



## *Lotus Eleven LeMans: nata per correre*

**Ci sono vetture che appartengono a questo pianeta; poi, quelle che solo un manipolo di maestri ha saputo sortire dal proprio estro creativo. Da ultimo, mettendo in fila le altre e staccandole d'un divario inimmaginabilmente grande, quelle che unicamente il genio ha saputo trasformare in leggenda. Esse, probabilmente, non verranno mai eguagliate in quanto a bellezza e alchimia delle componenti, ma saranno sempre a disposizione dell'umanità per essere celebrate.**

Ne è una perfetta emanazione quel capolavoro targato 1956 su cui abbiamo avuto la fortuna di compiere un breve, bellissimo tragitto, cogliendo sul viso tutte le pungenti gradazioni di una freddezza, ma soleggiata, mattinata d'inverno. ► Non è stato semplice installarci sul

sedile di sinistra, quello destinato al passeggero (come sua Maestà impone), della magnifica Lotus Eleven LeMans oggetto del nostro articolo. Impacciati nei movimenti, indecisi su dove mettere i piedi, siamo riusciti infine ad allungare un pochino le gambe sotto la spoglia, ma essenziale plancia. Seduti a sfiorare l'asfalto, che sarebbe scorso a pochi centimetri dal fondoschiena, ci siamo subito accorti d'essere all'interno d'una struttura incredibilmente leggera, ma altrettanto solida ed efficace, come fosse un guanto del tessuto più puro ad avvolgere la nostra mano. Abbiamo chiuso lo sportellino laterale e il nostro Valentino Belotti, bravo meccanico veronese che delle auto d'epoca è un vero e proprio talento, con gesti sapienti e concisi l'ha messa in moto. ► Quella che ci era sembrata una macchina esile (soltanto 462 chili a pieno carico)

ha espresso un ruggito da purosangue, profondo ma risoluto, dal suo scarico laterale a sinistra. Dopo qualche manovra non proprio agevole (il raggio di sterzata è peccaminosamente ampio, oltre 12 metri) ci siamo diretti verso Tegna per le foto di rito; soltanto una manciata di chilometri, ma saturi d'emozione. La Eleven ha espresso tutto il suo carattere di macchina da corsa; diretta, impeccabile negli inserimenti, ma soprattutto veloce e scattante. Valentino, con precise cambiate (di quelle che si facevano un tempo), l'ha indotta a cantare nella fragorosa tonalità dei suoi innesti a denti frontali. Poi, il silenzio: il nostro viaggio è terminato e, solo allora, abbiamo avuto l'opportunità d'immergerci nella bellezza di quelle sue forme che, al di là del tempo, sono lì a narrare tutta la poesia d'una vettura a dir poco incredibile.



**La storia** ► Era il 1955 e alla Lotus c'era un gran fervore d'idee e programmi. Tant'era la varietà che Colin Chapman, fondatore dell'azienda nonché ingegnere e pilota, decise d'imprimere un corso più razionale alla produzione. Lo fece assieme al collega Mike Costin, colui che di lì a poco avrebbe istituito la Cosworth (ditta che realizzò il V8 più vincente nella storia della Formula 1); adottarono un solo modello di base che, malgrado fosse allestito attorno ad un unico telaio, avrebbe potuto essere sviluppato in varie declinazioni. Venne al mondo colei che sarebbe stata chiamata semplicemente "Eleven", abbandonando quella lunga successione di "Mark" che ormai veniva aggiornata su base annuale e che creava confusione. Questo, malgrado la nostra protagonista fosse diretta discendente della Mark IX (o Lotus 9).

**Tecnica** ► Di questa leggenda furono realizzate tre varianti, tra il 1956 e il 1958, per un totale di circa 270 unità. Le ultime, rivisitate, vennero ribattezzate "Eleven serie 2" o, non ufficialmente, "Lotus 13". Il modello "Sport" era il più sobrio e montava un propulsore Ford da 1'172 cm<sup>3</sup> a valvole laterali. La "Club" prevedeva invece un Climax da 1'100 cm<sup>3</sup>. C'era infine la Le-

