GALLERIA RUOTECLASSICHE N. 150
MAGGIO 2023

RUOTECLASSICHE

GUIDA AL COLLEZIONISMO

AUSTIN HEALEY LOTUS

4

ED EditorialeDomus

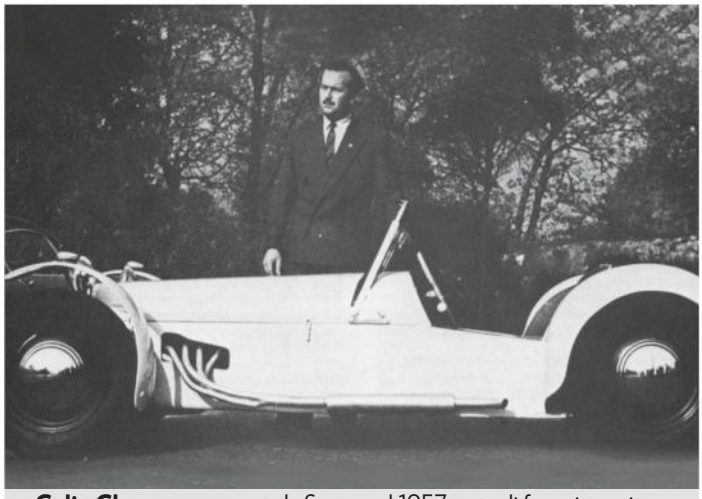
LA PRIMA SERIE DELLA AUSTIN HEALEY SPRITE
SI DISTINGUE SUBITO PER IL SIMPATICO FRONTALE,
DOMINATO DAI PROIETTORI SPORGENTI,
DAI QUALI DERIVA IL SOPRANNOME "FROGEYE"

GUIDA ALL'INGLESE

La Austin Healey ha vissuto meno di vent'anni; eppure, le sue vetture sono ancora oggi fra le roadster più apprezzate. Lotus ha scritto la storia del motorismo sportivo; i suoi modelli stradali rappresentano la quintessenza del piacere di guida

Testo di **Massimo Condolo**

Donal Healey accanto alla Sprite "Frogeye", una delle sue creature più note



Colin Chapman presenta la Seven nel 1957, auto di fama imperitura

Qualche anno prima che Steve Jobs e Steve Wozniak nascessero, c'erano già dei garage in cui si progettava il futuro. Non dell'elettronica digitale, bensì della meccanica. Quella dell'auto era l'industria per antonomasia e le corse ne costituivano la vetrina più importante. Oltremanica tra i "garagisti" spiccano le figure di Anthony Colin Bruce Chapman e Donald Mitchell Healey. Ingegneri, con esperienze nel settore tecnologicamente più avanzato dell'epoca (l'aeronautica) ed essi stessi piloti. Healey fonda la sua azienda nel 1946, Chapman costruisce la sua prima auto due anni dopo. Entrambi inseguono la leggerezza e l'aerodinamica, percorrendo strade diverse: Healey con strutture tradizionali, Chapman sperimentando nuovi schemi e materiali. Sono entrambi troppo piccoli per non dipendere da costruttori di grande serie, e ancora una volta i loro atteggiamenti divergono: Healey si accorda con la British Motor Corporation (nata dalla fusione tra Austin e Morris) cui cede i progetti, tanto che le sue auto passano alla storia con il nome di Austin Healey. Chapman sarà sempre orgoglioso della sua indipendenzae anche il rapporto con la Ford, fornitrice diretta o indiretta della maggior parte delle meccaniche, avrà sempre alti e bassi: era stato coinvolto anche nel progetto della GT40, e tra le ragioni per cui da Dearborn si deciderà per la concorrente Lola figura anche il diktat di Chapman di apporre il marchio Lotus sulla vettura voluta da Ford per battere la Ferrari a Le Mans.

VELOCITÀ ALLA PORTATA

L'una e l'altra, in momenti diversi, produrranno a fianco di vetture leggere ed economiche modelli di alta gamma, le "Big Healey" o le Esprit V8. Ma tra i loro meriti ci sarà sempre l'aver reso le corse e il divertimento alla portata di molti piloti con un budget non stratosferico. Questo sarà in particolare l'impegno della Lotus, anche dopo l'abbandono della Seven, che continuerà a essere un successo sotto il marchio Caterham e con la stessa filosofia degli inizi, che la rende disponibile anche in kit e senza motore. Leggerezza e meccanica derivata dalla grande serie si ritrovano anche nell'Elise voluta da Romano Artioli. Un patron la cui carriera con il marchio è durata pochissimi anni, ma che è bastata a riportare la Lotus dove la proprietà di grandi gruppi industriali e finanziari non erano riusciti. Presidente e azionista di maggioranza dal 1993 al 1996, direttore dei progetti speciali dal 1996 al 1998, ha segnato con le sue scelte oltre un quarto di secolo di storia Lotus. Riprendendo la strada caparbiamente tracciata da Chapman. RC

636705 FI
10

16

UOW429
32

46

64

SOMMARIO

3 EDITORIALE

6 INTRODUZIONE AUSTIN HEALEY

10 SPRITE "FROGEYE"

16 SPRITE MK II MK III - MK IV

24 JENSEN HEALEY

28 INTRODUZIONE LOTUS

32 SEVEN

40 CATERHAM SEVEN

46 ELAN FHC

50 ELAN +2 - +2S

58 ELAN +2 S 130 +2S 130/5

64 EUROPA

72 ELITE - ECLAT EXCEL

78 ESPRIT - S2 - S3

86 ESPRIT TURBO (S3)

90 ESPRIT TURBO SE

94 ESPRIT S4 - S4S

98 ELAN

106 ELISE

114 ELISE (S2)

120 EXIGE

126 EXIGE (S2)

146 STORIA DEL LOGO

Galleria Ruoteclassiche

Numero 150 - Maggio 2023
Periodico mensile

Direttore Responsabile Gian Luca Pellegrini

Registrazione del Tribunale di Milano n. 85 del 11/02/2002

GUIDA AL COLLEZIONISMO AUSTIN HEALEY - LOTUS

A cura di Fabrizio Greggio

Testi di Massimo Condolo, Marco Di Pietro

Impaginazione Daniele Velini

Fotolito Editoriale Domus

Stampa Elcograf S.p.A., stabilimento di Bergamo (BG).

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3, 20089 Rozzano (Milano)
Telefono 02 824721 - Fax 02 57500132 - redazione@ruoteclassiche.it
www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)
tel.02 660301, fax 02 66030320

Copyright © 2023
Editoriale Domus S.p.A. Rozzano (MI)

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus S.p.A.

Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al numero 0282472459
E-mail: responsabiledati@edidomus.it

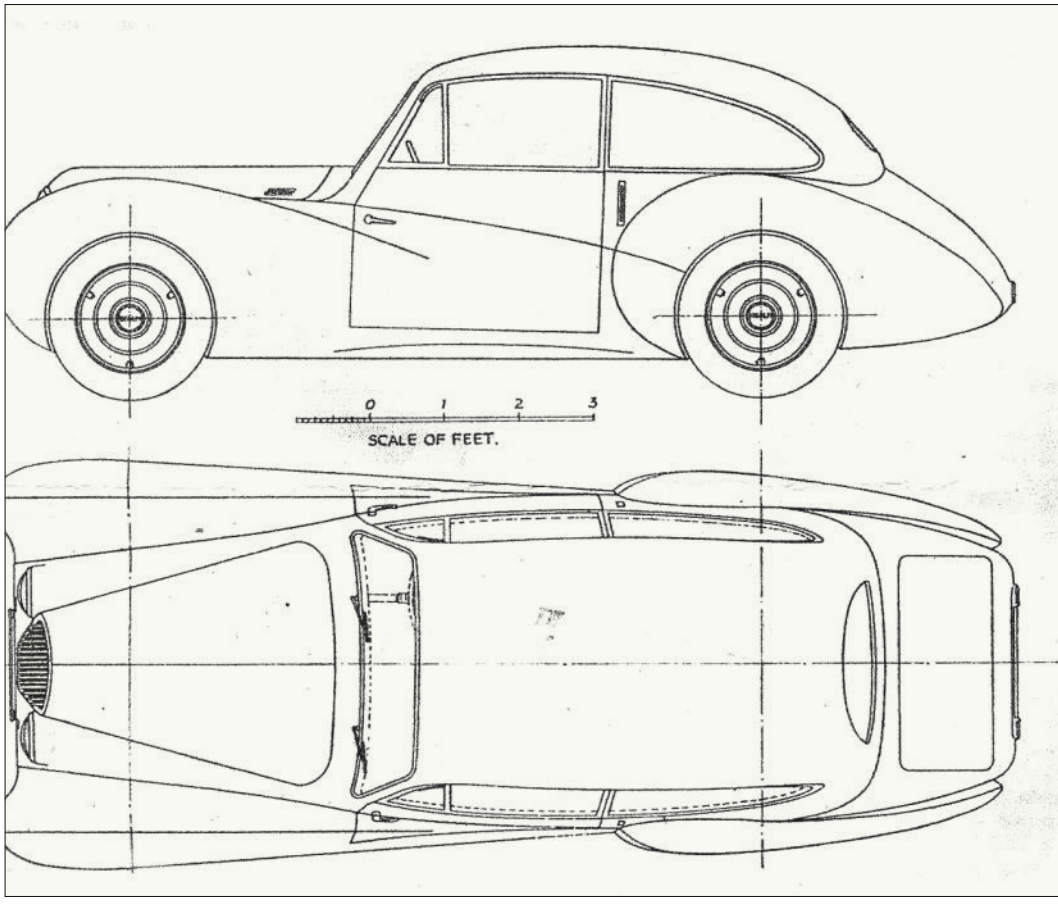
È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'editore

SENZA COMPROMESSI

Teorico e pratico al tempo stesso, Donald Healey ha sempre alternato il tecnigrafo al volante. Ha concluso e disdetto accordi sulle due sponde dell'Atlantico, inseguendo il sogno di rendere la velocità alla portata di una vasta schiera di appassionati

Testo di **Massimo Condolo**

Molte delle Case più interessanti sono nate da una singola figura eclettica, geniale e proprio per questo portata a stare un po' in disparte e a non fare durare troppo le alleanze perché determinata a perseguire la propria idea di prodotto o d'impresa. Nella storia italiana l'esempio classico sono i fratelli Ceirano e i dodici marchi che li hanno visti protagonisti. In Gran Bretagna uno di questi è Donald Healey: ingegnere aeronautico e meccanico, pilota militare d'aereo, servitore della Corona in entrambe le guerre mondiali, corridore vittorioso nella sua classe al Rally di Montecarlo e alla Mille Miglia. Healey era ossessionato dalla velocità, in particolare dalle 100 miglia orarie (161 km/h) che daranno il nome alla prima delle cosiddette "Big Healey". Rientrato dalla Grande guerra, Healey apre un'officina nella natia Perranporth, in Cornovaglia, ma quasi subito affitta l'attività e si dedica alla preparazione delle auto da corsa, alcune delle quali vengono guidate da lui stesso. Dal 1929 al 1937 partecipa ad ogni edizione del Rally di Montecarlo, vincendo nel 1931 al volante di una Invicta. Intanto lo ha notato e assunto la Riley, ma quasi subito accetta una nuova offerta dalla Triumph, che lo nomina direttore dello sviluppo delle autovetture. Sono sue la Southern Cross e la Dolomite 8 del 1935 con motore a otto cilindri in linea. Nel 1939 la Triumph viene liquidata, Healey torna a servire le Forze armate prima come carburatorista di motori d'aereo e poi come progettista di autoblindo alla Humber. Proprio qui conosce Benjamin George Bowden, designer industriale che sarà suo compagno d'avventure nella creazione della sua prima auto.

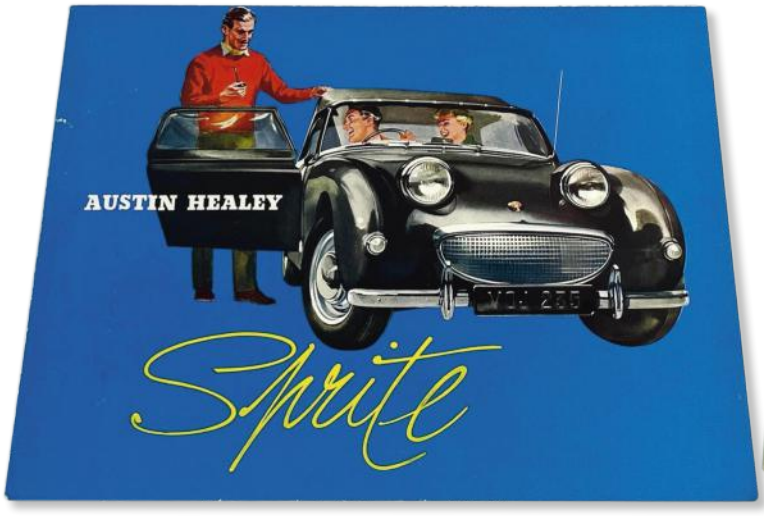


LE 100 MIGLIA

La guerra è appena finita quando Healey crea la sua casa automobilistica, la Donald Healey Motor Company. Nel 1946 vedono la luce i prototipi della roadster Westlands e della berlina due porte Elliott, declinazioni della medesima vettura con motore Riley di 2.4 litri. Al lancio la Elliott è presentata come l'auto chiusa più veloce al mondo: lo stesso Donald Healey raggiunge le 111 miglia orarie. La versione di serie, in vendita dal 1948, sarà leggermente più lenta (104 miglia), ma manterrà comunque lo status di prima auto inglese di produzione a superare la soglia delle 100 miglia. Il merito va anche ascritto al disegno aerodinamico di Bowden, che unisce

LA PRIMA HEALEY MONTA UN MOTORE RILEY DI 2.4 LITRI DA 104 CV. LA VERSIONE BERLINA È PRESENTATA NEL 1946 COME L'AUTO CHIUSA PIÙ VELOCE AL MONDO: 111 MIGLIA ORARIE

i canoni dello streamlining americano con elementi tipici dello stile inglese come la calandra. Nel 1951 nasce la spider a tre posti con motore dell'americana Nash, una collaborazione nata da un'amicizia sorta tra Healey e il presidente della Nash-Kelvinator durante la traversata tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti. Nel 1952 il design sarà rivisto dalla Pinin Farina, che si occuperà anche dell'allestimento della vettura. Dall'esperienza americana Donald matura l'idea di realizzare una sportiva da usarsi quotidianamente, capace di toccare le fatidiche 100 miglia orarie, di prezzo contenuto ed economica da mantenere. Ovviamente il suo mercato di riferimento è quello d'Oltreoceano, dove le spider del Vecchio Continente, in particolar modo inglesi, sono molto apprezzate. Da qui nascerà la 100, il cui prototipo viene svelato all'Earls Court Motor Show, nell'ottobre del 1952. Una vettura che catalizza l'attenzione non solo del pubblico, ma di Leonard Lord, presidente della neonata British Motor Corporation (BMC), nata dalla fusione tra la Morris e la Austin. Alla fine della rassegna motoristica londinese l'accordo per la produzione in serie della futura Austin Healey 100 è firmato. La meccanica deriva dalla



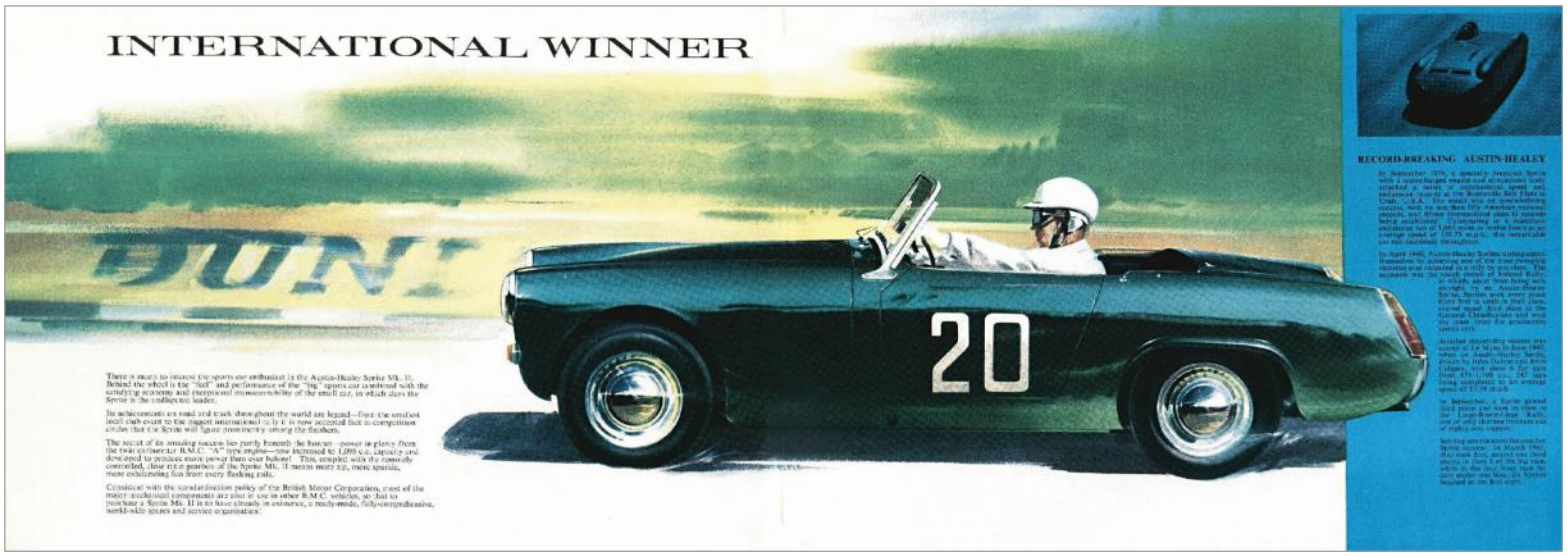
Austin A90 Atlantic, opportunamente rivista. Il motore è un quattro cilindri di 2.660 cm³ da 91 CV a 4.000 giri/minuto. La realizzazione dei primissimi esemplari (una ventina) avviene presso la fabbrica Healey a Warwick, ma la produzione vera e propria viene avviata nello stabilimento Austin di Longbridge. Nel 1956 verrà adottato il motore a sei cilindri in linea e nel 1959 debutterà la 3000. Nel 1967 si conteranno complessivamente circa 73 mila vetture costruite, l'80% delle quali esportate. La famiglia 100-3000 entra definitivamente nella storia delle sportive d'Oltremanica col soprannome "Big Healey", oggi pezzi da alta collezione.

ROADSTER PER TUTTI

Le Nash-Healey e soprattutto le più diffuse "Big Healey" fanno conoscere il marchio nel mondo. La fama viene sfruttata, a partire dal 1959, per un altro progetto congiunto di Healey con la BMC: la Sprite. Piccola e leggera tanto da avere prestazioni interessanti anche con un motore sotto il litro di cilindrata, così scattante e maneggevole da far portare a casa buoni risultati anche a piloti con budget limitato, è subito un successo. Fa la sua fortuna anche un design iconico, con quel frontale dalla calandra a bocca che ride sormontata da due fari sporgenti che somigliano agli occhi di una rana, da cui il fortunato soprannome "Frogeye". La fortuna dura ancora oggi, tanto che una "Frogeye" spunta quotazioni non proporzionate alla sua meccanica popolare. Il successo delle Healey, piccole o grandi che siano, sui mercati d'Oltreoceano è tale da garantire la sopravvivenza di una macchina

SOTTO, LA NASH-HEALEY DEBUTTA NEL 1951; L'ANNO SEGUENTE IL DESIGN VIENE RIVISTO DALLA PININ FARINA, CHE SI OCCUPA ANCHE DELLA PRODUZIONE

marchiata Healey anche quando la personalità di Donald, non più compatibile con l'impostazione della British Leyland in cui è confluita la BMC (e chissà come aveva digerito la sostituzione della "Frogeye" con la più normale Sprite Mk II e derivate…) causerà l'abbandono del progetto. Qui la sua strada incontra quella di un altro vulcano: Kjell Qvale, imprenditore di origine norvegese emigrato nel 1929 negli Usa. Importatore di molti marchi europei, in particolare sportivi, acquisirà la Jensen per avere una spider inglese ad alte prestazioni da proporre Oltreoceano. Chissà se l'abbandono di Healey, quello della Jensen nel 1975, nacque dall'incompatibilità caratteriale tra due i due o dal fatto che l'era delle sportive, nella prima metà degli anni 70, sembrasse ormai tramontata. RC



Carriera agonistica
La Sprite costituisce una palestra per molti piloti, grazie ai molti kit di elaborazione. La prima Austin Healey è la 100, presentata come prototipo nel 1952. Sarà la capostipite delle cosiddette "Big Healey", famiglia che comprende anche le 3000.

