia motrice del 90 per cento sul posteriore fino al 60 per cento sull'anteriore in base alle necessità e quindi alle richieste del guidatore.

Handling ottimale

Sostanzialmente la nuova Lamborghini è un " **animale da pista** " e come tale non può non avere posteriormente il differenziale autobloccante. Invece anteriormente dispone di un differenziale elettronico controllato dalla centralina dell'ESP. Altro punto qualificante della Super Veloce sono **le sospensioni a controllo magnetoreologico** che garantiscono il controllo istantaneo dello smorzamento. Questo avviene grazie alla capacità del fluido contenuto negli ammortizzatori di variare le proprie caratteristiche dinamiche reagendo a un campo magnetico controllato elettronicamente.

Il sistema riduce drasticamente i movimenti del corpo-vettura della Super Veloce garantendo sia un migliore handling sia la tenuta di strada. Grazie anche all'aderenza ottimale delle ruote qualunque siano le condizioni del fondo stradale. A tutto questo bisogna aggiungere la guida che si mantiene più divertente e sicura. Infatti si rileva una netta riduzione del rollio e la facilità di controllo nelle situazioni di maggiore sensibilità. Ad esempio come quando si accelera, si frena o si cambia improvvisamente di direzione. Il **cambio automatico robotizzato a sette marce**, la trasmissione sportiva e il sistema digitale di gestione della dinamica di guida completano la dotazione tecnica dell'Aventador Super Veloce.

Plancia strumenti stile astronave

Le due porte della Aventador Super Veloce si aprono posizionandosi verso l'alto come le elitre di un insetto. Nella Super Veloce, alta soltanto un metro e 136 millimetri, non ci si siede, ma **ci si lascia cadere sul sedile** prima di sistemare le gambe all'interno. Stupisce la plancia strumenti che assomiglia a quella di un'astronave e che propone un'infinità di comandi e di strumenti di controllo. Emerge il display a Led, dotato addirittura di un indicatore dell'accelerazione laterale, che dà la misura di come questa straordinaria vettura sia in grado di sfidare le leggi della fisica.

Racchiuso in un leggerissimo involucro di fibra di carbonio c'è lo sportellino rosso che nasconde il pulsante di messa in moto "**engine start**". Non resta che alzare e pigiare. Il V12 alle mie spalle prende vita e il suono si fa subito sentire. Quasi un urlo vibrante, decisamente più emozionante di quello emesso dall'Aventador "normale".

La differenza sostanziale però è rappresentata dalle sospensioni, in quanto l'abbassarsi della parte anteriore in frenata o il decollo in accelerazione sono scomparsi. Importante è avere sotto controllo il selettore che consente di variare l'"umore" della "bestia". Strada per una guida tranquilla, Sport per una guida allegra e Corsa che significa competizione.

Sterzo preciso e diretto

Giocando fra Strada e Sport si ottengono i risultati migliori. La Super Veloce non scappa mai di mano, sempre dominabile anche nelle situazioni più impegnative. La reattività, rispetto all'Aventador "normale", è migliorata, grazie anche a uno sterzo ancor più preciso e diretto e alla trazione integrale. Mentre il carico aerodinamico aumentato del 170 % ha ristabilito gli equilibri. Anche esagerando le sospensioni e i nuovi pneumatici Pirelli PZero rispondono alla perfezione nel mantenere la traiettoria. Con la sicurezza che l'impianto frenante carbo-ceramico è sempre in grado di garantire una frenata corta e sicura.

Gianni Montani

LA TECNICA DELLA LAMBORGHINI AVENTADOR LP 750-4 SUPERVELOCE



- motore: in posizione posteriore centrale. aspirato, a benzina e a iniezione indiretta, a 12 cilindri a V 60 gradi, a fasatura variabile e controllo elettronico, 48 valvole, cilindrata 6498 cc, potenza 750 CV a 8500 giri/minuto, coppia 690 Nm a 5500 giri/min

- classe ambientale: Euro 6
- sterzo: con tre differenti impostazioni a seconda della modalità di guida

- trazione: integrale con Haldex
- cambio: automatico robotizzato sequenziale a 7 marce
- freni: a disco carboceramici autoventilanti
- frizione: a secco, doppio disco
- telaio: monoscocca in fibra di carbonio con telaio anteriore e posteriore in alluminio
- sospensioni: ammortizzatori anteriori e posteriori magnetoreologici, orizzontali con sistema pushrod
- capacità serbatoio carburante: 90 litri
- peso a secco: 1525 kg
- dimensioni: lunghezza 4,835 m, larghezza 2,030, altezza 1136 m; passo 2,700
- accelerazione: 0 - 100 km/h: 2"8/10
- velocità massima: 351 km/h
- consumi: urbano 24,7 litri/100 km, extraurbano 10,7 litri/100 km, combinato 16,0 litri/100 km,
- prezzo: 435 mila euro

