



Il domatore di Lamborghini. Da Bob Wallace a Giorgio Sanna passando per Valentino Balboni: com'è cambiato il mestiere del collaudatore della casa del Toro in questi 50 anni.

“Il domatore di Lamborghini” è sicuramente, nell’immaginario collettivo, uno tra i mestieri più affascinanti del mondo. Non si tratta soltanto di trascorrere le giornate guidando auto meravigliose, ma significa anche farle nascere, assieme ai progettisti, accompagnandoli nel lavoro di sviluppo utile per fare emergere quelle caratteristiche immediatamente distinguibili, che da 50 anni portano in alto i colori della “Casa del Toro”.

Giorgio Sanna arriva a Sant’Agata Bolognese nel 2001 e insieme a Mario Fasanetto, costituisce la punta dell’attuale team di collaudo della casa del Toro. Nello stesso anno nasce la nuova figura di pilota-collaudatore: coinvolto direttamente nello sviluppo delle vetture, il collaudatore degli Anni Duemila ha il compito di documentare la sua esperienza di guida per fornire un feedback puntuale agli ingegneri impegnati nello sviluppo dei prototipi. Questo richiede una grande esperienza, un alto livello di abilità, e la capacità di seguire con precisione i piani di test e di riferire poi sul loro esito.

Di Ricerca & Sviluppo non parlavano i grandi collaudatori del passato: oggi sembrano davvero lontani i tempi di Bob Wallace e Valentino Balboni che affiancavano spesso alla loro attività più tecnica quella di “istruttori” dei clienti sui segreti riguardanti la tenuta di strada delle splendide *supercar* che stavano acquistando.

Un mestiere che si è molto evoluto negli ultimi 50 anni, senza tuttavia perdere mai quella passione indomabile dettata dal richiamo per il rombo inconfondibile di una Lambo.

C’è chi nel 1962 è stato disposto a sobbarcarsi un interminabile viaggio in nave dalla Nuova Zelanda, come il motorista neozelandese Bob Wallace che, mosso dal richiamo per quella terra di motori e patria dell’automobilismo sportivo, arrivò in Emilia nemmeno ventenne e, un anno dopo, diventò il più giovane collaudatore della squadra di Sant’Agata.

Le mansioni di collaudo delle prime *supercar* erano affidate a lui che, tra mille difficoltà, se ne andava in giro con una targa con scritto “prova” sul posteriore di un’auto roboante e stupefacente, lanciandola a tutto gas su un tratto di autostrada locale o sul rettilineo di via Modena.

Con grande “genuinità” si racconta che se la macchina in questione dopo il collaudo non era fusa, scoppiata o non era decollata, l’esperimento poteva essere dichiarato un successo e il proiettile era pronto per entrare in produzione.



A questo giovane entusiasta, alto quasi due metri, fu affidato il compito di domare e portare su strada la 350 GT, la prima vera Lambo in produzione di serie e poi la 400 GT ma, soprattutto, fu Wallace a seguire tutto lo sviluppo della Miura.

E' proprio con la Miura che Wallace, nel 1970, porta avanti un interessante progetto personale: la Jota. Si trattava di una versione particolare, preparata per le competizioni. Ne fu prodotto un solo esemplare, che andò distrutto nel 1972 in un incidente.

Wallace si occupò anche del collaudo delle altre GT da favola, come la Countach che quando fu presentata al salone di Ginevra nel 1971, i clienti, entusiasti, si affrettarono a prenotare senza sapere che avrebbero dovuto aspettare ben tre anni per averla.

Seguirono infatti due anni di test e collaudi da parte di "piedone" Bob e di un giovane da poco approdato al reparto collaudo di nome Valentino Balboni.

Bob Wallace lascia Sant'Agata Bolognese in occasione dell'uscita di Ferruccio Lamborghini, parte per gli USA, acquista un ranch a Phoenix (Arizona), dove tutt'oggi vive e lo chiama niente meno che COUNTACH RANCH .

Valentino Balboni arriva quasi per caso in Lamborghini, ha 19 anni e sta passando davanti alla fabbrica di S. Agata proprio mentre una bisarca scarica alcuni telai della Miura, appena arrivati dalla carrozzeria Bertone. Vede tutti indaffarati e si offre di dare una mano. Terminato il lavoro, chiede agli operai eventuali possibilità di assunzione, invia una lettera alla direzione ed una settimana più tardi si ritrova apprendista meccanico tra le maestranze del Toro. In breve tempo entrerà nelle grazie di Ferruccio e di Bob Wallace che, dopo otto mesi di addestramento, gli fece fare il grande salto. Nei mitici anni dello sviluppo della Countach le strade intorno a Sant' Agata Bolognese furono soprannominate "Balboni Highway" per le prodezze compiute dal tester.

Dal 1973 fino al 2008 Balboni è l'uomo che "sussurra alle Lambo" avendo nella sua carriera collaudato ogni prototipo Lamborghini e moltissime vetture di serie: si dice ci fossero clienti che mandavano la propria Lamborghini in fabbrica solo perché la provasse Balboni. "Erano automobili tutte da guidare o, meglio, da domare e il collaudatore aveva un ruolo fondamentale nel cercare il giusto compromesso tra sport e confort" precisa Valentino ricordando quei tempi. Col passare degli anni infatti, il mestiere del collaudatore di auto sportive è andato progressivamente cambiando. Con l'aumentare della complessità delle vetture, oltre alla più istintiva sensibilità di guida, è diventato indispensabile possedere una specifica preparazione teorica.



La Diablo è stata dunque la prima auto che Balboni ha seguito come collaudatore di sviluppo, e quindi a stretto contatto con gli ingegneri, cui hanno fatto seguito il fuoristrada LM002 e la Murciélago.

Se i collaudatori di oggi andassero a dire al capo progettista che durante un collaudo l'auto stava per decollare ad alta velocità, lui di sicuro non farebbe spallucce come pare sia realmente successo con le prime Miura negli anni Settanta. Con una Lambo di oggi si sbaglia davvero poco. Al limite può capitare di arrivare lunghi in frenata, perché nonostante gli enormi dischi Brembo in acciaio, può succedere che si sottostimi l'enorme velocità di una Gallardo in rettilineo.

Il grande salto di affidabilità è garantito proprio dal lavoro del tecnico che ha sviluppato la macchina che in Lamborghini oggi veste perfettamente i panni sia del giovane manager, che quelli del collaudatore-pilota: figure che lavorando "avanti di qualche anno", impegnate sui nuovi modelli e prototipi al vaglio della Casa.