NEL 1959 UN PROTOTIPO AERODINAMICO CON MOTORE DERIVATO DALLA SPRITE STABILISCE DIVERSI RECORD NELLO UTAH

LA SPIDER È SERVITA

La più originale delle piccole scoperte made in England si riconosce subito per i simpatici proiettori sporgenti. Nei suoi tre anni di vita è rimasta pressoché immutata. Motore 950, 43 CV, nessun orpello, ma stile da far invidia

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché nasce per essere qualcosa di essenziale, leggero, vivace. Perché è semplice, pratica e facile da elaborare con ottimi risultati, perché la sua simpatia non le fa perdere la classe che ogni spider inglese deve avere. Ma anche perché presenta uno schema costruttivo inusuale: longheroni nella parte anteriore, accoppiati a una "vasca" portante ottenuta saldando 200 elementi di lamiera. Quando debutta, nel 1958, è rivoluzionaria: "Una vera sportiva, ma anche confortevole, economica nell'acquisto e nell'esercizio e quindi adatta per molti impieghi non connessi direttamente agli sport motoristici" recitava il depliant del 1958. Certo, per usarla come auto quotidiana un po' di passione il cliente di una Sprite doveva averla, perché l'abitacolo è piccolino, per la pioggia ha soltanto un tonneau cover dalla tenuta perfettibile e l'accesso non è comodissimo, con il sedile vicino a terra e la capote che sta a 1,2 m dal suolo. Del resto nella Gran Bretagna del 1958 non c'erano utilitarie super spaziose come sarebbero state la Fiat 127 o la Ford Fiesta, anche se un primo passo era stato compiuto, nello stesso anno e dalla stessa BMC, con l'Austin A40 Farina. La Sprite non aveva un baule accessibile dall'esterno: come molte sportive aveva uno spazio sotto la coda che si raggiungeva ribaltando in avanti gli schienali dei sedili; vi trovavano posto la ruota di scorta e un piccolo bagaglio. La prima generazione della Sprite rimane la più originale, simpatica e apprezzata della famiglia; con circa 20 mila euro (ma per un esemplare perfetto si superano i 30 mila) è possibile mettersi in garage un'icona del made in England.

AUSTIN HEALEY SPRITE

QUOTAZIONI

La prima serie della Sprite, quella con la caratteristica carrozzeria arrotondata e i fari tondi a sbalzo, ha quotazioni piuttosto alte: un esemplare in buone condizioni vale 21.300 euro (label AB), fino a raggiungere i 32.000 euro se perfetto (label A+).

Valore € (label AB)

21.300

2 RESTAURO

Come sovente accade per le auto inglesi, i ricambi si trovano facilmente (ma un po' meno che per le serie successive, le quali possono contare sulla grande condivisione di pezzi con le MG Midget), ma si pagano. Bisogna poi stare attenti alla qualità, perché ovviamente sono tutti replicati e non sempre il livello è all'altezza degli originali. Nemmeno la meccanica, di grande serie (il motore, nato come 803 cm^3 sulla A30 e poi evoluto fino ai 1.275 cm^3 della Mini, ha equipaggiato una miriade di vetture della BMC, rimanendo in produzione fino al 2000), è a buon mercato. In compenso, il quattro cilindri di 948 cm^3 alimentato da due carburatori SU H1 è semplice e robusto, e dura anche se è stato elaborato: su "Austin Magazine and Advocate" del 1959 Geoffrey Healey, figlio di Donald nonché responsabile del progetto della Sprite, spiegava che i cinque livelli di preparazione predisposti dalla Healey Motor Company annullavano sì la garanzia della BMC, "ma questo non significa che la Sprite diventi inaffidabile". A preoccupare più di tutto è la struttura mista: la sezione anteriore è costituita da due longheroni longitudinali, che sorreggono motore-cambio-sospensione; questi sono fissati a una scocca portante che comprende l'abitacolo e la coda, quest'ultima priva di cofano bagagli per aumentare la rigidezza dell'insieme. L'assenza di un paraurti vero e proprio espone la zona posteriore a danni importanti anche in caso di urti di lieve entità. Ovviamente, su un'auto di fine anni 50, la ruggine preoccupa non poco: i passaruota, i longheroni scatolati, gli attacchi delle sospensioni e il vano batteria sono le zone da controllare per prime. Il grande cofano in blocco unico con i parafanghi (come sulla Jaguar E-Type) è composto di quattro elementi saldati; sostituirne o rappezzarne uno può creare problemi di tensioni sulla lamiera. Attenzione infine alle licenze, alle modifiche corsaiole (prese d'aria sul cofano) e agli accessori fantasiosi.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

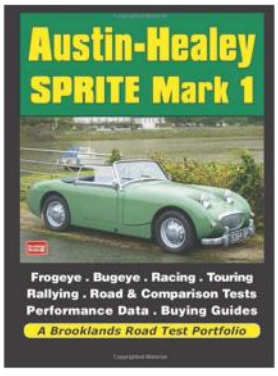
SET GUARNIZIONI TESTA	**€ 27**
FANALINO POSTERIORE	**€ 68**
KIT MANICOTTI ACQUA	**€ 34**
COFANO COMPLETO	**€ 2.880**
RADIATORE	**€ 327**

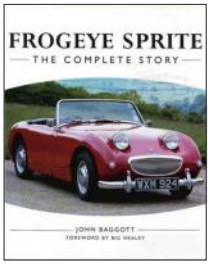
I club

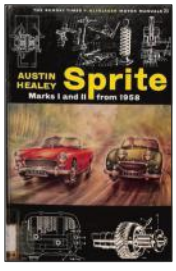
Austin Healey Club
Sodalizio britannico dedicato a tutte le sportive del marchio, comprese ovviamente le Sprite.
Sito *austinhealeyclub.com*

Midget and Sprite Club
Fondato nel 1983, copre sia le Austin Healey sia le cugine MG.
Sito *midgetandspriteclub.com*

I libri







Tra i volumi da avere in libreria, la raccolta di prove su strada "Austin Healey Sprite Mark 1" edito da Brooklands Books e "Frogeye Sprite The Complete Story" di John Baggott, Crowood Press. Firmato da Piet Olysager è "Austin Healey Sprite Marks I and II from 1958", pubblicato nel 1962 dal Sunday Times nella serie "Motor Manuals".

Specialisti

AH Spares
Sito *ahspares.co.uk*
Classic Revival
Sito *frogeyesprite.co.uk*
Frogeye Spares
Sito *frogeyespares.co.uk*
GMA
Sito *gmajag.com*

AUSTIN HEALEY SPRITE 1958-1961

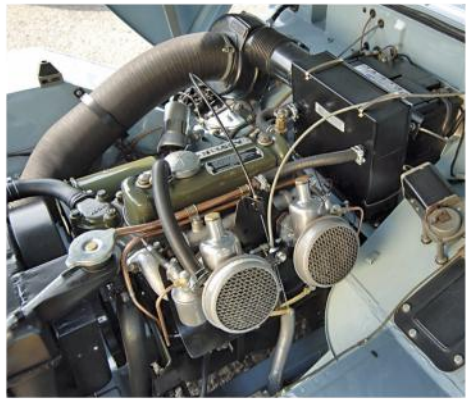
3 SU QUALE PUNTARE

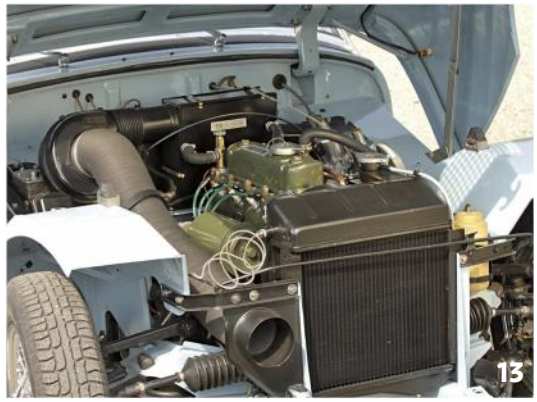
La Sprite AN5 è da tutti conosciuta col soprannome "Frogeye" (negli Usa "Bugeye"), nomignolo affibbiatole per via dei simpatici proiettori sporgenti, che nel progetto originale avrebbero dovuto essere retrattili, soluzione poi scartata dalla necessità di ridurre i costi. Annunciata nella primavera del 1958, nei suoi tre anni di vita ha avuto solo piccoli aggiornamenti. Non ha mai tradito né il quattro cilindri ad aste e bilancieri Austin serie A da 948 cm^3 e 43 CV né il disegno di Gerry Coker, già autore della Austin Healey 100 (mentre il pianale è opera di Barry Bilbie). Rimarrà fedele anche alle essenziali sospensioni anteriori, nelle quali è lo stesso ammortizzatore a leva a fungere da braccio superiore, e al retrotreno a ponte rigido con balestre cantilever. Anche lo stabilimento di produzione rimane lo stesso, quello inglese di Abingdon, cui si aggiunge l'assemblaggio in CKD di Enfield, in Australia. Esce di produzione nel 1961 quando la BMC, sempre per ragioni di economia di scala, decide che la nuova serie nascerà da un'operazione di badge engineering con la nuova MG Midget. In totale sono 48.987 le "Frogeye" costruite. I primi aggiornamenti arrivano quasi subito. Alla fine dell'estate del 1958 viene introdotto un rinforzo nella parte posteriore del pianale; in ottobre viene aggiunto un pannello verticale nel vano motore e cambia il sistema di fissaggio della capote sulla cornice superiore del parabrezza: i nove ganci rapidi vengono infatti sostituiti da una canalina nella quale viene inserito il bordo anteriore del telo. Tale modifica assicura una migliore tenuta all'acqua. Alla fine del 1958, con l'hardtop, vengono forniti i vetri laterali in perspex scorrevoli, i quali nel marzo del 1959 divengono di serie anche con la capote in tela, in luogo di quelli "morbidi". Se la vettura esce di fabbrica con una dotazione davvero spartana, la lista degli optional a pagamento è pressoché infinita. Il catalogo accessori, edito dalla BMC con il titolo "Sprite Tuning Booklet", numero di catalogo AKD

1021, è una miniera: volante in legno e alluminio, luce per la lettura delle carte geografiche, estintore, freni a disco per l'avantreno, fendinebbia, faretto per la retromarcia da montare sopra la targa, contagiri, paraurti anteriore. Al confort pensano l'hardtop, la bagagliera esterna posteriore, il riscaldatore/sbrinatore, il lavavetro, il tappo del serbatoio con la chiave (oggi indispensabile), la radio ovviamente con sintonia manuale, il seggiolino per i bambini fino a 12 anni da montare sul tunnel della trasmissione. I prezzi dei singoli accessori non sono elevati, ma farsi prendere la mano è un attimo e alla fine la spesa finale non è poi così trascurabile. La meccanica, facile da rivedere per l'uso nei rally o in pista, viene sottoposta a cure ricostituenti da molti specialisti inglesi, fra cui la Speedwell Performance Conversions.
Ma è la stessa Donald Healey Motor Company a proporre diversi stage

SPIDER ESSENZIALE, MECCANICA UTILITARIA DI GRANDE SERIE, STILE PERSONALE, FASCINO INIMITABILE

di elaborazione: rapporto di compressione aumentato, condotti lucidati, pistoni e alberi a camme specifici, parti mobili del motore bilanciate, scarico (due "due in uno", uno per i cilindri d'estremità, l'altro per quelli centrali), sospensioni irrigidite e dischi Girling. Addirittura, la Healey predispone una trasformazione con compressore volumetrico Shorrock, trascinato da una puleggia frontale sull'albero motore. Le Sprite non possono ovviamente competere per una vittoria assoluta, ma portano a casa i primi posti di classe alla Coupe des Alpes del 1958 e alla 12 ore di Sebring del 1959. Da questa affermazione nascerà la Sebring Sprite, la coupé realizzata in poche unità (sembra sei) da John Spritzel nel 1960. Fra i piloti che siederanno al volante della Sebring, Stirling Moss e Paul Hawkins.



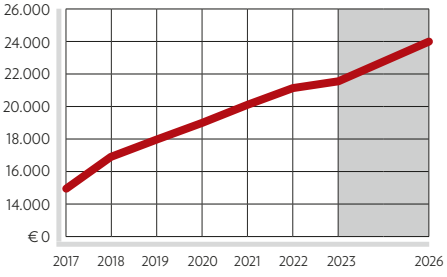


4 IL MERCATO

Con una produzione di quasi 50.000 unità tra il 1958 e il 1961, la "Mk1" è stata la più venduta delle Sprite (complessivamente ne sono state prodotte circa 130.000), di cui ¾ con guida a sinistra, in gran parte esportate negli Usa. È dunque estremamente facile imbattersi in una "Frogeye". È molto amata dagli appassionati di classiche spider inglesi perché si restaura facilmente poiché, oltre a essere spartana, tutti i ricambi, originali o riprodotti, si trovano senza difficoltà. La sua meccanica in comune con i più diffusi modelli berlina della contemporanea produzione Austin e Morris rende ulteriormente semplice l'approccio a questo modello. La Sprite è molto apprezzata anche nel nostro Paese: già negli anni 70 c'era chi la vedeva con l'occhio del collezionista. Fino a una decina di anni fa ben difficilmente i valori di mercato superavano i 10.000 euro: oggi un esemplare in buono stato vale almeno il doppio, mentre uno perfetto ormai supera i 30.000 euro. Secondo gli esperti sono cifre pressoché "definitive", nel senso che probabilmente questa spider ha raggiunto il valore massimo ed è difficile che salga ancora. Però, assicurano gli addetti ai lavori, la "Frogeye" manterrà intatta la sua immagine e la sua appetibilità: ci sarà sempre un appassionato disposto ad acquistarla per cifre importanti. Perché è un investimento che si mantiene nel tempo, senza richiedere spese di manutenzione importanti, se si punta su un esemplare con verniciatura perfetta, meccanica revisionata e interni ripristinati secondo le specifiche d'origine. Dal punto di vista commerciale, la "Frogeye" ha sempre fatto storia a sé, con valutazioni nettamente superiori a quelle delle serie successive, che sono di fatto delle MG Midget marchiate Austin Healey e come tali seguono pedissequamente i valori di mercato delle "cugine" del Morris Garages. Con la crescita esponenziale delle quotazioni delle "Big Healey" (le 100 e le 3000), che ormai veleggiano su livelli da marche top (nel caso di vetture in condizioni da concorso si superano i 100.000 euro), le Sprite, pur non potendo vantare prestazioni sportive, emanano l'irresistibile fascino della scoperte made in England. Un plus che non passerà mai di moda. RC

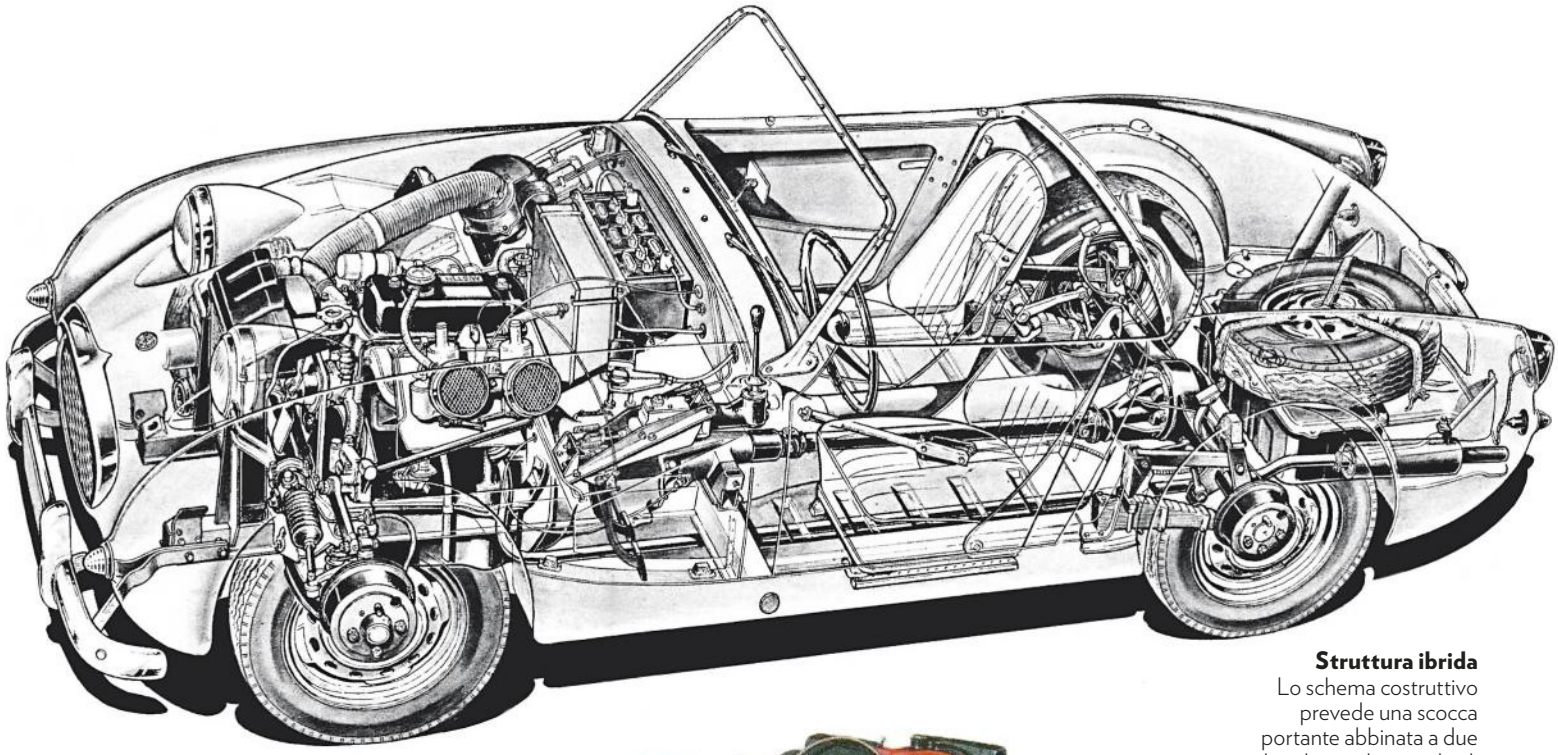
FACILE DA SCOVARE, RESTAURARE E MANTENERE, LA "FROGEYE" È LA TIPICA EVERGREEN

AUSTIN HEALEY SPRITE
1958-1961

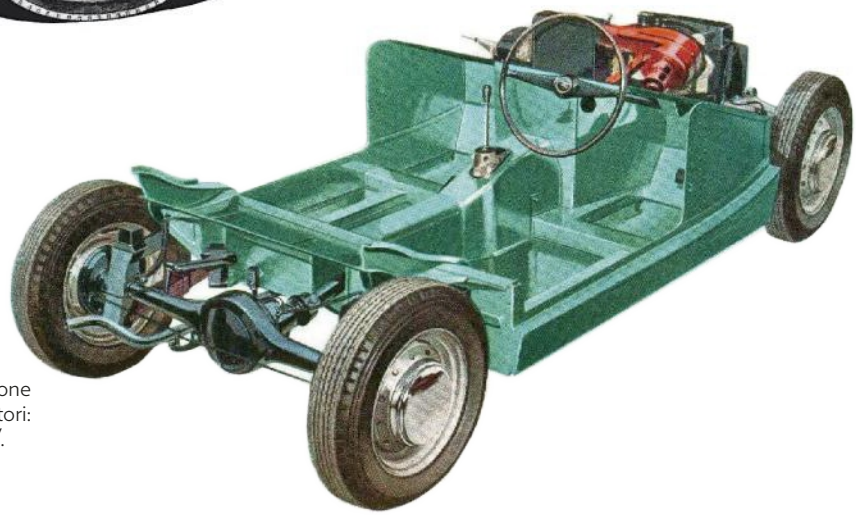


La "Frogeye" è ormai "arrivata", come si dice nel gergo commerciale, nel senso che le sue quotazioni, cresciute molto negli ultimi anni, rimarranno stabili nel prossimo futuro.

VIENE PRODOTTA DAL 1958 AL 1961 IN CIRCA 49.000 ESEMPLARI: È LA SPRITE DI MAGGIOR SUCCESSO DELLA FAMIGLIA



Struttura ibrida
Lo schema costruttivo prevede una scocca portante abbinata a due longheroni longitudinali anteriori che fungono da supporto per il gruppo motopropulsore e le sospensioni. Per migliorare la rigidezza, la coda è priva di cofano. Le balestre sono del tipo cantilever, ossia a quarto di ellisse.

