

La Huracan più estrema di sempre

Motori - Si chiama. STO ed è già oggetto del desiderio degli appassionati della Casa del Toro di tutto il mondo

/ 27.06.2022

di Mario Alberto Cucchi

Lamborghini STO, ovvero Super Trofeo Omologata. Stiamo parlando della Huracan più estrema di sempre. Costruita a Sant'Agata Bolognese, in quella che oggi viene chiamata la Motor Valley italiana, è già oggetto del desiderio degli appassionati della Casa del Toro di tutto il mondo. Semplicemente straordinaria, è pensata per andare forte anzi fortissimo.

A differenza della Huracan Performante, STO rinuncia alla trazione integrale ed è quindi ancora più estrema, più adatta alla pista in cui gli Adas, gli aiuti alla guida, tanto di moda oggi non contano più nulla. In pista conta il peso, la sera prima di schierarsi sulla *pit lane* conviene stare a digiuno. Ecco allora che la STO arriva solo a 1339 chili. Un'architettura di stretta derivazione dalle corse e concetti aerodinamici estremi determinano più di 400 chili di carico aerodinamico grazie all'ala posteriore ma anche al lavoro sul sottoscocca e al profilo anteriore in fibra di carbonio. Tradotto in parole povere la STO è attaccata alla strada.

Tanti elementi parlano di aerodinamica, tanti altri di design ma in realtà sono tutti orientati solo alle prestazioni. Come il bellissimo *airscoop*, la presa sopra il tetto che alimenta il flusso d'aria indirizzato nel cofano per raffreddare il motore dieci cilindri a V da 5200 cc, iniezione diretta, che si trova posteriormente alle spalle del guidatore. L'aria deve essere sempre fresca perché il propulsore scalda, e anche tanto, e la temperatura tende a salire alle stelle quando si va in pista e si sfrutta tutta la potenza. Un motore aspirato di ampia cubatura.

Quindi niente turbo, niente *downsizing* e niente batterie. Abbiamo a che fare con ben seicentoquaranta cavalli di razza che bevono solo benzina. Già, proprio così: non è elettrica e neppure ibrida. Insomma non ha neppure un «aiutino». Sulla STO il peso è determinante, gli ingegneri italiani hanno fatto di tutto per contenerlo e ci sono riusciti utilizzando tanto carbonio in perfetto stile *racing*. Anche il sedile di guida è decisamente da corsa, un guscio di carbonio con regolazioni manuali. D'altronde il lusso sulla STO si chiama leggerezza.

Il risultato? Oltre trecento chilometri orari di velocità massima e un rapporto peso potenza di soli 2,05 chilogrammi per cavallo: eccezionale. Ed ecco allora che bastano appena tre secondi per accelerare da ferma a cento orari. Impressionano ancor di più i dati relativi alla frenata. Viaggiando a 200 chilometri orari la STO è in grado di arrivare a fermarsi in soli 110 metri: premendo a fondo il pedale del freno a cento orari, le bastano 30 metri. Ed ecco allora che ci si immagina già sulla pista di Monza alla prima staccata. L'impianto frenante di nuova generazione contempla per l'anteriore una pinza a sei pistoncini con dischi in carboceramica di derivazione Formula Uno.

Eppure, per quanto i cordoli di un circuito restino il suo ambiente naturale, si tratta di una vettura omologata per la strada e questo è davvero il suo punto di forza. Perché gli appassionati possono raggiungere le piste nel fine settimana direttamente a bordo dell'auto senza doverla portare su un carrello. Un lusso che costa oltre 300mila franchi svizzeri, questo il prezzo della STO. Da nababbi, ma resta difficile non entusiasinarsi di fronte a un oggetto come questo anche perché probabilmente si tratta di uno degli ultimi esemplari della sua specie.

Il Parlamento Europeo ha detto stop alla vendita di auto equipaggiate con motori termici alimentati a benzina o gasolio a partire dal 2035. Forse ci sarà una deroga per le supercar come questa Lamborghini Huracan prodotte nella Motor Valley. Ma la strada è quella e gli amanti di auto come la STO dovranno farsene una ragione.