Mans, il vero e proprio gioiello della stirpe: s'affidava a due coniugazioni del celebre Coventry Climax FW, la "A" da 1'098 cm<sup>3</sup> (75 CV) e, occasionalmente, la "B" da 1'460 cm<sup>3</sup> (100 CV a 6'200 giri/min). Vi sono però anche testimonianze di un altro Climax offerto per la Eleven, ossia un FPF da 1'475 cm<sup>3</sup> con doppio albero a camme in testa e 141 CV. I proprietari, tuttavia, optavano spesso per motori d'altre marche, come Maserati, DKW, Saab... ► Se la Club

e la Sport avevano 4 freni a tamburo e un assale posteriore Ford, la LeMans vantava un celebre ponte De Dion sul quale, per ridurre il carico non soggetto all'effetto sospensivo delle molle, erano installati il differenziale e, vicino ad esso in posizione centrale, i freni a disco entrobordo ultraleggeri Girling da 240 mm (presenti anche all'avantreno ma lateralmente). ► I prezzi d'acquisto erano, rispettivamente, di 872, 1'083 e 1'337 sterline.



**Il motore FW** ► Due parole vanno senz'altro spese per questo celeberrimo 4 cilindri in linea, che doveva il suo acronimo all'estrema leggerezza che lo contraddistingueva (feather weight, peso piuma), determinata dal largo impiego d'alluminio nella sua composizione. Una caratteristica che aveva una precisa ragione d'essere: la Coventry Climax, sotto la direzione di Walter Hassan e Harry Mundy, gli stessi che avrebbero poi partecipato alla realizzazione del famoso Jaguar 6 in

e alcuni li testò personalmente sdraiato sul cofano dell'auto in movimento. Non amava la galleria del vento.

**Il telaio** ► Derivato da un progetto già sviluppato per la Mark IX da Mike Costin, sposava in pieno le velleità ingegneristiche di Colin Chapman. Ossia, "semplificare e aggiungere leggerezza". I tubi in acciaio, da 1 inch (2,54 cm) per le traverse principali e da  $\frac{3}{4}$  (1,905 cm) per le sussidiarie, erano disposti a triangoli;

fra le più vincenti degli anni Cinquanta. Batté anche diversi record, il più importante dei quali siglato da Stirling Moss per un giro a Monza alla vertiginosa media di 229 km/h. Condotta da famosi piloti quali Jim Clark, Graham Hill e Colin Chapman stesso, riportò magistrali vittorie di classe a LeMans e a Sebring, oltre che in numerose competizioni minori in Nord America. In ambito agonistico, si può citare un altro bell'aneddoto su Chapman. Il primo anno non stipendiava i suoi piloti perché, diceva, dovevano ancora fare la necessaria esperienza. Il secondo, raddoppiava loro il salario (da zero a un magnifico doppio zero). Niente paga anche per il terzo poiché l'onore di guidare per Lotus doveva essere superiore a qualsiasi compenso monetario.

#### LA NOSTRA VETTURA

Una macchina davvero pregiata, la Eleven Le Mans (telaio nr. 223) della quale vi scriviamo. Ne abbiamo ripercorso brevemente la storia con il suo proprietario: «Fu realizzata nel 1956 e, l'11 settembre di quell'anno, partì oltre Atlantico alla volta dell'importatore americano a Los Angeles, Jay Chamberlain. Non se ne seppe più nulla finché, nel 1988, non fu ritrovata in condizioni piuttosto deperate. Era stata impiegata per competere, come testimo-



linea che fece le fortune anche della E-Type, lo ideò durante la guerra per equipaggiare una motopompa facilmente trasportabile da due persone, destinata allo spegnimento degli incendi. ► Quando fu presentato all'Earls Court Motor Show, nel 1952, suscitò molto scalpore tra i costruttori di auto da corsa, come Cooper a Chapman, che lo adattarono per i loro scopi. Su di esso, in bella mostra, campeggia ancora lo stemma di Lady Godiva, emblema della città di Coventry.