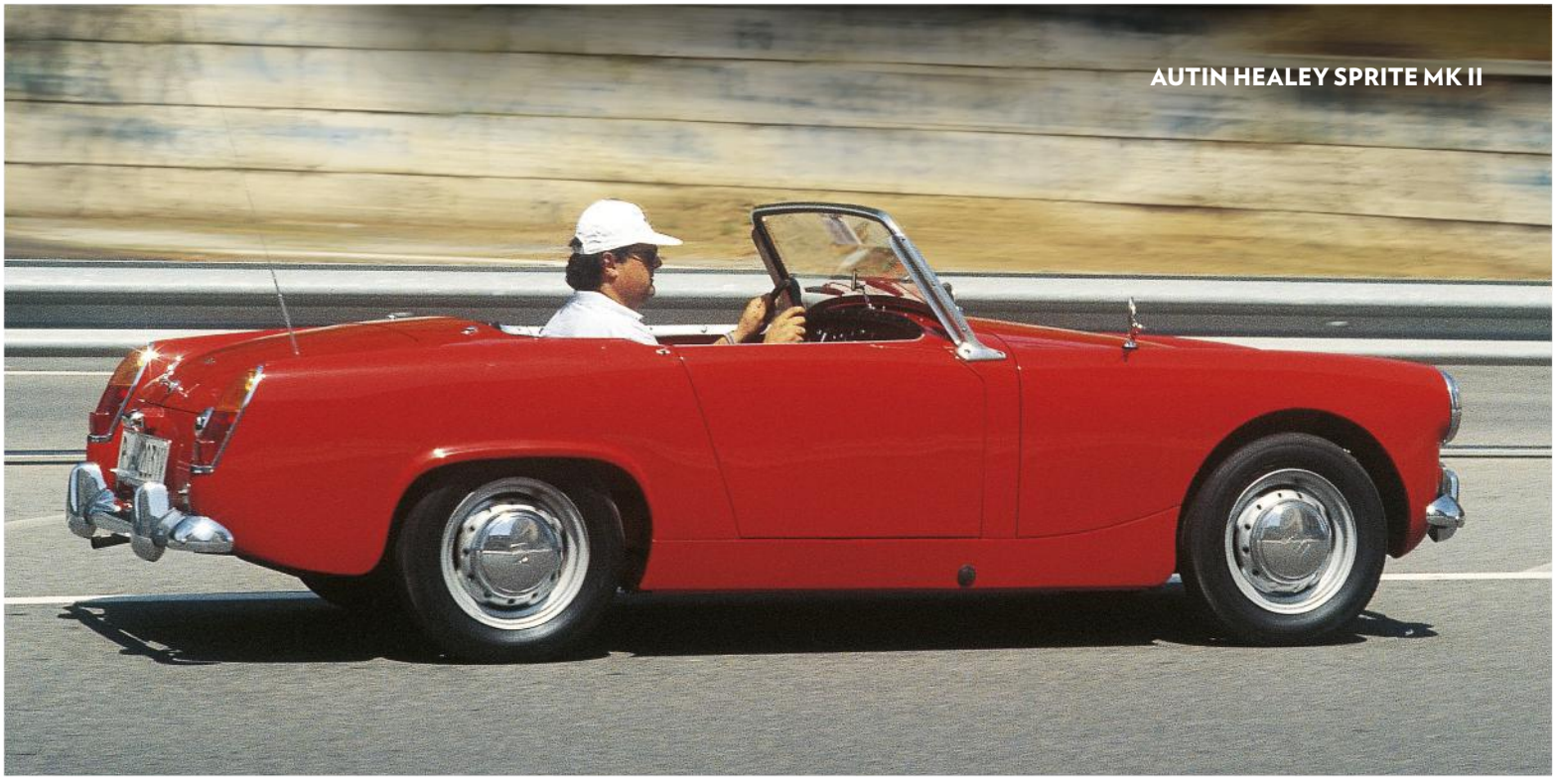


Motore di famiglia
Il quattro cilindri di 948 cm^3 deriva da quello della Austin A35. Nella Sprite l'alimentazione è affidata a due carburatori: la potenza sale a 43 CV.

PICCOLI PASSI

La compatta spider si evolve nel design, che diviene più convenzionale, nella meccanica e nelle dotazioni. Perde in personalità ma guadagna in termini di prestazioni, confort e fruibilità. Motori da 950 a 1.300 e potenze fino a 65 CV

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



AUTIN HEALEY SPRITE MK II

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Come la "Frogeye" anche le Sprite delle generazioni successive sono semplici nella manutenzione (i motori sono i soliti Austin serie A), divertenti, un classico della filosofia inglese dell'auto aperta. Però sono decisamente meno iconiche: vantano un disegno elegante e sobrio, con linee tese e pulite, ma che si nota molto meno rispetto a quello della "Frogeye". Già dalla seconda serie la Sprite è molto simile alla Midget della MG, altro marchio della British Motor Corporation (che nel 1969 si fonderà con la Leyland dando origine alla British Leyland); del resto, la scelta di unificare le scocche viene presa in ottica di riduzione dei costi. Entrambe avranno un family feeling, anche se non eccessivamente marcato, con la MG B. Con il senno di poi, la scelta non è azzeccatissima: la Mk II rimarrà in produzione tre anni, come la genitrice, totalizzando però 31.665 unità a fronte delle 48.987 "Frogeye", e i numeri delle due serie successive saranno sempre in calo fino alla decisione del 1971 di lasciare in produzione la sola MG, da subito più popolare, che concluderà la carriera nel 1980. Tutte le Sprite quindi recano con orgoglio il marchio Austin Healey; a voler essere pignoli, quasi tutte: nel 1970 infatti la British Leyland decide di non rinnovare l'accordo di collaborazione con Donald Healey e di conseguenza le Sprite prodotte nel 1971 vengono commercializzate solo come Austin. Scegliendone una prodotta tra il 1961 e il 1970 si acquista quindi l'ultima Austin Healey (ma non l'ultima Healey in assoluto, che è quella nata dalla collaborazione con la Jensen) e ci si porta a casa con una spesa non eccessiva una creazione del geniale Donald.

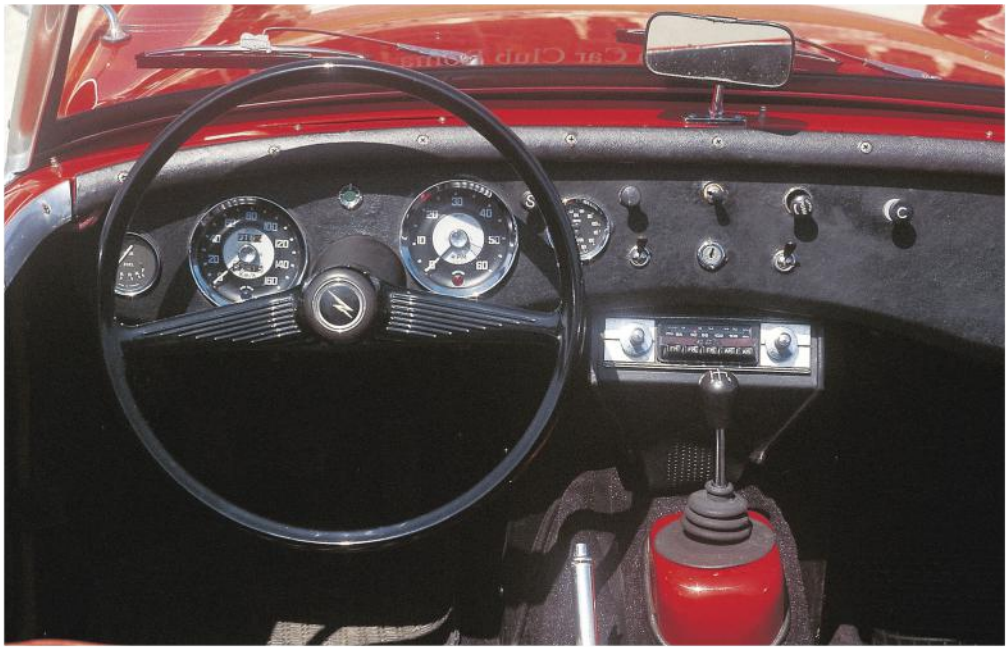
QUOTAZIONI

Le Sprite con carrozzeria pressoché identica a quella delle MG Midget valgono decisamente meno della "Frogeye". Le meno pregiate sono le Mk IV: da 11.300 euro (label AB) a 17.000 euro (label A+). Le MK II vanno da 15.300 euro (AB) a 23.000 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
11.300	15.300

2 RESTAURO

Prima buona notizia: le Sprite squadrate sono più semplici da restaurare della "Frogeye". La linea più convenzionale si traduce infatti in una maggiore facilità di riparazione, per esempio grazie al disegno lineare della parte anteriore, con parafanghi fissi e un normale cofano motore; la nuova struttura in caso d'urto crea meno tensioni rispetto a quella della prima serie. Seconda buona notizia: si trova tutto, in linea di massima replicato ma, specie per quanto riguarda la meccanica, anche ricambi originali perché il motore 1.300 era ancora utilizzato sulle Mini fino all'inizio del nuovo millennio. Cattiva notizia: i ricambisti considerano le spider inglesi un bene di lusso e si comportano di conseguenza al momento di stabilire i prezzi. I bacini in cui pescare una Sprite sono fondamentalmente due: Regno Unito e Nordamerica. Dal primo arrivano vetture ovviamente con guida a destra (ma con la visibilità e le dimensioni compatte della Sprite non è un grande problema), generalmente in ordine come meccanica (quantomeno dal punto di vista dell'originalità) ma con problemi di corrosione alla carrozzeria. Dal secondo le vetture hanno il vantaggio della guida a sinistra ma possono essere decisamente più problematiche per quanto riguarda le condizioni di meccanica, a causa delle riparazioni con pezzi non originali. La disponibilità di ricambi fa preferire la sostituzione, se possibile, con parti del componentista d'origine alla revisione. Tra le vetture statunitensi sono meglio quelle provenienti dalla California (area in cui i ricambi delle auto europee sono facilmente reperibili), che però rischiano di essere più malmesse nella scocca, corrosa e spesso riparata con mani di stucco. I punti della carrozzeria che richiedono attenzione sono i soliti: passaruota, brancardi, vano batteria, base del parabrezza. Difficilmente le sellerie sono recuperabili; il sellaio spesso non serve perché dagli specialisti si trovano i rivestimenti preconfezionati.



DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

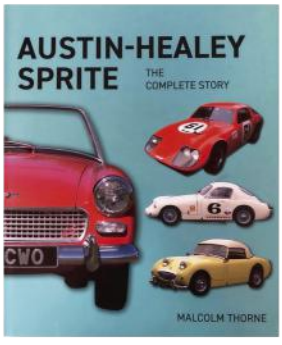
PARAFANGO ANTERIORE	**€ 635**
STEMMA POSTERIORE	**€ 16**
GUARNIZ. TESTA (MK IV)	**€ 13**
ALBERO MOTORE (MK III)	**€ 562**
KIT FRIZIONE (948)	**€ 137**

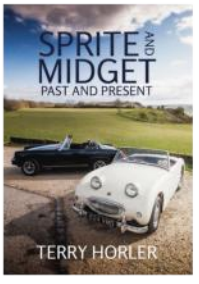
I club

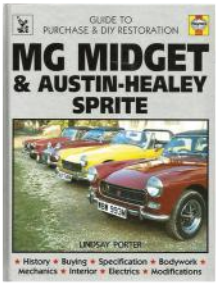
Austin Healey Club
Il club organizza un meeting annuale oltre a partecipazioni a raduni, fiere e altri eventi motoristici.
Sito *austinhealeyclub.com*

MG Midget Register
Registro storico di marca interno all'MG Car Club inglese, aperto anche alle Sprite.
Sito *mgcc.co.uk/midget-register/the-register/*

I libri







L'unico dedicato alla sola Sprite (compresa la "Frogeye", però) è "Austin Healey Sprite The Complete Story" di Malcolm Thorne, Crowood Press. Terry Horler ha firmato "Sprite and Midget Past and present", Amberley Publishing. Di Lindsay Porter il manuale "MG Midget & Austin-Healey Sprite Guide to purchasing and restoration".

Specialisti

AH Spares
Sito *ahspares.co.uk*
Anglo Parts
Sito *angloparts.com*
Limora
Sito *limora.com*
SC Parts Group
Sito *scparts.co.uk*

3 SU QUALE PUNTARE

Le Sprite dalla seconda alla quarta serie vivono in un limbo sospeso tra l'iconicità della "Frogeye" - tanto che nel Regno Unito esistono addirittura kit di trasformazione come il Tifosi Rana (si chiama proprio così…) per portare i modelli delle serie successive all'estetica della Mk I - e la maggiore conoscenza del marchio delle Midget. A giudicare dagli annunci, sembrerebbero sopravvissuti molti meno esemplari di queste tre serie che della prima. Nonostante questo, le ragioni della scelta di un modello post 1961 non sono legate alla rarità ma al culto del marchio e, all'interno dell'offerta Austin Healey, ai motori più potenti, ai miglioramenti alle sospensioni e ad alcuni aspetti pratici come la presenza di un paraurti posteriore e un cofano baule, che diminuiscono un po' il fascino, ma sono molto pratici se si vuole utilizzare l'auto per scopi turistici. Fatte queste considerazioni, la meno interessante è la prima fase della Mk II (sigla di fabbrica HAN 6), prodotta dal maggio 1961 all'ottobre 1962, che monta il 948 cm^3 della "Frogeye" rivitalizzato da due carburatori SU HS2 (SU H1) grazie ai quali (e al rapporto di compressione portato da 8,3:1 a 9:1) i cavalli salgono da 43 a 47,5. Già nell'ottobre 1962 il 1.098 cm^3 da 56 CV sostituisce il 948 e il modello prende la sigla HAN 7; è un motore a corsa lunga, non particolarmente sportivo, ma su una vettura che a vuoto pesa 665 kg assicura comunque una guida divertente. Dal punto di vista meccanico, rilevante è l'adozione di serie dei freni a disco all'avantreno; i cerchi a raggi diventano optional mentre quelli di serie sono in lamiera. La Mk III (HAN 8), arrivata nel marzo 1964, si distingue esteriormente da dettagli di carrozzeria e finitura: parabrezza lievemente curvo e con superficie più ampia, deflettori laterali, finestrini discendenti, mascherina con un nuovo disegno delle maglie. Il blocco motore ha una fusione più robusta e i cuscinetti di banco sono maggiorati; le sospensioni posteriori adottano le balestre semiellittiche in luogo di quelle cantilever (1/4 di ellisse). Con la Mk IV (HAN 9)dell'ottobre 1966 arriva l'ultimo

AUSTIN HEALEY SPRITE MK II (HAN 6 - HAN 7) 1961-1964

AUSTIN HEALEY SPRITE MK III (HAN 8) 1964-1966

AUSTIN HEALEY SPRITE MK IV (HAN 9) 1966-1969

AUSTIN HEALEY SPRITE MK IV (HAN 10) 1969-1970

motore, sempre della serie A, ma con cilindrata portata a 1.275 cm^3; è la stessa unità utilizzata sulle Mini Cooper, ma depotenziata a 65 CV, cosa che fa arrabbiare non poco i clienti. In generale le finiture sono più semplici rispetto alle due serie precedenti. La capote è più pratica e veloce da manovrare, non essendo più asportabile: viene raccolta in una sede apposita tra i sedili posteriori e il cofano baule; a partire dal 1968 le unità destinate agli Usa subiscono una riduzione di potenza per ottemperare alle norme sull'inquinamento. Questa prima fase della Mk IV è la più interessante per chi è orientato su una Sprite "squadrata", perché offre una migliore guidabilità (e maggiori possibilità di preparazioni sportive) unita a un'estetica che rispetta ancora molto il disegno originale. Nel 1969 arriva la British Leyland, che impone ulteriori unificazioni di componenti per ridurre i costi. D'ora in poi la sigla di modello sarà

CON LA MK IV IL MOTORE SALE A 1.300 E LA POTENZA ARRIVA A 65 CV. INOLTRE LA CAPOTE NON È PIÙ AMOVIBILE

HAN 10 e le uniche differenze tra le Sprite e le Midget si riscontreranno negli stemmi (ora con una grafica in stampatello) che proliferano anche sui brancardi, i quali sono verniciati in nero opaco con una sottile modanatura cromata che li divide dal fianco. Nera opaca è anche la mascherina, con una cornice lucida al centro; compaiono i cerchi Rostyle. Dal 1971, come visto, scompare "Healey" dal marchio. Oltre a quelle costruite in Inghilterra nello stabilimento di Abingdon (e, nel biennio 1966-67, anche a Cowley), le Sprite saranno assemblate anche in Australia, nella fabbrica della Pressed Metal Co. di Enfield. Le versioni australiane non differiscono da quelle inglesi, per cui non vale la pena andarle a cercare agli antipodi - a meno di non dover completare una collezione con ogni variante possibile.

LA MK IV È IL FRUTTO DI UNA LUNGA EVOLUZIONE: DIVIENE PIÙ COMODA E FRUIBILE, MA SI ALLONTANA DALLA SEMPLICITÀ DEL CONCETTO ORIGINARIO

Diviene più pratica
A fianco, il depliant della Sprite Mk IV, che vanta il motore 1.300 e una capote ripiegabile. Sotto, alcune immagini della Sprite Mk II. La capote è ancora del tipo asportabile; i finestrini laterali sono removibili: quelli discendenti verranno adottati con la Mk III.

1961

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Le Sprite di seconda, terza e quarta generazione mantengono l'impostazione della "Frogeye". Cambia il disegno della carrozzeria, più convenzionale e condiviso con la MG Midget. Il motore Austin serie A passa da 948 cm^3 a 1.098 per giungere infine a 1.275 cm^3. A fine 1962 arrivano i freni a disco anteriori; nel 1964, con la Mk III, compaiono al retrotreno le balestre semiellittiche.

- Anno di nascita **1961**

- Totale esemplari prodotti **80.360**

- Totale esemplari prodotti per serie

SPRITE MK II 1961-1964	SPRITE MK III 1964-1966	SPRITE MK IV 1966-1970	AUSTIN SPRITE 1971
31.665	25.905	21.768	1.022

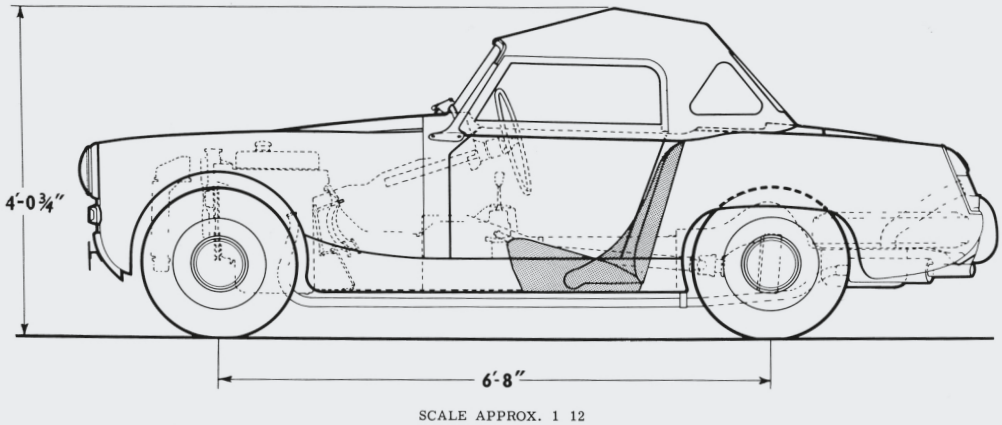
- I principali modelli

SPRITE MK II
1961-1964
È la prima Sprite con la carrozzeria delle MG. Tiene a battesimo il motore 1.098.

SPRITE MK IV
1966-1969
Nuovo motore di 1.275 cm^3 da 65 CV e capote non più amovibile.

SPRITE MK III
1964-1966
Deflettori, finestrini discendenti e retrotreno con balestre semiellittiche.

SPRITE MK IV (1969)
1969-1970
Ultima Sprite col marchio Austin Healey. Brancardi neri e nuova mascherina.



- Tecnica

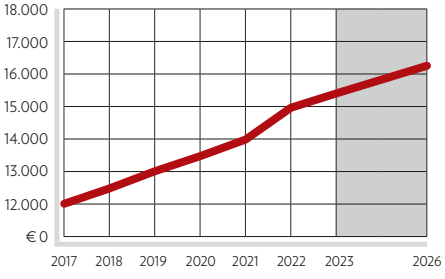
Aumenta di peso
Lo schema meccanico rimane immutato su tutte le Sprite, le quali subiscono diversi aggiornamenti, sia nella meccanica sia nei dettagli di carrozzeria e interni. Le dimensione sono molto compatte: passo 2.030 mm, carreggiata anteriore 1.160 mm, carreggiata posteriore 1.140 mm, lunghezza 3.500 mm. Il peso a vuoto lievita dai 640 kg della prima Mk II ai 715 della Mk IV.

4 IL MERCATO

In genere più una versione è rara, più la quotazione è alta: per le Austin Healey "Spridget" (crasi che tra gli appassionati indica le Sprite con la carrozzeria della MG Midget, cioè dalla Mk II alla Mk IV) vale il contrario. Le versioni più prodotte sono state infatti le Mk II, le altre a seguire con numeri sempre più ridotti a causa del calante interesse della clientela del tempo. Ecco così che tra una Mk II e una Mk IV il valore più alto è a vantaggio della prima, con una percentuale superiore al 30%. Le Sprite hanno quotazioni più alte di quelle delle "cugine" MG: complessivamente ne sono state costruite meno, anche se nei primi anni il successo delle Sprite era stato maggiore; i numeri delle Midget sono diventati imponenti soprattutto con l'uscita dai listini delle Austin Healey, il cui marchio venne abbandonato a causa del mancato rinnovo dell'accordo tra la Austin e Donald Healey (così come avvenne con John Cooper). Oggi, dunque, una "Spridget" è considerata un gradino al di sopra delle MG, la cui longevità è stata tale da sopravvivere ancora per quasi 10 anni. Il mercato delle Sprite con carrozzeria ammodernata è di fatto suddiviso in due: da una parte, chi ricerca lo spirito ancora spartano delle Mk II, in particolare le prime dotate dell'originario quattro cilindri di 948 cm^3 (appena potenziato, da 43 a 47,5 CV grazie ai carburatori maggiorati, rispetto a quello delle "Frogeye"), ancora con i freni a tamburo e i cerchi a raggi di serie. Dall'altra, chi apprezza le prestazioni migliorate (e decisamente più compatibili con le condizioni di traffico di oggi) delle Mk II con motore 1.100 (56 CV) e delle Mk III. Alla seconda categoria appartengono ovviamente le Mk IV, che aggiungono un motore ancora più brillante (il 1.275 da 65 CV), i sedili regolabili in inclinazione e una capote meno approssimativa. Le prime Mk II, insomma, sono più vicine allo spirito originario delle "Frogeye": è proprio questo il motivo che porta a una differenza di quotazione (2.000 euro per la label AB e di 3.000 per quella A+) tra le Mk II con motore inferiore a un litro di cilindrata e quelle con motore 1.100. Nessuna differenza economica, invece, tra le Mk IV marchiate Austin Healey e quelle con badge Austin, queste ultime prodotte in sole 1.000 unità circa dopo la fine dell'accordo: la rarità è compensata dalla mancanza del marchio più "nobile". RC

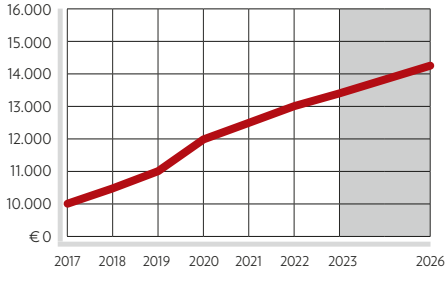
LA MK II È LA PIÙ APPREZZATA NONOSTANTE SIA STATA LA PIÙ PRODOTTA DELLE "SPRIDGET"

AUSTIN HEALEY SPRITE MK II
1961-1962



Le prime Mk II adottano il motore di 948 cm^3, con qualche piccolo miglioramento. Sono quotate di più rispetto alle seguenti perché considerate più "dure e pure".

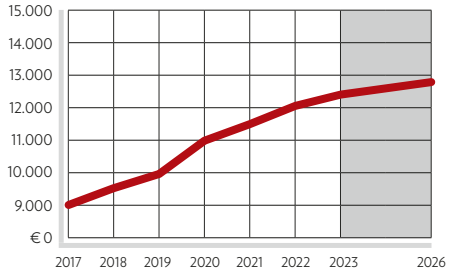
AUTIN HEALEY SPRITE MK II
1962-1964



Il motore portato a 1.098 cm^3 rende la Sprite più adeguata al traffico moderno, con in più la presenza di freni a disco. Ma per i collezionisti è meno appetibile.

AUTIN HEALEY SPRITE MK III

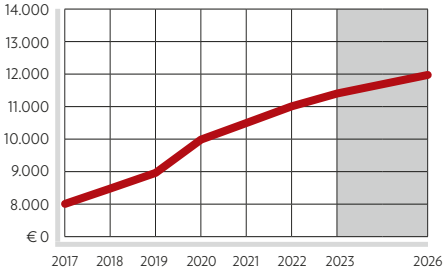
1964-1966



È l'ultima versione con il motore 1.100, anche se in questa edizione ha un monoblocco irrobustito. Ha il parabrezza incurvato, i deflettori e i vetri laterali discendenti.

AUSTIN HEALEY SPRITE MK IV

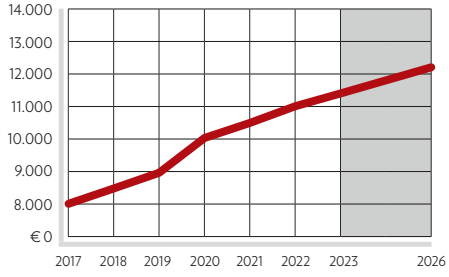
1966-1970



Il motore 1.300 è quello della Cooper, ma depotenziato a 65 CV. Col model year 1970 arrivano i brancardi e la mascherina neri e i cerchi Rostyle.

AUSTIN SPRITE MK IV

1971



Il nome Healey scompare. Ne vengono prodotte appena 1.022. Nonostante la rarità, questa versione è quotata come quella marchiata Austin Healey.

Verso l'uguaglianza Fino al 1969 la Sprite mantiene una sua identità. Dopo diviene pressoché identica alla cugina MG Midget.

FINALE IN SORDINA

Non è certo la prima spider inglese a venire in mente. E proprio qui risiede il suo fascino. Senza contare che monta un motore 2.000 a doppio albero a camme in testa di origine Lotus. Se poi aggiungiamo che è l'ultima vettura a esibire il nome Healey (e Jensen)...

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per dimostrare di saper andare oltre le apparenze: la Jensen Healey non è la più bella spider inglese di tutti i tempi, e nemmeno della sua epoca. Ma è un'auto ricca di contenuti nata dall'incontro di tre nomi gloriosi: la Jensen, che oltre a costruire propri modelli ha spesso collaborato con marchi d'alta gamma per la produzione (dai suoi stabilimenti uscivano le "Big Healeys" e la prima generazione delle Volvo P1800), Donald Healey e Kjell Qvale, businessman norvegese (ma anche pilota d'aerei e fantino in grado di vincere la sua ultima gara a 93 anni) naturalizzato americano e importatore per la West Coast di molti marchi inglesi ed europei di prestigio. Sotto il cofano pulsa il Lotus 907, un due litri monoalbero a camme in testa con quattro valvole per cilindro da 142 CV. Il progetto era nato per dare continuità con commesse consistenti (la produzione toccherà le diecimila unità in quattro anni) all'attività della Jensen, che aveva cessato la fabbricazione delle Austin Healey 3000. Qvale, che diventa azionista di controllo della Jensen nel 1970 e lo rimane per il tempo in cui la "sua" spider resta in produzione, sfrutta il consolidato rapporto tra la Casa e Healey (nominato presidente) e garantisce lo sbocco sul mercato statunitense. Sarà l'ultima vettura a portare il marchio Healey: nel 1975 Donald Healey lascia l'azienda. La versione coupé, denominata GT e prodotta in poco più di 500 esemplari dal settembre 1975, porterà il solo marchio Jensen. Nel 1976, la vendita all'asta dei capannoni pone fine alla storia della Jensen, che negli anni subirà vari tentativi di rivitalizzazione, nessuno dei quali andato a buon fine.

QUOTAZIONI

Ruoteclassiche non distingue tra le diverse versioni, che hanno un unico valore: 22.000 euro per un esemplare ben conservato (label AB) e 33.000 euro nel caso di una Jensen Healey perfetta (label A+). Qualcosa in più vale la rara GT: rispettivamente 24.000 e 36.000 euro.

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
22.000	24.000

2 RESTAURO

Per quanto prodotta in un numero significativo di esemplari e con un'organizzazione industriale, la Jensen Healey rimane un'auto artigianale, oltretutto con un motore non derivato dalla grande serie. Stando ai forum degli appassionati, molte Jensen Healey soprattutto dei primi anni di produzione hanno avuto problemi di affidabilità proprio al motore (in particolare alle valvole e ai cuscinetti di banco), per cui una revisione generale con una sostituzione delle parti di usura con altre possibilmente di costruzione attuale è consigliabile. Reperire i ricambi per il motore 907 può essere più difficile che per diverse auto della Casa di Colin Chapman. Questo quattro cilindri di 1.973 cm^3 è alimentato da due carburatori doppio corpo Dell'Orto DHLA 40E; per il mercato Usa sono impiegati invece due Stromberg 175 CD25E. Il cambio è un quattro marce di origine Chrysler; dal 1974 viene montato un Getrag a 5 rapporti, curiosamente con la quinta in presa diretta e quindi con una rapportatura più ravvicinata. Buona parte della produzione è stata esportata in Nordamerica, dove fortunatamente esistono sia diverse aziende in grado di fornire i ricambi sia restauratori specializzati - anche se non è così semplice trovare ancora in attività uno di quei meccanici che al tempo erano stati formati dalla stessa Casa. Il culto del modello è però molto vivo specie sulla West Coast e non è difficile reperire anche online documentazione e consigli.
La ruggine è ovviamente il nemico numero uno. Parafanghi, fondi, passaruota, serbatoio, brancardi e duomi delle sospensioni sono i punti più vulnerabili. I paraurti della prima serie, esteticamente più gradevoli rispetto a quelli della seconda, si ammaccano però facilmente. Normalmente le Jensen Healey non sono state maltrattate, ma hanno comunque problemi di rigidità torsionale, per cui un controllo della scocca sulla dima è essenziale.

DA SAPERE

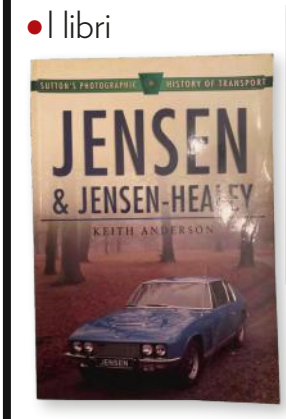
• Prezzi dei ricambi

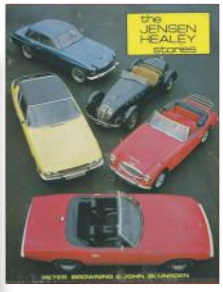
GRUPPO OTTICO POST.	**€ 231**
SET 4 AMMORTIZZATORI	**€ 649**
SET 2 CARB. DELL'ORTO	**€ 2.526**
ALBERO A CAMME	**€ 306**
LINEA DI SCARICO	**€ 520**

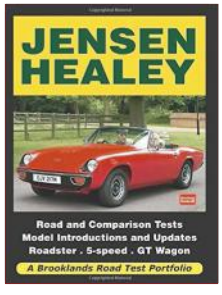
• I club

Jensen-Healey Preservation Society
Associazione con sede in California e soci in tutto il mondo; cura una newsletter mensile e una rivista bimestrale, "The Jensen-Healey Standard".
Sito *jensenhealey.com*
Jensen Owners' Club
Sito *joc.org.uk*

• I libri







Nonostante la rarità del modello, la bibliografia non manca. Iniziamo con "Jensen & Jensen Healey" di Keith Anderson (Sutton Publishing Ltd.) e "The Jensen Healey Stories" di Peter Browning e John Bludsen. Dalla Brooklands Books arriva la solita raccolta di prove su strada pubblicate all'epoca: "Jensen Healey", della serie "Road Test Portfolio".

• Specialisti

Cropredy Bridge Garage
Sito *cropredybridge.com*
Delta Motorsports
Sito *deltamotorsports.com*
Jensen Healey Parts & Spares Ltd.
Sito *jhps.com*
Martin Robey
Sito *martinrobey.com*

3 SU QUALE PUNTARE

La produzione può essere divisa in tre fasi. La cosiddetta "Mk I", prodotta dal marzo 1972, si riconosce dalla sede quadrangolare dei fari e dalla console sul tunnel della trasmissione in plastica non rivestita. Gli esemplari del primo anno di produzione non hanno né gli inserti in legno sul cruscotto né la serratura della porta lato passeggero e spesso mancano anche del radiatore dell'olio. Hanno i tappetini in gomma e un serbatoio supplementare dell'olio fissato al parafiamma nel vano motore. Gli interni non sono sempre neri come sulla produzione successiva ma talvolta beige; il legno arriva quasi subito, le altre assenze vengono colmate entro il primo anno di produzione. In tutto ne sono state costruite 3.356, con il primo numero di telaio fissato a 10000. Nell'agosto 1973 arriva la Mk II, con le sedi dei fari rotonde e i paraurti maggiorati (il posteriore sporge sensibilmente di più); ha una capote a doppio strato e all'interno si riconosce anche per la console centrale rivestita. Diversi esemplari hanno un condizionatore montato dal

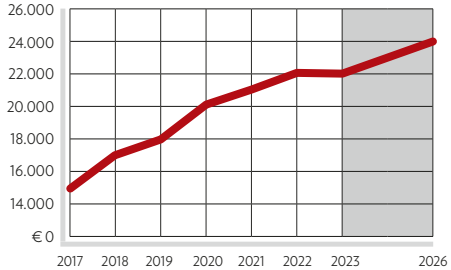
JENSEN HEALEY 1972-1975

4 IL MERCATO

La Jensen Healey è un modello assai poco noto in Italia, pur essendo stato importato ufficialmente negli anni di produzione. Nei mercati europei continentali sono state venduti meno di 400 esemplari su una produzione complessiva che, compresa la versione GT, ha a stento superato le 11.000 unità. Tre quarti delle Jensen Healey sono state vendute negli Stati Uniti ed è per questo che gran parte degli esemplari con guida a sinistra oggi reperibili sul mercato provengono proprio da oltre Atlantico. Le guida a destra (poco più di 2.000 unità prodotte) provengono quasi tutte dal mercato britannico (salvo qualcuna dal Giappone). Le quotazioni, abbastanza stabilizzate negli ultimi anni, sono considerabili di livello medio per un modello che abbina tre nomi illustri della produzione inglese: Healey, Jensen e Lotus. Le "Mk I", le Mk II e le JH5, con il ben più efficiente cambio a 5 marce Getrag, hanno la stessa quotazione.

La rarissima Jensen GT è stata prodotta in circa mezzo migliaio di esemplari: è difficilissima da reperire, ma le sue quotazioni sono soltanto di poco superiori a quelle delle più comuni Spider (24.000 euro, cioè 2.000 in più nella label AB e 36.000 euro anziché 33.000 nella fascia A+). Si tratta di una shooting brake, tipologia di vettura molto in voga negli anni 70, con abitabilità 2+2, derivata dalla spider, alla quale fondamentalmente è stato applicato un padiglione con portellone. Arrivata nel 1975, la GT non riuscì a salvare la Jensen, che chiuse nel 1976. Secondo gli esperti di sportive britanniche del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, il valore delle Jensen Healey salirà ancora nel prossimo futuro, ma non molto velocemente. Dal punto di vista collezionistico, questo modello sconta la cattiva fama qualitativa (come buona parte delle auto inglesi degli anni 70) e la complessità del motore Lotus (il bialbero in alluminio di 1.973 cm^3 da oltre 140 CV), che ha costi di revisione decisamente alti. RC

JENSEN HEALEY
1972-1975



Al momento il nostro listino non distingue le varie versioni della Jensen Healey. In prospettiva forse l'edizione originaria, prodotta in 3.356 unità, potrebbe salire di più.

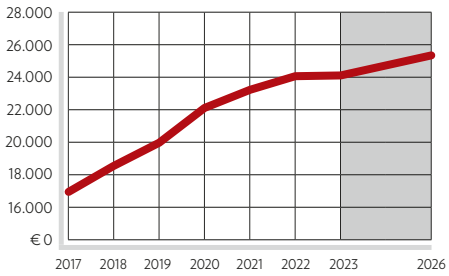
concessionario. Non è possibile conoscere esattamente il numero di esemplari costruiti perché la sua storia e i numeri di telaio si intrecciano con quelli della JH5, comparsa nel settembre 1974 e uscita di produzione nell'agosto 1975 insieme alle ultime Mk II; tra Mk II e JH5 il totale è comunque di 7.142 auto. Le JH5, che costituiscono la massima evoluzione del modello, montano un cambio a cinque marce di produzione Getrag, un giunto viscoso per la ventola del radiatore, il catalizzatore e un nuovo silenziatore di scarico; hanno un logo con la Union Jack sul parafango anteriore. A completare la storia di questa sportiva da molti dimenticata c'è la GT, una coupé con abitabilità 2+2 (si potrebbe anche più precisamente definire una shooting brake) derivata dal corpo vettura della spider; dal settembre del 1975 al maggio del 1976 sono 509 le Jensen GT ultimate.

LA SPIDER HA UN CICLO VITALE MOLTO CORTO: DAL 1972 AL 1975. IL MOTORE RIMANE SEMPRE IL 2.000 BIALBERO LOTUS

JENSEN HEALEY JH5 1974-1975

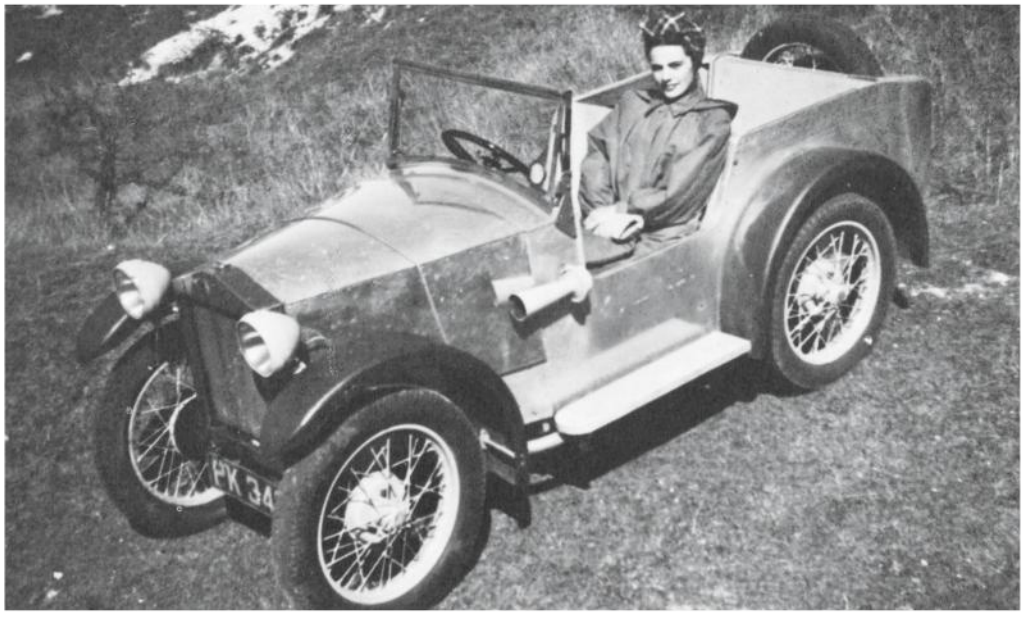
JENSEN GT 1975-1976

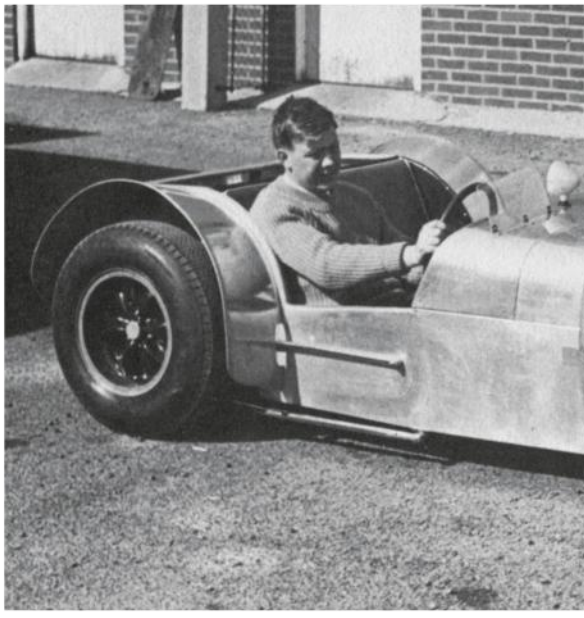
JENSEN GT
1975-1976



Una gradevole shooting brake prodotta in appena 509 esemplari a partire dal 1975, quando l'accordo con Donald Healey è terminato. Per i cultori del marchio.

Made in England L'impostazione dell'abitacolo della Jensen Healey ripropone gli stilemi classici delle sportive made in England. La fattura è artigianale, tratto molto apprezzato Oltreoceano, mercato d'elezione per la Jensen.