**La scocca** ► Gli indimenticabili lineamenti della Eleven (possibili due conformazioni: chiusa per una persona, aperta per due) derivavano da uno studio dell'ingegnere Frank Costin, fratello di Mike. Forse a causa della sua esperienza presso la de Havilland, fabbricante di aerei da combattimento, aveva impresso alla carrozzeria in alluminio una forma d'ala inclinata verso il basso per mantenere il flusso d'aria laminare con un'area frontale di un solo metro quadrato. Ne risultava un coefficiente di penetrazione davvero invidiabile di 0.3 (come una buona Porsche 911 di oggi). Costin si occupò anche di tutti gli altri dettagli aerodinamici (ad esempio delle prese d'aria del radiatore che confluivano in un condotto o del sottoscocca completamente liscio)



l'assetto più efficiente in termini di rapporto tra peso e robustezza. Chapman era anche noto per essere un tantino avaro: nel concepire il disegno aerodinamico, chiese che l'altezza della vettura fosse ridotta affinché nei camion adibiti al trasporto ne potesse impilare tre al posto di due, risparmiando così sui costi.

**Sport** ► Nonostante l'ampia gamma di motori, l'auto era stata costruita principalmente per competere nella classe 1'100 cm<sup>3</sup>, dove effettivamente si rivelò

niava il numero da gara ancora impresso sul cofano; forse in Texas, perché s'intravedevano tracce stellate dell'emblema statale». Rispedita in Inghilterra, fu sottoposta a un profondo restauro che durò 4 anni, nel quale l'estrema rigidità della sua preparazione da gara fu pian piano ammansita fino a ottenere il certificato FIA (adesso ne possiede uno FIVA). ► L'attuale possessore l'acquistò nel 2018 dal segretario dell'Historic Lotus Register e, malgrado sia tutt'oggi immatricolata nel Regno Unito, l'affidò al garage



Belotti affinché fosse allestita per affrontare l'edizione 2020 della più storica tra le competizioni: la 1000 Miglia. «In quest'incredibile avventura, l'abbiamo guidata lungo le tortuosità delle strade comuni. Malgrado sia una macchina ideata per la pista, si è comportata benissimo, dimostrando una solidità impareggiabile». Si conduce con la stessa sicurezza di un mezzo moderno: i freni sono ottimi, così come la tenuta di strada e la stabilità, anche se a volte tende al sovrasterzo. La sola condizione che ne indica l'età è l'attitudine a deviare la propria traiettoria, se non si tiene ben saldo il volante, quando sui dossi le ruote anteriori si staccano da terra. Di problemi, lungo la 1000 Miglia, ne sono stati riscontrati pochissimi (ai collettori dei carburatori a causa delle vibrazioni e, l'ultimo giorno, all'innesto della frizione meccanica), gli stessi già noti a livello progettuale negli anni Cinquanta, a dimostrazione dell'autenticità delle componenti. E poi, ci sono i cordoli... da evitare assolutamente con questa conformazione di chassis: «Ne investii uno durante una prova cronometrata in pista. Il contraccolpo fece aprire lo sportello, così che dovetti arrivare al traguardo aggrappandomi ad esso con una mano». E allora, se vedrete un topolino dalle forme incredibilmente belle tener testa e, addirittura, staccare sul misto potenti giganti come le moderne Ferrari o Porsche o se noterete una vetturella avveniristica riemergere illesa da un'ondata incredibile provocata da un camion su una strada troppo allagata vicino Parma (credevo riapparissero in pezzi, ci confessa sorridendo Valentino Belotti, che notò la scena dal mezzo d'assistenza), saprete che magari, dietro questa magia, c'è il genio tutto britannico del signor Chapman.

di Elias Bertini

#### SCHEDA TECNICA



Modello: Lotus Eleven LeMans  
 Anno di produzione: 1956  
 Motore: Coventry Climax FVB  
 Cilindrata: 1'460 cm<sup>3</sup>  
 Carburazione: SU (originale), Weber (modificato)  
 Potenza massima: 100 CV a 6'200 giri/min.  
 Trasmissione: Austin/Lotus A30 a quattro marce  
 Telaio: tubolare in acciaio  
 Scocca: in alluminio  
 Sospensioni anteriori: indipendenti ad assali oscillanti  
 Sospensioni posteriori: ponte de Dion  
 Freni: 4 Girling a disco  
 Dimensioni: 340 cm (lunghezza), 152 (larghezza), 93 (altezza)  
 Peso: 462 chili

**VALUTAZIONI DI MERCATO** – In ottime condizioni, da 130 a 200mila sterline, a dipendenza del passato storico

*Si ringrazia il Garage Belotti di Verscio per la disponibilità.*