L'OSSESSIONE DELLA LEGGEREZZA

Anticonformista, coraggiosa, la Casa fondata da Colin Chapman ha coniugato risultati sportivi e innovazione. Riduzione del peso, motori di grande serie e dalla cubatura contenuta abbinati a telai e a sospensioni studiati ad hoc sono gli ingredienti del successo

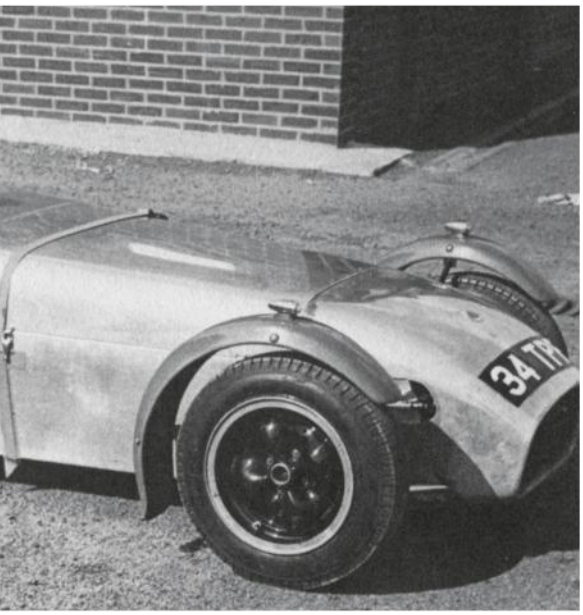
Testo di **Massimo Condolo**

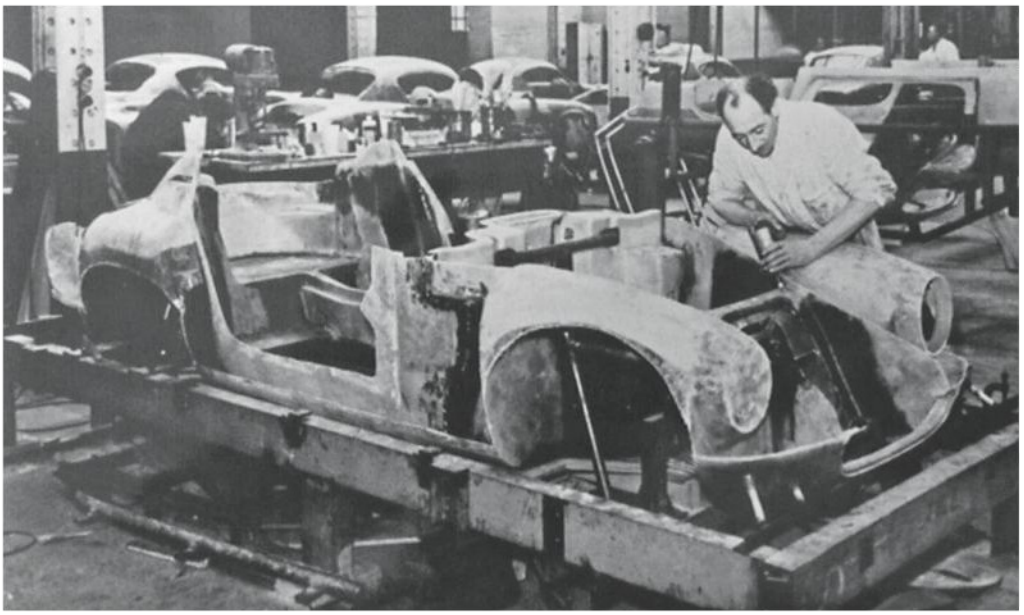
Lo scrittore Italo Calvino ci esortava a "prendere la vita con leggerezza, che non è superficialità ma planare sulle cose dall'alto, non avere macigni sul cuore". Se traducessimo il suo invito in un'auto, quell'auto sarebbe una Lotus. La leggerezza che Calvino cercava negli atti quotidiani della vita, Colin Chapman la trovava nelle strutture delle sue vetture, che dovevano essere innanzitutto leggere. Ingegnere strutturista, pilota d'aereo e di vetture da corsa da lui stesso preparate, Chapman ha sempre avuto come nemico il peso, tanto da iniziare la sua carriera modificando una Austin Seven, una delle vetture più leggere (ma anche molto poco performanti come si deduce dai sette cavalli che le danno il nome) sul mercato. Da quella sua prima realizzazione alle ultime Elise ed Exige, il marchio di fabbrica della Lotus è stato un motore relativamente modesto, prelevato dalla produzione di grande serie, montato su una vettura che pesa meno di una tonnellata. La Lotus Seven, settima creatura di Chapman e prima Lotus prodotta in un relativamente grande numero di esemplari, è la quintessenza di questa filosofia: telaio tubolare, motore "utilitario", carrozzeria leggerissima. Una formula indovinatissima, in grado di assicurare un impareggiabile divertimento di guida, tanto che la continuazione della Seven di Chapman è tuttora prodotta dalla Caterham - anche con motori motociclistici (ridotta cubatura, elevata potenza specifica ed elevato regime massimo), perfetti per esaltare le doti telaistiche della vettura. E, a fianco della Caterham, nel mondo sono esistite almeno altre venti fabbriche che si sono ispirate alla Seven, tutte con la stessa filosofia. Una chiara dimostrazione della validità della formula voluta da Chapman nel lontano 1957.

ASSO PIGLIATUTTO

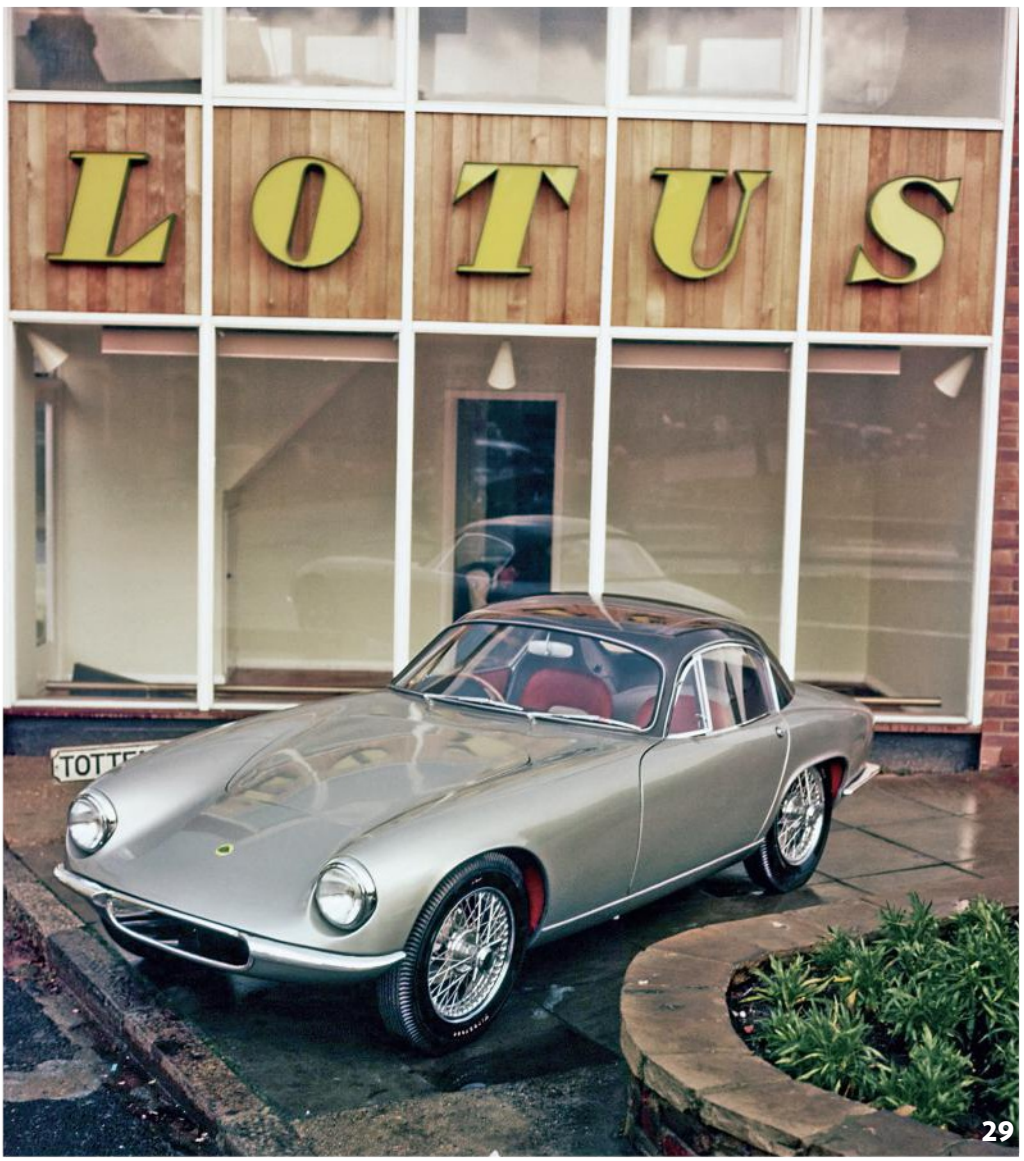
Se Chapman è diventato costruttore, due delle principali ragioni sono state la volontà di finanziare con i proventi della costruzione di auto il suo reparto corse e quella di creare una scuola di progettisti capaci e audaci, da cui sono arrivati tra il 1963 e il 1978 sei Mondiali Piloti di Formula 1 (due con Jim Clark, poi con Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson

Quota rosa
Da sinistra, Hazel Chapman a bordo della prima Lotus, nota come Mk I, realizzata su base Austin 7; la Seven; la realizzazione della scocca in vetroresina della Elite del 1957.





Fittipaldi e Mario Andretti) e sette titoli Costruttori (1963, 1965, 1968, 1970, 1972, 1973 e 1978). La filosofia progettuale della Lotus ha anche reso alla portata di molti il mondo delle corse, proprio per la semplicità costruttiva e l'utilizzo di motori derivati dalla grande serie: Chapman nel tempo ha saccheggiato i cataloghi di Ford e Renault, i suoi eredi quelli di Rover e Toyota. È stato anche un pioniere dell'uso della vetroresina per le carrozzerie: tutte le vetture successive alla Seven sono state costruite con questo materiale tanto apprezzato dalla nautica, prima con la classica tecnica della stesura manuale a strati e poi con quella dell'iniezione sotto vuoto. Ha anche strenuamente difeso il nome della sua azienda, imponendo che i progetti che ne uscivano per conto di altre portassero sempre nella denominazione commerciale il nome Lotus. Se avesse ceduto, probabilmente, la Ford GT40 sarebbe stata un progetto suo e non della Lola, a cui invece era andato bene rimanere in ombra. Chapman non dimentica la vetroresina, gli chassis a trave centrale e in generale la leggerezza anche quando la fama del marchio lo induce a fare il salto di qualità, introducendo modelli che fanno entrare la Casa nel segmento delle granturismo. Una strada imboccata con le Elan +2 e che dopo quasi trent'anni conduce alle Esprit della seconda metà degli anni 90, equipaggiate con un poderoso V8 di 3.5



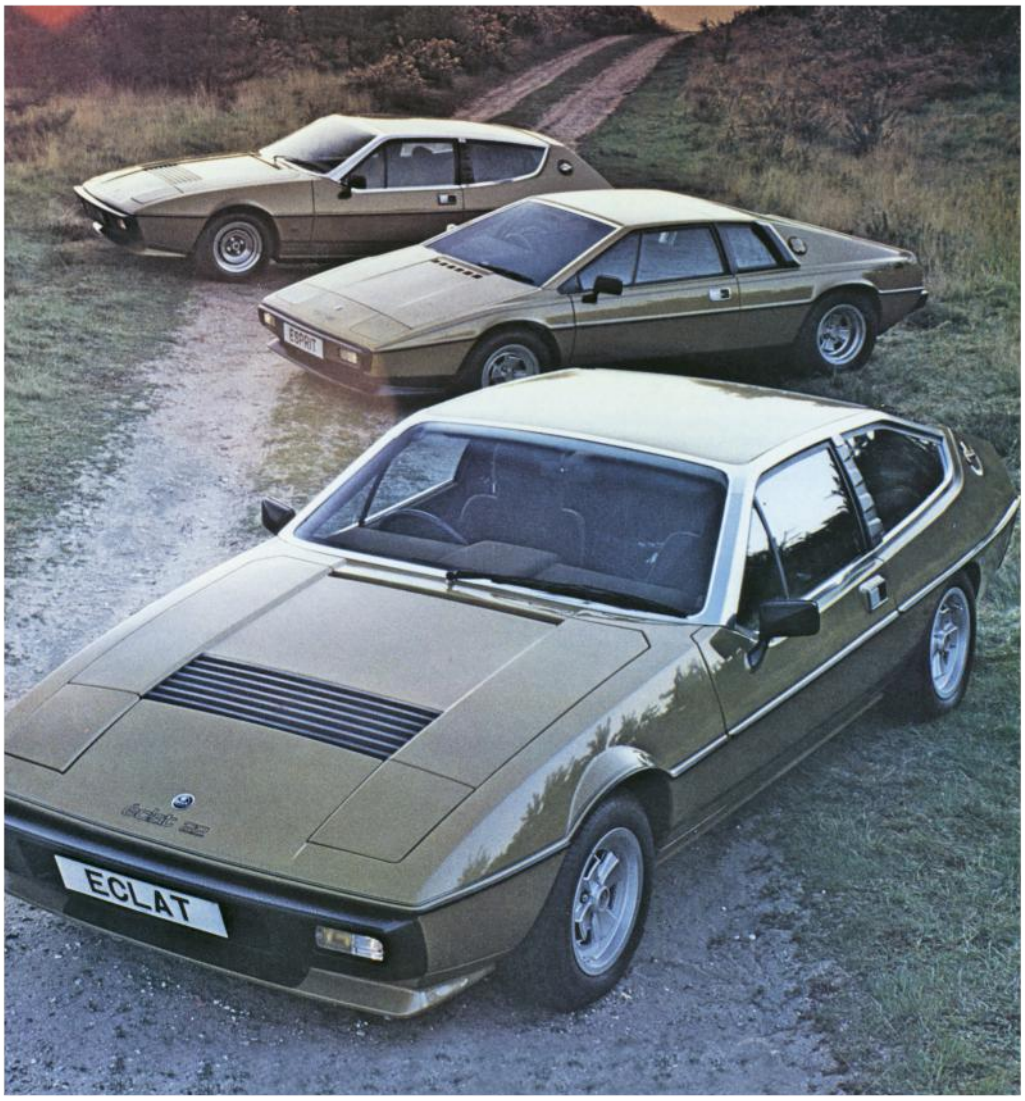
Pietra miliare
La Elan, lanciata nel 1962, è la prima Lotus ad adottare lo schema costruttivo con telaio monotrave centrale in acciaio e scocca in vetroresina, che qui non ha una funzione portante (che invece svolgeva sulla Elite). Tale soluzione diverrà uno dei tratti distintivi della Casa. La Elan è la copostipite di una famiglia di modelli che comprenderà le derivate coupé FHC e +2.

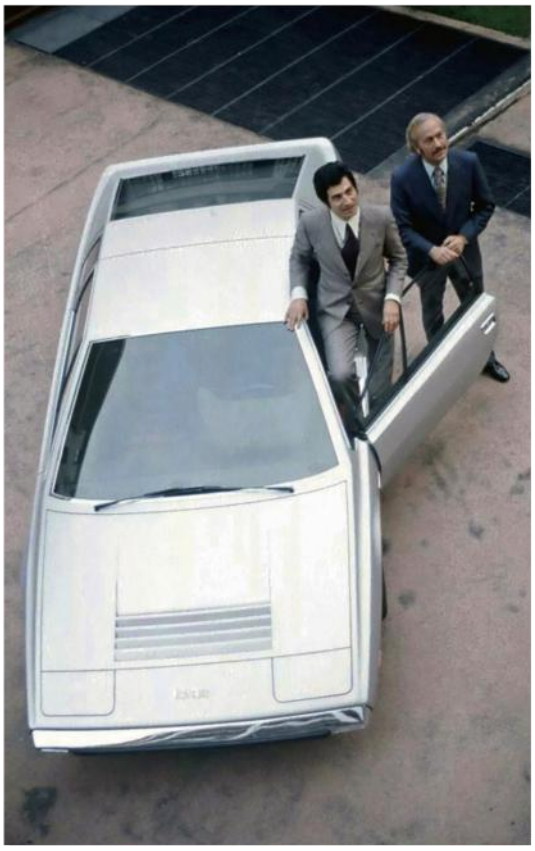
litri biturbo in luogo dell'iconico quattro cilindri di 2.2 litri. Nella sua carriera il patron sbaglia poche volte, e i suoi sbagli sono fiaschi commerciali, non tecnici. La Elite del 1957, che utilizzava la fibra di vetro per la scocca portante, era risultata troppo cara per sfondare sul mercato, ma tecnicamente era validissima. La Elan, che ne rappresenta la correzione di rotta, diventa subito un'icona e un successo commerciale. L'Europa, criticata per la linea più massiccia, è stata pioniera del motore centrale e le sue caratteristiche dinamiche sono riconosciute ancora oggi. Inaugura uno schema costruttivo che, pur aggiornato, viene mantenuto dalla Casa per oltre trent'anni. La Elite Type 75, presentata nel 1974, si è avventurata sul terreno delle shooting brake con prestazioni sconosciute alle due sole concorrenti di grande serie (Lancia e Volvo). L'esperienza dell'Europa serve per realizzare un altro modello iconico della Casa, l'Esprit. Per non sbagliare, questa volta, da Hethel chiamano Giugiaro. Il quale, puntualmente, non fallisce. Alla fine in Lotus si è trovato il giusto equilibrio tra funzione, aspetto fino al quel momento privilegiato, e forma. Ci voleva lo stile italiano.

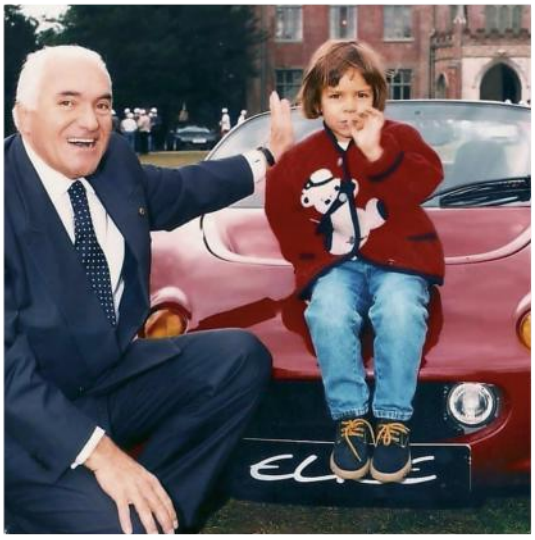
ANNI TRAVAGLIATI

Alla morte improvvisa di Chapman, nel 1982 a soli 54 anni, la Lotus conosce anni difficili. Passa a un gruppo di investitori inglesi, poi alla General Motors. Le vendite languono nonostante la GM investa moltissimo denaro nell'impostazione della nuova Elan, la prima e unica Lotus a trazione anteriore. Saranno più i pregiudizi verso questa soluzione che i problemi tecnici a limitarne le vendite, ma l'insuccesso spinge la GM alla vendita della Casa. Così nel 1993 al comando della Lotus c'è di nuovo una figura destinata a passare alla storia: Romano Artioli, importatore e concessionario di successo sui mercati italiano e tedesco, che nel 1987 aveva fondato la Bugatti Automobili, la quale nel 1991 aveva iniziato a produrre l'innovativa supercar EB 110. Sotto la guida di Artioli nasce il terzo pilastro della fama delle Lotus stradali: l'Elise. Compatta e costruita con l'inedita tecnica degli estrusi d'alluminio incollati, la roadster che Artioli dedica all'amata nipotina

NEL 1980 LA GAMMA COMPRENDE LA ECLAT S2.2, LA ESPRIT S2.2 E LA ELITE S2.2. PER TUTTE IL MOTORE È IL GENEROSO 2.172 CM³ DA 162 CV







rimane in produzione dal 1996 al 2021: l'uscita del modello, studiato a partire dal 1994, coincide all'incirca con l'uscita di Artioli dalla compagine societaria, causata dalle traversie finanziarie della Bugatti. Dall'Elise deriva l'Exige (2000-2021), berlinetta dalle prestazioni estreme, frutto ancora una volta del credo di Colin Chapman: motore di cilindrata ridotta elaborato ai limiti dell'impossibile e peso ridottissimo. Esaurite le ultime interpretazioni delle validissime idee di Artioli, la Lotus, dal 2017 controllata del gruppo cinese Geely, è stata la prima Casa di supersportive a credere nella propulsione elettrica: oggi sono a batteria due suoi modelli su tre a catalogo. Gli uomini passano, lo spirito innovativo rimane immutato. RC

Figure chiave
In alto, a destra, Colin Chapman e Giorgetto Giugiaro accanto alla Lotus Esprit. Sotto, Romano Artioli con la nipotina Elisa, madrina della nuovissima Lotus Elise, presentata a Francoforte nel 1995. Qui a fianco, la catena di montaggio della Elise seconda serie.

IL NUMERO PERFETTO

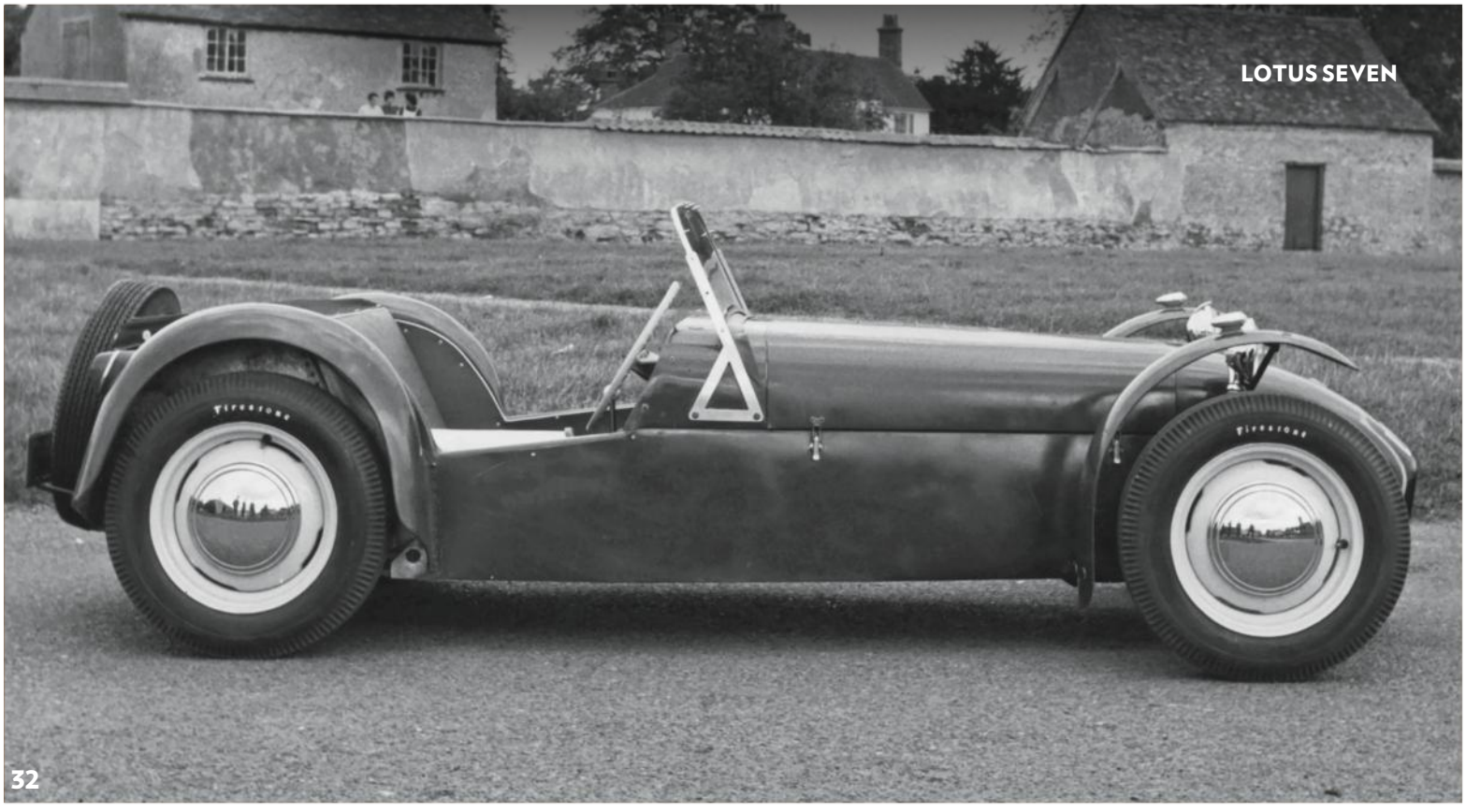
Questa spider estrema è divenuta il simbolo della Casa fondata da Colin Chapman e ne rappresenta il manifesto programmatico: meccanica di grande serie, sospensioni efficaci, estrema leggerezza. Per divertirsi fra le curve è difficile trovare di meglio

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è la Lotus Seven. Un'auto unica, che non ha nulla di simile se non nelle sue prosecuzioni o copie che da quasi sessant'anni ne perpetrano la storia. È la quintessenza del pensiero di Anthony Colin Bruce Chapman, ingegnere strutturista ossessionato dalla leggerezza. Sin dalle sue prime realizzazioni, nate quando era all'università e durante il suo primo lavoro alla British Aluminium, Chapman concepisce vetture sportive che utilizzano meccaniche di serie elaborate, telai il più leggeri possibile e sospensioni

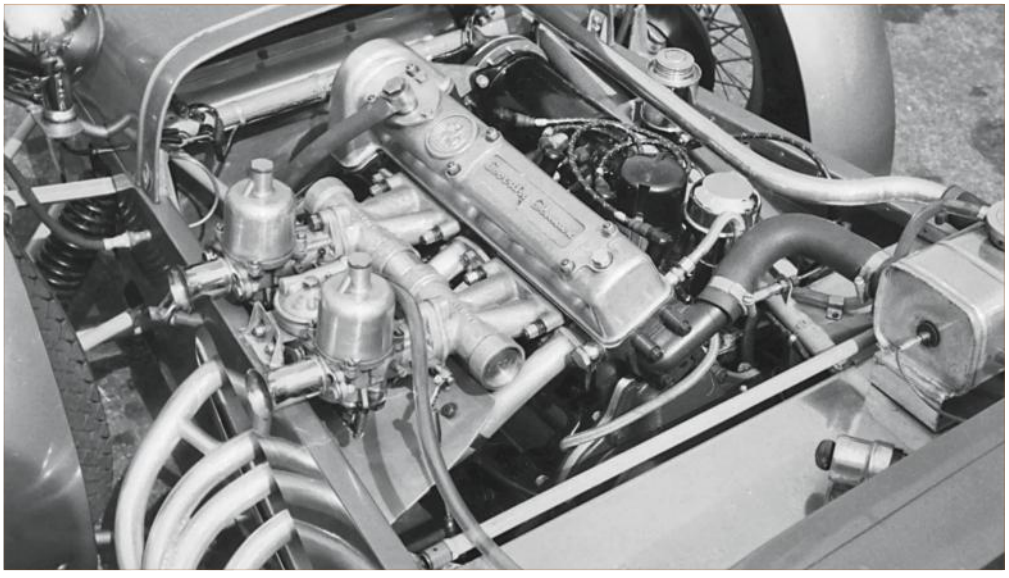
molto performanti. La sua prima vettura risale al 1946-1947 ed è da lui battezzata Austin Seven Special (poi denominata "Mk I"); la Lotus Engineering Company viene fondata nel gennaio del 1952; da lì a poco ecco la prima Lotus prodotta in serie: la Mk VI del 1953, che prefigura la Seven di quattro anni dopo: telaio tubolare, parafanghi motociclistici, motore di grande serie e bassa potenza specifica. Come sarà per la Seven, anche la Mk VI è venduta assemblata o in kit. Il nome Seven sembra uscito da una congiunzione cabalistica: prosegue la numerazione della progenitrice Mk VI, ricorda la popolare Austin 7 da cui sono nate le prime Lotus ed è pure il numero civico dello stabilimento a Tottenham Lane, Londra. Probabilmente nessun'altra auto è riuscita a far parlare di sé così tanto e per così tanto tempo con una produzione che nemmeno ha raggiunto i duemila pezzi. E forse nessun'altra ha avuto così tanti emuli: della sola Caterham, unica erede ufficiale della Seven, sono state prodotte sino a oggi oltre 7.000 unità; i cloni di altre marche, dalla Westfield alla Robin Hood, non si contano.


LOTUS SEVEN

QUOTAZIONI

In linea di massima, le versioni meno costose sono le S4, la cui carrozzeria più squadrata in vetroresina non piace molto: 32.000 euro (label AB) e 48.000 euro (label A+). Le Seven prima serie vanno da 40.000 euro (se in buone condizioni) a 60.000 euro (se immacolate).

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
32.000	40.000



2 RESTAURO

Le kit car, categoria a cui la Seven appartiene almeno a livello concettuale, sono vetture molto particolari nella gestione, specie se sono concepite e usate per correre in pista. Visti i chilometraggi ridotti e l'uso sporadico (nessuno pensa di impiegarle come daily driver), è difficile che siano da restaurare. Da manutenere di continuo, invece, lo sono. Come una barca richiedono molti interventi, perché i circuiti sono stressanti, soprattutto per quei componenti derivati dalla serie che non sono fatti per accelerazioni brucianti e trasferimenti di carico repentini, anche se causati da masse ridotte. Controllarle e rivederle alla fine di ogni gara, smontarle e revisionarle completamente a fine stagione è una procedura normale per qualsiasi auto da corsa e la Seven lo è, anche se porta una targa. Con una delle tante repliche si può chiudere un occhio (o anche tutti e due) sull'originalità; con una Seven vera no. La ricerca di ricambi diventa un tour fisico o virtuale d'Inghilterra, con la solita regola che se un ricambio è comune a un'utilitaria e a una vettura d'elite il prezzo si allinea a quest'ultima. Ma se per le parti d'usura o quelle comunque sostituibili "it's all about money" e nulla più, le cose si complicano quando a essere bisognosi di attenzione sono il telaio o la carrozzeria. La struttura è un traliccio in acciaio abbinato a un tunnel centrale e a fondi di alluminio. Anche la pelle esterna profonde nell'uso della lega leggera, che dalla seconda serie va riducendosi per scomparire a favore della vetroresina nella quarta. Un buon artigiano capace di lavorare l'alluminio è quindi essenziale anche per la sicurezza della vettura. Improntato ancora una volta alla massima leggerezza è lo schema della sospensione anteriore, che prevede triangoli inferiori e barra antirollio superiore; tale impostazione cambia con la S4 che adotta traingoli sovrapposti, con barra antirollio. Tra i motori, i più complessi da riparare sono il Coventry Climax della prima serie e i Lotus della terza e quarta generazione.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

CALOTTA SPINTEROGENO	**€ 34**
SET AMMORTIZZ. E MOLLE	**€ 753**
RIVESTIMENTO SEDILE	**€ 229**
BRACCIO INF. AVANTRENO	**€ 300**
TESTA MOTORE (TC)	**€ 1.890**

I club

Lotus Seven Club Italy
Molto attivo nell'organizzazione di raduni e track day; cura i rapporti con gli altri club di modello europei. Accoglie anche i possessori delle Catheram e delle repliche.
Sito *lotus7club.it*
Lotus Seven Register
Sito *lotus7register.co.uk*

I libri

Per questo modello iconico i testi sono numerosi: impossibile citarli tutti. Iniziamo con "Legend of the Lotus Seven" di Dennis Ortenburger (Osprey); "Lotus Seven A Collector's Guide" di Jeremy Coulter (Motor Racing Publications); "Lotus Seven Super Profile" di Graham Arnold (Haynes); "Lotus Seven Restoration-Preparation-Maintenance", Tony Weale . "Lotus Seven Collection No. 1" è invece l'immancabile raccolta di prove dell'epoca pubblicata da Brooklands Books.

Specialisti

Arch Motors
Sito *archmotor.co.uk*
Lee Chapman Racing
Sito *leechapmanracing.com*
Lotus7.com
Sito *lotus7.com*
Xtra Special Sevens
Sito *xtraspecialsevens.co.uk*

LOTUS SEVEN 1957-1960

LOTUS S2 1960-1968

3 SU QUALE PUNTARE

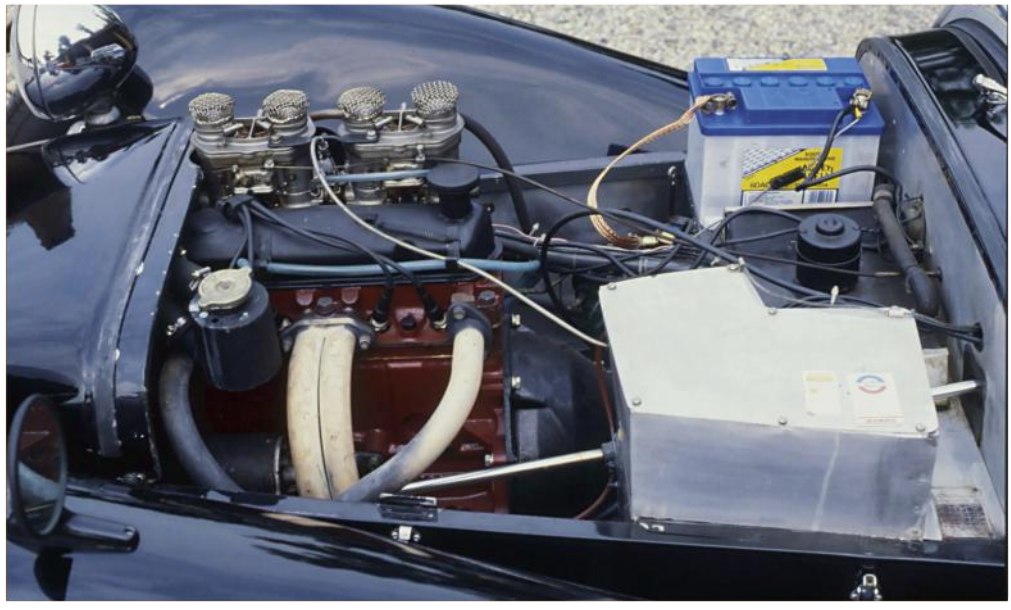
Nessuna Seven è priva di importanza storica e nessuna è un cattivo investimento. Tutte sono divertenti e rare: dall'analisi dei numeri di telaio si deduce una produzione di circa 2.500 pezzi, ma sono certamente sfuggite le Seven consegnate in kit e assemblate in Gran Bretagna, dove potevano essere immatricolate con i dati della donatrice della meccanica. Tra queste, quelle vendute in kit prive di catena cinematica e con documenti che non riportano Lotus come costruttore sono da evitare sia perché possono facilmente nascondere frodi sia perché non sono reimmatricolabili (e, anche se fosse possibile, non acquisirebbero mai lo status di Lotus Seven). La serie del 1957 ha il telaio tubolare (con fondo e tunnel centrale di lega leggera) e la carrozzeria in alluminio (tutte lasciano la fabbrica con pannelli grezzi, da lucidare o verniciare a seconda delle indicazioni del cliente). La gamma dei motori prevede inizialmente il Ford 100E da 1.172 cm^3 a valvole laterali, alimentato da un singolo carburatore Solex o da due SU H2: a seconda dei livelli di preparazione eroga fra 28 e 40 CV; a questa unità è accoppiato un cambio a tre marce, disponibile con due rapportature.
Dal dicembre 1958 ecco il Coventry Climax 1.100 (1.098 cm^3) con singolo albero a camme in testa, con potenza "base" di 75 CV; il cambio diviene a quattro marce. Infine dall'autunno 1959, la scelta si completa col BMC serie A di 948 cm^3 (lo stesso delle Austin A35 e Sprite), tarato fra 37 e 43 cavalli; la trasmissione è sempre a quattro rapporti. La produzione, che va dal 1957 al 1960, totalizza 243 esemplari, tutti con guida a destra: i primi 100 (circa) sono assemblati presso la fabbrica di Tottenham Lane, a Londra, mentre i rimanenti vengono ultimati a Cheshunt. La S2, che introduce il prefisso SB nei numeri di telaio, arriva nel giugno 1960; può avere tre diversi fornitori per il telaio e sei motori. I cinque Ford sono il 100E (da 28 a 38 CV, disponibile fino al 1962), il 105E a valvole in testa (è il 997 cm^3 da 39 CV, dal 1961 al 1968), il 1.340 cm^3 109E rivisto dalla Cosworth (85 CV, nel biennio 1961-1962) e il 116E di 1.498 cm^3 (in versione

standard da 66 CV o rivisto dalla Cosworth per 95, 100 o 125 CV, dal 1962 al 1968). Dall'inizio del 1968 è proposto il Ford 2255E, un 1.599 cm^3 da 84 CV, ripreso dalla S3. L'alternativa ai Ford è il BMC serie A, inizialmente di 948 cm^3 e poi di 1.048 (Sprite Mk II, MG Midget Mk I); i cambi sono sempre a quattro marce. Il telaio è invariato, la carrozzeria è tutta in alluminio, tranne il musetto, e i parafanghi possono essere motociclistici o i filanti "clamshell", allungati fino all'altezza dell'abitacolo, con un disegno che ricorda quelli in voga fino agli anni 30: sono optional su tutti i modelli e di serie sulle 1500, Super Seven e sulle versioni americane. La produzione è iniziata a Cheshunt e terminata a Hethel, vicino a Norfolk; ne sono state fabbricate anche circa trenta in Argentina, con motore Fiat 1.600. La S3 arriva nel settembre 1968 e ha i numeri di telaio che proseguono quelli della Mk II; introduce i freni a disco

VOLETE UNA SPIDER SPARTANA, IN PRATICA UNA MOTOCICLETTA SU QUATTRO RUOTE? LA SEVEN È LA SPORTIVA PER VOI

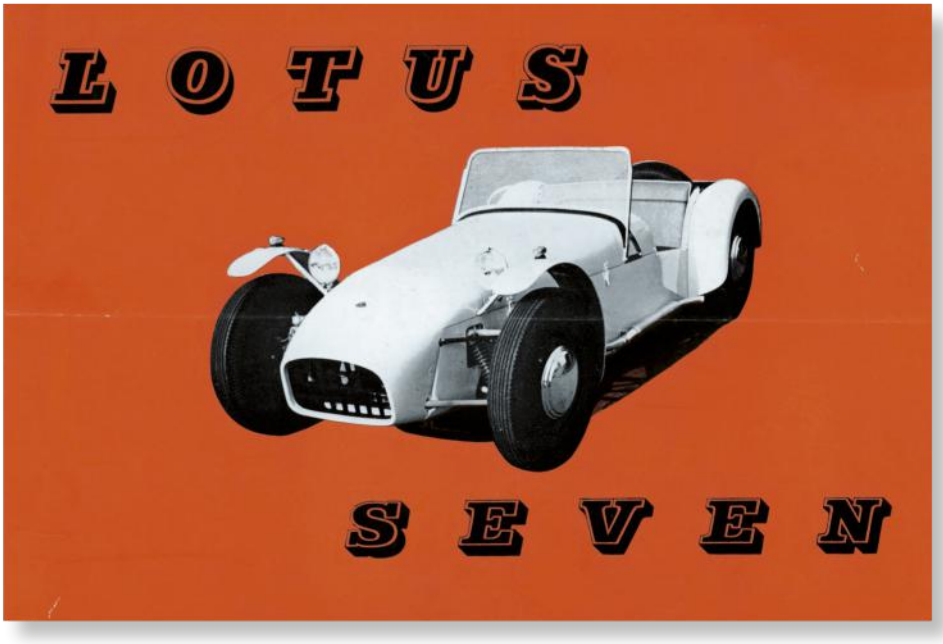
all'avantreno su tutte le versioni (sulla S2 erano presenti solo sulla 1.500). I motori sono i Ford 2255E della S2, un meno frequente Ford 1.300 da 72 CV, un 1.600 Lotus Holbay su base Ford 2255E da 120 CV e un Lotus Twin Cam di 1.558 cm^3 per 115 o 125 CV; i cambi sono sempre Ford a quattro marce. Dall'esigenza di ridurre i costi di produzione, nel 1970 nasce la S4 (telai con prefisso S4), che vede numerosi aggiornamenti. I motori sono i Ford 2255E e 1.300 e il Lotus Twin Cam da 115 o 126 CV. Il telaio è sempre tubolare, ma prevede dei lamierati in acciaio laterali; modificata anche la sospensione anteriore, ora a triangoli sovrapposti. La carrozzeria, il cui design diviene più squadrato, è in vetroresina. La produzione termina nel 1973, dopo 650 esemplari allestiti.
Ma la storia della Seven continua, sia pur non come Lotus.

LOTUS SEVEN S3 1968-1970

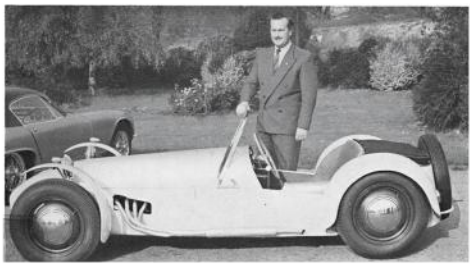


LOTUS SEVEN S4 1970-1973

È LA SPORTIVA PER ECCELLENZA SECONDO LA FILOSOFIA DI COLIN CHAPMAN: SEMPLICITÀ, LEGGEREZZA E MECCANICA DI GRANDE SERIE



Preparata per correre La copertina del depliant della Seven prima serie. Sotto, la Seven del 1958 provata da Ruoteclassiche nel maggio 1988 (il servizio fu pubblicato nel numero di luglio-agosto 1988). L'esemplare, omologato nella categoria Sport, non montava più il 1.172 cm³ d'origine, bensì un 1.498 cm³ da 90 CV. Le sospensioni anteriori erano montate su snodi sferici Unibal e i freni erano a disco.



INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La Lotus Seven è innovativa quanto a concetto di vettura. La filosofia è quella di ottenere prestazioni da sportiva di razza pur utilizzando componenti meccanici derivati dalla grande serie e montando motori con potenze non elevatissime. Per Chapman la formula magica risiede nel contenimento maniacale del peso e nello studio approfondito di telaio e sospensioni.

• Anno di nascita **1957**

• Totale esemplari prodotti **2.550**

• Totale esemplari prodotti per serie

SEVEN 1957-1960	SEVEN S2 1960-1968	SEVEN S3 1968-1970	SEVEN S4 1970-1973
243	1.310	340	650

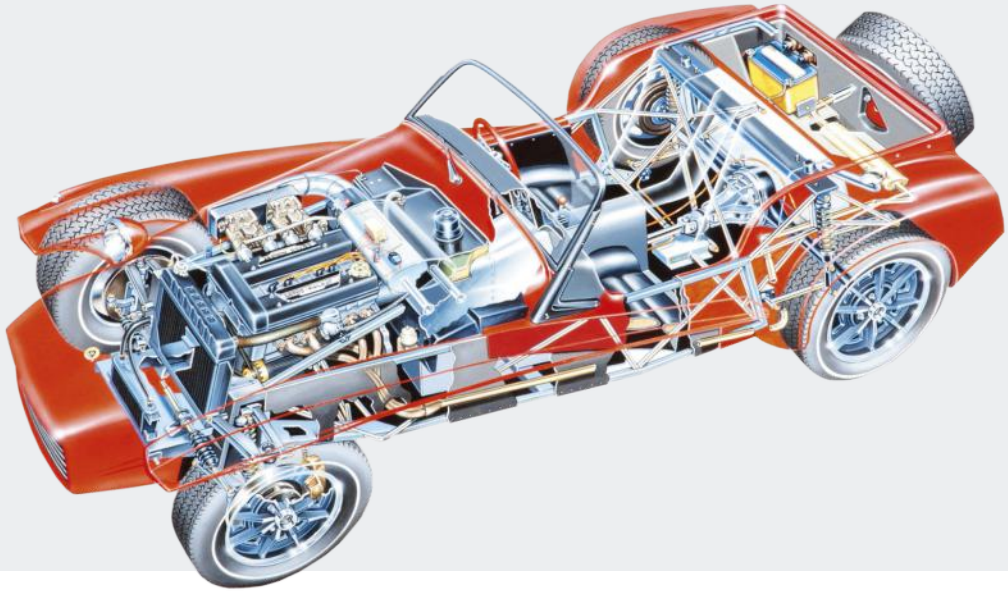
• I principali modelli

SEVEN 1957-1960
Carrozzeria interamente in alluminio; nasce con motore 1.172 cm^3 a valvole laterali.

SEVEN S3 1968-1970
Fra le diverse motorizzazioni compare il Lotus Twin Cam di 1.558 cm^3.

SEVEN S2 1960-1968
Sei motori, con potenze fino a 125 CV. Col 1.500 ci sono i freni anteriori a disco.

SEVEN S4 1970-1973
Nuova carrozzeria in vetroresina e avantreno a triangoli sovrapposti.



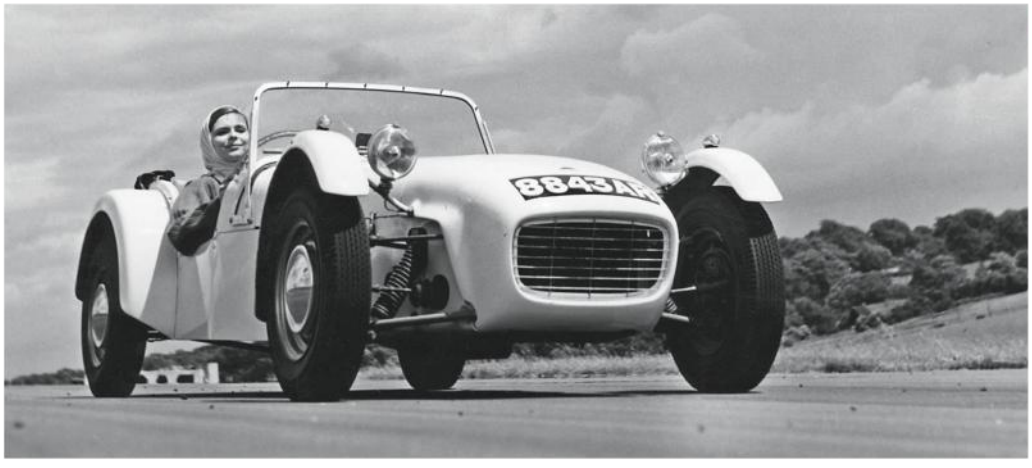
• Tecnica

Figlia delle corse
La Seven è una spider stradale che deve molto alle monoposto da corsa. Il telaio è un traliccio accoppiato a fondo e tunnel centrale in alluminio (la struttura cambia con la S4, nello spaccato a fianco). L'avantreno vede triangoli inferiori e barra antirollio superiore; sulla S4 si adottano i bracci sovrapposti. Il retrotreno rimane sempre a ponte rigido con molle elicoidali.

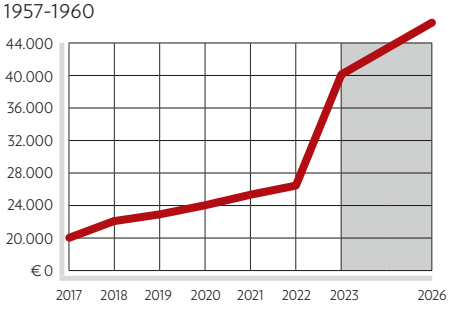
4 IL MERCATO

Si può affermare senza timore di essere smentiti che ogni esemplare di Lotus Seven fa storia a sé dal punto di vista commerciale: i punti di partenza per stabilire il valore sono l'originalità e l'effettiva provenienza dalla Lotus. Perché con tutte le centinaia di modelli replica realizzati negli ultimi 60 anni è estremamente facile imbattersi in esemplari assemblati con parti e ricambi che di Lotus hanno ben poco. I documenti dell'auto possono fornire una prima indicazione. Dando per assodato che l'esemplare da acquistare sia effettivamente una Lotus, occorre distinguere tra le quattro serie che si sono succedute, le quali hanno valori decrescenti dalla prima all'ultima. Le quotazioni indicate da Ruoteclassiche, che per un esemplare ben conservato (sono la maggioranza) o restaurato in epoca non recente (più rari) vanno da 32.000 euro (S4) a 40.000 euro ("S1") costituiscono una base di partenza per intavolare la trattativa. Il prezzo può salire, in maniera anche vertiginosa, se il motore è un Coventry-Climax, un Cosworth o un Holbay. Ma anche la storia dell'esemplare incide in maniera significativa sulla valutazione. A ciò si aggiunge una considerazione: la Lotus Seven è un punto d'arrivo per un collezionista, non è un'auto sportiva come le altre, nella quale si incappa a seguito di una infatuazione passeggera. In sostanza è un'auto "definitiva": la si sceglie in maniera dettagliata, quasi maniacale, verificandone ogni dettaglio che deve corrispondere ai propri desideri al 100%. E poi rimane per sempre. Per questo è molto difficile che un collezionista dalla passione incommensurabile per la piccola "libellula" possa anche solo lontanamente pensare di cederla a un altro amatore. Non resta dunque che affidarsi al mercato professionale, che in Europa è fatto da non più di una decina di specialisti molto preparati, che hanno la fortuna (e la bravura) di aver costruito una rete di contatti in giro per il mondo che permette loro di ricevere informazioni ogni volta che una Seven "vera" viene posta sul mercato. È un passaparola sotterraneo, che sfiora l'ambiente dei club dedicati e che quindi va assolutamente frequentato da chi intende portarsi a casa una Seven originale. I prezzi tenderanno sempre a salire. RC

LA LOTUS SEVEN È UN'AUTO DEFINITIVA, FRUTTO DI UNA SCELTA A LUNGO PONDERATA

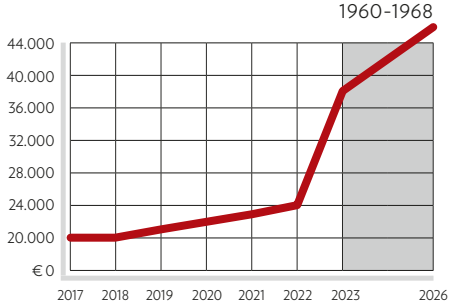


LOTUS SEVEN
1957-1960



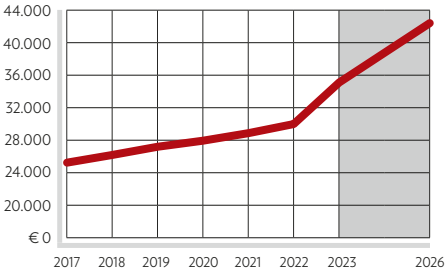
Sembra che le "S1" costruite siano meno di 250 (tutte con guida a destra): per questo le loro quotazioni possono rappresentare al massimo un riferimento indicativo.

LOTUS SEVEN S2
1960-1968



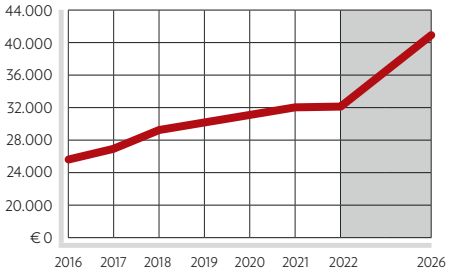
Nonostante il lungo periodo di produzione, anche la S2 non è un'auto comune: le quotazioni valgono per i motori derivati dalla grande serie e con elaborazione di base.

LOTUS SEVEN S3
1968-1970



Occhio ai falsi perché è la Seven più iconica. Tra i numerosi motori, monta il Lotus Twin Cam da 115-125 CV. Con i propulsori più performanti le quotazioni lievitano parecchio.

LOTUS SEVEN S4
1970-1973



La meno amata delle Seven: la sua carrozzeria squadrata interamente in vetroresina non piace molto. Importanti novità costruttive e avantreno a triangoli sovrapposti.

LA PROTAGONISTA DELLA NOSTRA PROVA DEL 1988: TOCCÒ I 147,6 KM/H E PASSÒ DA 0 A 100 KM/H IN 9,2 SECONDI

UN NUOVO INIZIO

Nel 1973 la sportiva che ha dato fama alla Casa di Colin Chapman esce di produzione. Ma il patron della Caterham Cars, concessionaria Lotus dal 1959, ne acquista i diritti di fabbricazione. E inizia un'avventura che continua tuttora

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

CATERHAM SUPER SEVEN

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La battuta più tranchant è "perché è una Lotus Seven fatta meglio". Logico, dal momento che ne è la naturale prosecuzione: nel 1973 Graham Nearn, proprietario della Caterham Cars, concessionaria Lotus dal 1959, acquista diritti di fabbricazione e componenti avanzati dalla Casa madre e ne prosegue la produzione - inizialmente con la S4 per poi tornare, quando lo stock di componenti acquistato dalla Lotus finisce, alla S3 più apprezzata dalla clientela. In questa storia c'è una delle ragioni della scelta di una Caterham anziché dell'originale: premiare le intuizioni di Nearn. E pazienza se si punisce il comportamento di Chapman, che ha voluto liberarsi della vettura che ha fatto le sue fortune per riposizionare l'immagine della sua Casa, forte dei successi in Formula 1 e ormai dedita all'alto di gamma. Nearn intuisce almeno due cose importanti: che la Seven aveva ancora un mercato (prova ne è la produzione che continua ancora oggi) e che le scelte industriali della Lotus con la messa in produzione della S4 erano sbagliate. E qui si può spezzare una lancia a favore di Chapman, che almeno un po' le decisioni del management le aveva subite. Oggi una Caterham Seven si può comprare nuova, ma non ha più un componente in comune con la S3, anche se la filosofia è sempre la stessa. In queste pagine, occupandoci di vetture di interesse storico, analizzeremo solo quelle prodotte fino al 2002-2003, più vicine al progetto originale: si può considerare come spartiacque tra le Seven "classiche" e le "moderne" la disponibilità del ponte rigido, opzione scomparsa proprio a inizio millennio.

QUOTAZIONI

L'entry level è rappresentato dalle Seven prodotte tra la metà degli anni 90 e la metà del decennio seguente: 25.000 euro (label AB) e 37.500 euro (label A+). Le più apprezzate sono le Caterham su base S3 introdotte a partire dal 1974: 32.000 euro o 48.000 euro se perfette.

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
25.000	32.000

2 RESTAURO

Le considerazioni sul restauro di una Caterham sono le stesse che si possono fare per una Lotus. A cambiare è la disponibilità dei ricambi, molti dei quali sono ancora reperibili nei normali circuiti di pezzi per auto ordinarie, in particolare tra gli originali del componentista e quelli di qualità corrispondente. Si dovrebbero quindi incontrare meno problemi, anche se nessuna delle versioni in cui le Caterham sono state prodotte sembra aver passato i 500 esemplari, e serie così limitate possono facilmente nascondere insidie. I primi esemplari, come le Lotus S4, usano ponti Ford. Dopo qualche anno vengono sostituiti dai ponti BMC utilizzati da Marina e Ital; oggi queste due vetture, un tempo molto diffuse, sono quasi sparite dal Regno Unito. Ma ce ne dovrebbero essere molte altre nei Paesi del Commonwealth e in Cina, dove la Ital è stata prodotta dalla Huandu: chissà che su qualche marketplace asiatico non se ne trovino di nuovi. Il fatto che la Caterham non soltanto sia viva e vegeta, ma che sia specificamente dedita a costruire le Seven e a coltivarne la clientela fa comunque ben sperare che - pagando il dovuto, beninteso - i pezzi si trovino ancora. Il problema delle riparazioni al telaio si ripete tale e quale dalle Lotus, e forse è più sentito: specie negli anni passati, le meno preziose Caterham venivano preferite negli impieghi agonistici in pista, con relativo stress della meccanica. I motori dei primi anni di produzione sono quasi sempre i robustissimi Kent Crossflow, facili da revisionare; un po' più delicati sono invece i Lotus bialbero, comunque costruiti su base Ford, che caratterizzano molte delle repliche Caterham della S3, e i Cosworth utilizzati sulle BDR 1600, BDR 1700 e HPC 1700 prodotte dal 1983 al 1995; la HPC aveva inoltre una serie di componenti specifici in parte riutilizzati sulle unità motorizzate Vauxhall 16V e VHI del 1993-1999. Da tenere in considerazione, anche se non sembrano insormontabili, le difficoltà legate alle versioni limitate: colori, decalcomanie e rivestimenti.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

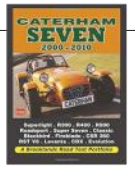
GUARNIZIONE TESTA	**€ 101**
ALTERNATORE	**€ 430**
LINEA DI SCARICO (CAT.)	**€ 2.416**
POMELLO DEL CAMBIO	**€ 94**
DISCO FRIZIONE	**€ 174**

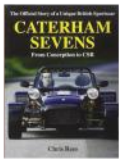
I club

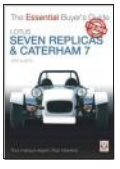
Caterham Car Club
Questo gruppo tedesco è l'unico dedicato specificamente alle Caterham ed è riconosciuto dalla filiale tedesca della Casa; è aperto anche alle Lotus (ma non agli altri cloni della Seven).
Sito *caterhamcar.club*

7 & Roadster Club Belgium
Sito *7rcb.be*

I libri







Indichiamo i volumi specifici sulle Caterham senza però tralasciare alcuni titoli che trattano anche le altre "interpretazioni" della Seven. Brooklands Books ha pubblicato "Caterham Seven 1974-1999" e "Catheram Seven 2000-2010". Di Chris Rees sono "The Magnificent 7 The Enthusiasts' Guide to all Models of Lotus and Caterham Seven" (Haynes) e "The Official Story of a Unique British Sportscar" (Motor Racing Publications). Di Rob Hawkins "The Essential Buyers Guide Lotus Seven Replicas & Caterham 7", Veloce Publishing.

Specialisti

Beachman Racing
Sito *beachmanracing.com*
Catheram Parts
Sito *caterhamparts.co.uk*
Demon Tweeks
Sito *demon-tweeks.com*
Williams Automobiles
Sito *williamsautomobiles.com*

3 SU QUALE PUNTARE

La risposta, che nessun collezionista accetterà, è "su una qualsiasi, basta che sia in ordine". Eppure potrebbe avere una sua ratio, visto che si parla di una vettura prodotta in 7.000 esemplari con una miriade di serie di cui nessuna arriva a 500 pezzi. L'interrogativo cui rispondere prima di orientare le ricerche è "come vogliamo utilizzarla?" Le Caterham sono divertenti tutte, hanno sempre una cavalleria sufficiente e riprendono la storia della Seven terza serie, la più sportiva. Fino alla prima metà anni 90 c'erano molte versioni con i motori Ford Kent Crossflow, dalle potenze specifiche basse ma esaltate dalla leggerezza e dalla reattività della Seven. Sono le versioni migliori per un uso turistico su passi alpini e dolci strade collinari. Salendo un po' ci sono le 41 VTA prodotte tra il 1981 e il 1985 con il Kent della Ford Cortina rivisto dalla Vegantune. Se abbiamo decise velleità competitive c'è vasta scelta: la 1600 Sprint (1980-1992) e la 1700 Supersprint (dal 1982), prodotte rispettivamente in 338 e 442 esemplari con i Kent rivisti dalla Caterham, o le BDR anch'esse 1.600 e 1.700 (1983-1992 e 1986-1999, 149 e 269 pezzi rispettivamente) dove i motori portano la firma della Cosworth. Il 1.700 Cosworth caratterizza anche la HPC 1700 del 1986-1995 (62 pezzi); la più cattiva HPC del 1990-1993 con motori GM serie VX (usati sulla Vauxhall/Opel Calibra) portati a 175, 218, 225 o 235 CV dagli specialisti dell'High Performance Club non ha invece incontrato i favori del pubblico. Molti suoi componenti rimasti inutilizzati sono stati riciclati per una versione con motori Vauxhall-GM ma serie XE, che ha generato non poca confusione tra i collezionisti visto che i numeri di telaio sono intercalati e oggi la serie più quotata è la "vera" HPC con motori VX. Di tanto in tanto la Caterham torna a costruire versioni che richiamano la semplicità della Seven originaria, come la CVH con l'omonimo, pacioso motore Ford a camere di scoppio emisferiche introdotto nel 1980 sulle Escort, pensata per il mercato svizzero e prodotta in 91 esemplari. Anche la 7 GTS del 1992 è essenziale: quando quasi tutte le

CATERHAM SEVEN BDR 1983-1999

Seven uscivano con il ponte De Dion introdotto nel 1985 come opzione e poi affermatosi come standard, ritornava al ponte rigido. Ancora più semplice è la Seven Classic, uscita nello stesso 1992, rimasta in produzione fino al 1998 e affiancata dal 1997 dalla Classic VX 1600 con motore Vauxhall-GM a otto valvole, sempre con il ponte rigido. Dal 1991 i Rover serie K sono proposti come motori di punta. Iniziano con il 1.400 preso alla Rover 114 (che in patria manteneva il nome della progenitrice Austin Metro), in versione normale o Supersport. Con il successivo serie K 1600 introdotto nel 1996 arrivano modifiche al telaio che migliorano guidabilità e confort; con lo stesso motore nascono a partire dal 1996 196 unità con parti in fibra di carbonio. Il K 1800 viene introdotto nel 1997, prima nella versione normale e poi in quella a fasatura variabile; sempre un K 1800, ma rivisto dai tecnici Caterham, è alla base della serie limitata

LE VERSIONI CONSIGLIATE? QUELLE CON IL PONTE RIGIDO POSTERIORE E MOTORI DI 1.6 E 1.7 LITRI

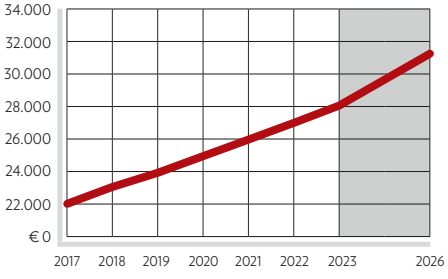
Superlight R500, prodotta in 125 pezzi e passata alla storia come "velocissima e inaffidabile". La fama sarà la damnatio memoriae per la successiva R500 Evo del 2004, in grado di abbassare il record di accelerazione da 0 a 100 miglia (161 km/h) dai 10,73 secondi registrati dalla Ferrari Enzo agli attuali e imbattuti 8,2 secondi, oltre che di registrare il giro più veloce sull'autodromo di Bedford battendo una Porsche Carrera GT. Nonostante un prezzo dieci volte inferiore alla Enzo, pare ne siano state vendute tre… Se puntiamo sempre a un esemplare da chiudere in una teca, ma non guardiamo alle prestazioni, ci sono almeno due versioni da considerare: la Silver Jubilee per i 25 anni (7 pezzi in argento e uno in British Racing Green) e la 35th Anniversary di dieci anni dopo, con placca numerata e livrea Lotus giallo-verde.

4 IL MERCATO

La Caterham è in produzione ininterrottamente dal 1973, quindi da 60 anni. È quasi impossibile stabilire quante siano state le versioni prodotte, ma nessuna ha mai superato le poche centinaia di unità. Come nel caso delle Seven col marchio Lotus, è quasi impossibile stabilire una quotazione universale: troppe sono le variabili (motori, allestimenti e accessori) per poter fornire un'indicazione precisa. Ruoteclassiche suggerisce, per le versioni prodotte dal 1973 all'inizio del nuovo millennio, cioè quelle considerabili "storiche" o in procinto di diventarlo, quattro valori distinti. La prima indicazione di Ruoteclassiche è per le Caterham realizzate nel biennio 1973-74 sulla base delle scorte di ricambi avanzati in Lotus della versione S4, acquistati dalla Caterham assieme alla licenza di produzione: il valore indicativo è di 28.000 euro per un buon esemplare, 42.000 euro se perfetto. Le più apprezzate versioni seguenti a partire dal 1974, che segnano il ritorno alla scocca S3, valgono qualcosa di più: rispettivamente 32.000 e 48.000 euro a seconda delle condizioni AB o A+. Il terzo livello di quotazione è quello delle Seven prodotte dal 1986 al 1995. Comprendono gli esemplari dotati di ponte posteriore De Dion, più raffinato, ma meno apprezzato dai puristi, tanto da "costringere" la Caterham a riproporre il classico ponte rigido. Le più diffuse sono quelle con motore Rover 1.4 litri della serie K. Le quotazioni indicative sono di 30.000 euro (label AB) e 45.000 euro (label A+). Infine il quarto livello comprende le Seven dal 1996 al 2005: sono le versioni che segnano l'introduzione di importanti modifiche al telaio che migliorano sensibilmente confort e guidabilità. Le quotazioni sono, nei due valori di riferimento per un esemplare in buono stato di conservazione e uno perfetto, rispettivamente di 25.000 e 37.500 euro. La presenza di un motore più performante alza il valore, a volte in maniera sensibile. Insomma, ogni Caterham fa storia a sé. Quel che è certo è che le Seven prodotte dalla Caterham sono apprezzatissime dagli appassionati: c'è la fila e si impongono lunghi tempi d'attesa per gli esemplari nuovi e nel mercato dell'usato amatoriale le transazioni avvengono con rapidità, non appena una appare sul mercato. La tendenza alla crescita del valore sarà una costante anche nei prossimi anni. RC

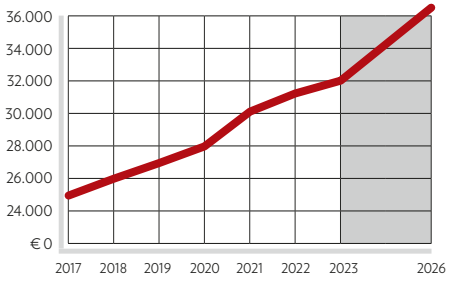
IMPOSSIBILE INDICARE UN VALORE UNIVERSALE: OGNI ESEMPLARE FA STORIA A SÉ

CATERHAM SEVEN
1973-1974



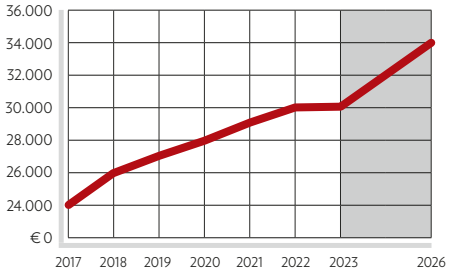
Realizzate su base Lotus Seven S4, perché la Caterham aveva ereditato tutte le scorte di magazzino assieme alla licenza di costruzione, sono molto rare, ma poco apprezzate.

CATERHAM SEVEN
1974-1985

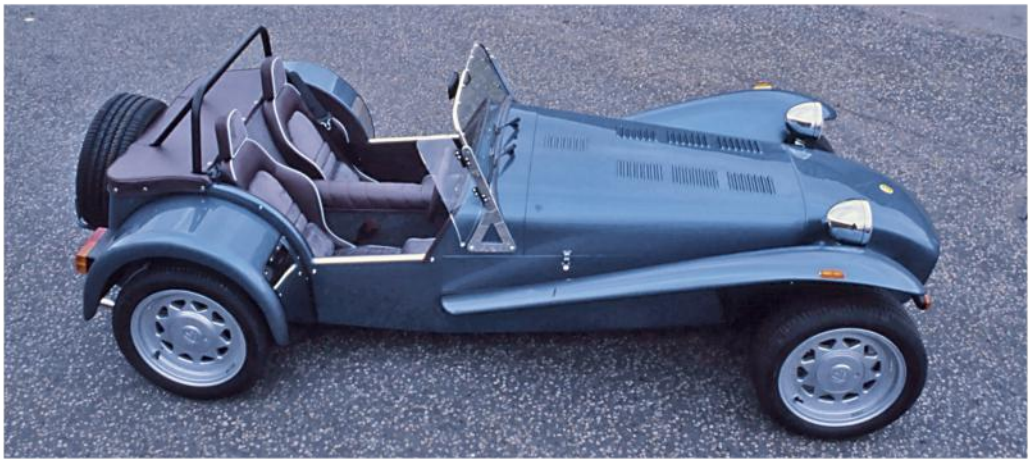


Il ritorno alla base S3 è un successo per la Caterham, che si traduce in un eccellente gradimento da parte dei collezionisti: queste sono infatti le Seven più ricercate della Casa.

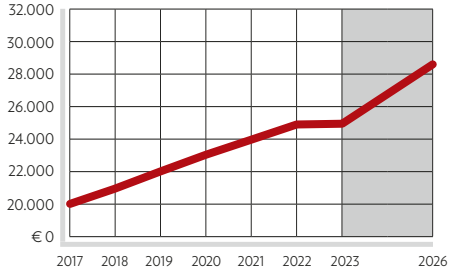
CATERHAM SEVEN
1986-1995



Le versioni con ponte De Dion, prima del ritorno al ponte rigido classico, hanno quotazioni leggermente inferiori rispetto a quelle del decennio precedente.



CATERHAM SEVEN
1996-2005



Non tutte hanno superato la soglia convenzionale dei 20 anni, ma sono da considerarsi storiche a tutti gli effetti, con logiche di prezzo da auto da collezione.

LA CATERHAM ACQUISISCE I DIRITTI DI COSTRUZIONE DELLA SEVEN NEL 1973. QUASI SUBITO RIPROPONE LA SUA VERSIONE DELL'ORIGINALE S3

SPECIE IN EVOLUZIONE

La versione coupé dell'amata spider segna la precisa volontà della Casa di spostarsi verso l'alto di gamma, proponendo sportive meglio rifinite e più fruibili. Telaio a trave centrale, sospensioni a quattro ruote indipendenti, motore di 1.558 cm^3 con potenza fino a 116 CV

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

LOTUS ELAN S3 FHC

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché rimane una macchina semplice, leggera e divertente in puro stile Colin Chapman, ma fa un deciso passo avanti quanto a confort e sicurezza di marcia. Molti la considerano ancora sottovalutata, anche se è uno dei modelli-simbolo della Casa; la versione chiusa "Type 36" o FHC (Fixed Head Coupé) è meno quotata della spider, pur essendo più adatta a un uso sportivo. La ragione sta solo nel maggiore fascino delle scoperte, perché anche dal punto di vista estetico la Elan chiusa ha parecchio da dire con la sua bella linea pulita e morbida, pur con la coda tronca. La parte posteriore non è l'unica contraddizione della vettura, che vive l'altra faccia di quanto sta accadendo alla troppo spartana Seven. Quando la Elan nasce, e ancor più all'epoca della coupé che tiene a battesimo la S3 anticipandone caratteristiche poi viste sulla Spider, la Lotus è ormai proiettata verso l'alto di gamma grazie alla fama raggiunta nelle competizioni. Non tutti i direttori concordano con Chapman nell'eliminare tutto il superfluo perché "tutto quello che non c'è non pesa". In particolare il direttore commerciale Graham Arnold, nonostante l'esperienza in chiaroscuro della Elite Type 14, vuole vetture più lussuose e la coupé lo accontenta. I clienti Vip non tardano ad arrivare: il pilota Lotus Jim Clark, gli attori Paul Newman e Peter Sellers, l'anchorman Jay Leno. Il peso rimane comunque all'altezza di un progetto di Chapman: la più completa delle FHC, la S4 S/E (Special Equipment), pesa circa 700 kg, che non frenano per nulla le prestazioni del "millesei" da 116 CV.

QUOTAZIONI

Ruoteclassiche fornisce per le Elan FHC un unico valore, a prescindere dalla serie (S3 e S4) o dell'allestimento (le S/E meritano però un sovrapprezzo). La quotazione è più bassa di circa il 15% rispetto a quella delle spider di pari epoca: 37.000 euro (AB) e 55.500 euro (A+).

Valore € (label AB)

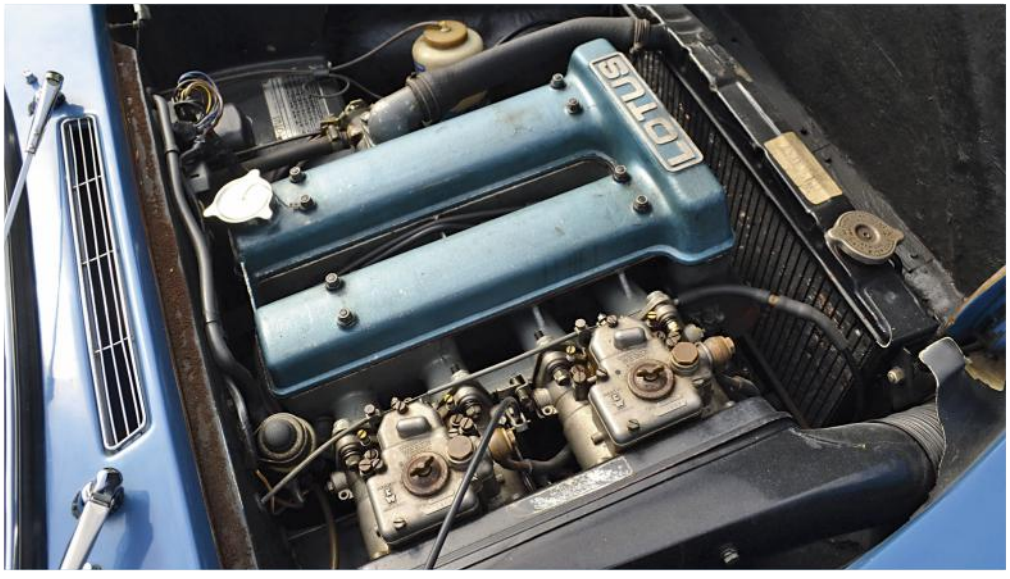
37.000

2 RESTAURO

Per essere così leggera, la Elan usa una struttura a trave centrale, una sorta di doppia "Y" dove i rami delle estremità supportano gli organi meccanici; la forma del tratto centrale della struttura garantisce (per i parametri dell'epoca) sufficiente rigidità torsionale. La carrozzeria è in vetroresina, e per quanto possa sembrare strano osservando l'esile telaio nudo con tutto il metallo concentrato attorno al tunnel della trasmissione, non ha funzione portante. Da un lato, questo annulla o quasi le preoccupazioni per tracce d'urti o crepe su portiere, cofani, parafanghi e tetto; dall'altro, richiede un controllo serio dell'integrità dell'ossatura, perché eventuali forze conseguenti a incidenti si concentrano su superfici ridotte. Il telaio, e gli attacchi delle sospensioni in particolare, sono anche le zone in cui è più facile che inizino fenomeni di corrosione. Riparare la vetroresina non è impossibile, serve una buona manualità e altrettanta conoscenza dei prodotti, per cui se non si conosce un carrozziere con queste capacità (negli ultimi anni sono aumentati, grazie agli scudi paraurti e ai parafanghi in materiale plastico) è meglio rivolgersi a qualche specialista di riparazioni nautiche.

La meccanica conta su poche parti specifiche realizzate in fusione d'alluminio, mentre il resto è di grande serie. Il motore Lotus deriva da un monoblocco Ford piuttosto datato, che la Lotus ha rialesato e trasformato in bialbero; la preparazione comprende anche una testata in alluminio, variata all'epoca dell'adozione dei carburatori Zenith Stromberg. Il cambio è un quattro marce Ford, con possibilità di scegliere fra tre rapporti al ponte.

Un punto da controllare sempre sono le connessioni tra mozzi ruota e semiasse, realizzati con i "giunti Boschi" ("Giubo" o "Rotoflex"), ciambelle in gomma che deperiscono nel tempo. Quelle originali erano di produzione Dunlop; su diverse vetture sono state sostituite con i più affidabili, ma non previsti dalla Casa, giunti omocinetici.



DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

GIUNTO ROTOFLEX	**€ 107**
SUPPORTO DIFFERENZIALE	**€ 33**
KIT FRIZIONE	**€ 431**
STEMMA LOTUS	**€ 102**
SERIE GUARNIZIONI TESTA	**€ 45**

I club

Classic Lotus Elan Register
Sodalizio inglese aperto, a tutte le Elan del periodo 1964-1973 e non alle omonime uscite nel 1989. Offre sul suo sito interessanti informazioni sulle varianti e ha censito circa il 15% delle Elan prodotte.
Sito *classiclotuselan.com*

I libri

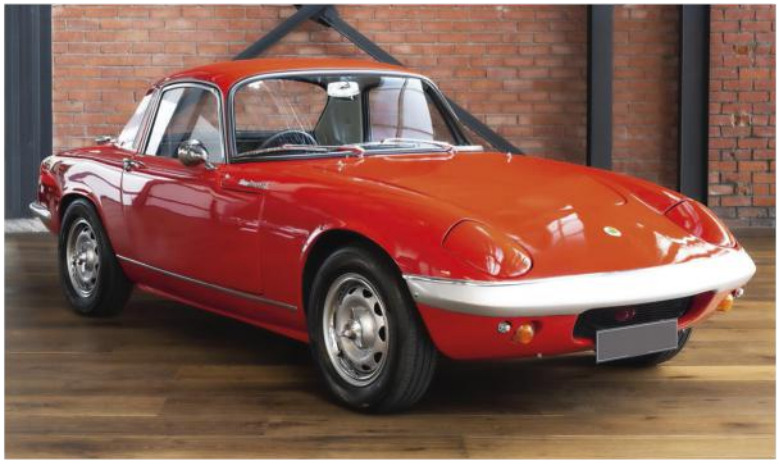
I titoli sulla Elan "classica" sono molti. Negli anni Crowood Autoclassics ha pubblicato almeno tre diverse edizioni di "Lotus Elan, the Complete Story", di cui due curate da Mike Taylor (1990 e 1996) e una da Matthew Vale (2013). "The Essential Buyers' Guide - Lotus Elan", sempre di Matthew Vale, è stato pubblicato da Veloce Publishing nel 2018. La bibbia dei collezionisti è invece "The Rebuilding of a Lotus Elan", di Brian Buckland, dedicata al restauro (Grafos Verlag). Di Gordon Lund è invece "Lotus Elan A Restoration Guide" uscito in due diverse edizioni da Brooklands Books.

Specialisti

Lotus Marques
Sito *lotusmarques.com*
PNM Parts
Sito *pnmparts.co.uk*
SJ Sport Cars
Sito *sjsportscars.com*
Tony Thompson Racing
Sito *tonythompsonracing.co.uk*

3 SU QUALE PUNTARE

La S4, uscita nel 1968, si distingue a colpo d'occhio dalla precedente S3 (1965) per numerosi elementi: gruppi ottici posteriori di forma squadrata anziché ovale, ripetitori laterali sui parafanghi (già presenti sulla S3 S/E) e archi passaruota maggiorati. Le S3 di inizio produzione ("pre airflow") non hanno la griglia per l'espulsione dell'aria viziata sul montante C. La versione S/E, introdotta nel 1966 e proposta anche con la successiva generazione S4, monta il motore (1.558 cm^3) da 116 CV anziché da 106, un incremento di potenza che le consente di toccare i 192 km/h (la "normale S3 si ferma a 180). A caratterizzarla esteticamente, oltre al badge e ai già citati ripetitori laterali, le modanature laterali in acciaio inox. Sulle S3 l'alimentazione è affidata a una coppia di carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE. La S3 SS (Super Safety) nasce alla fine del 1967 per ottemperare alle nuove norme americane sulla sicurezza, che entrano in vigore a gennaio 1968. La produzione della SS termina nell'estate del 1968, pochi mesi dopo l'arrivo della S4: ne vengono allestite

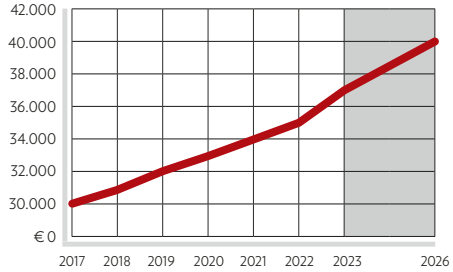


LOTUS ELAN S3 FHC 1965-1968

4 IL MERCATO

Meglio rifinita rispetto alla versione spider, la Elan Fixed Head Coupé rappresenta il tentativo della Lotus di entrare nel settore delle gran turismo, poi sviluppato con i modelli seguenti a partire dalla Elan +2. La FHC è un modello ancora più di nicchia, la cui produzione è circa la metà rispetto a quella della spider (attorno alle 3.000 unità, alcune delle quali riconvertite in spider con l'asportazione dell'hardtop fisso). La coupé è importante perché anticipa alcune soluzioni della spider S3, ma per i collezionisti ha un valore un po' inferiore, nonostante la maggiore rarità, perché priva del fascino della piccola, leggera e potente roadster. È però una questione di gusti: il tetto rigido fisso evidenzia ancor di più le ottime doti del telaio, e quindi è l'ideale nelle competizioni. Per Ruoteclassiche la rarità degli esemplari in Italia non consente di distinguere una valutazione differente per le S3 (1965-1968) rispetto alle successive S4 (1968-1971), così come non propone una quotazione distinta per l'allestimento S/E (Special Equipment, con motore potenziato). Il listino, invece, distingue le Sprint con il motore"Big valve" potenziato: il loro valore, però, supera il limite convenzionale di 40.000 euro (label AB) fissato come limite per i modelli esaminati nella nostra guida e quindi non appare in queste pagine. Nell'ambito delle transazioni reali, la presenza di un allestimento S/E, invece, viene valutata generalmente dal 10 al 20% in più. Ma, come sempre avviene peri modelli difficili da reperire sul mercato perché la produzione è stata limitata a poche migliaia di esemplari, molto più indicativo per una corretta stima economica è l'effettivo stato di conservazione, originalità o restauro. Le Elan FHC, come le versioni spider del resto, sono ormai modelli d'alto livello collezionistico, considerate tra i più fulgidi esempi di sportive inglesi: come tali il loro valore non smetterà mai di salire. RC

LOTUS ELAN S3 FHC
1965-1968



La prima delle Elan coupé è molto ricercata e ha un valore in costante crescita: è un trend che proseguirà anche nei prossimi anni. L'allestimento S/E merita un sovrapprezzo.

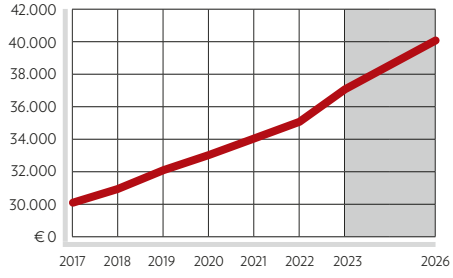
da 350 a 450 unità. Nel frattempo viene deciso di montare i carburatori Zenith Stromberg, che impongono sia una revisione della testa sia di modificare il cofano, che adotta una vistosa gobba sul lato destro. La ragione di tale scelta va ricercata da un lato nel minor costo degli Stromberg e dall'altro nella necessità di rispettare la normativa Usa sulle emissioni inquinanti. La clientela europea però non mostra di gradire la decisione e nel

LA FIXED HEAD COUPÉ RIMANE PRESSOCHÉ IMMUTATA NEL CORSO DEL SUO CICLO VITALE, DAL 1965 AL 1971

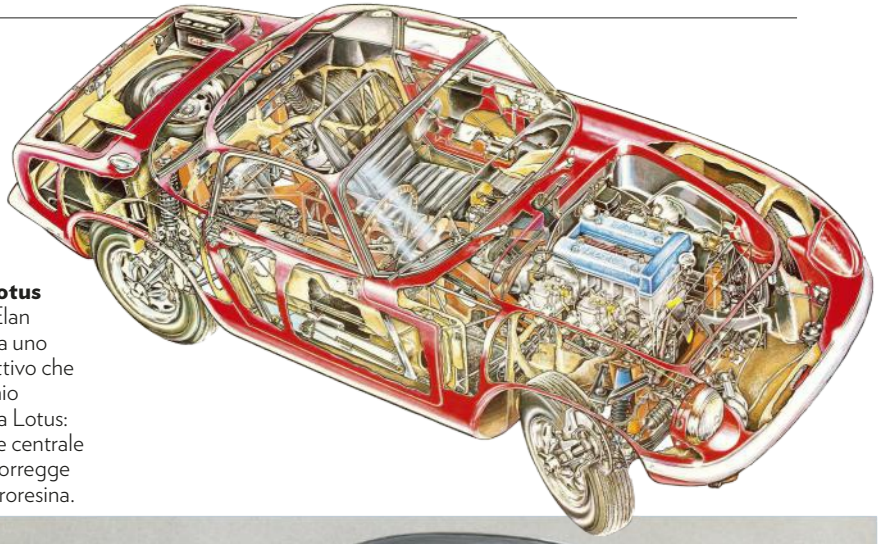
Vecchio Continente dopo circa un anno si torna ai più amati Weber. Non si conosce il ridottissimo numero di Elan uscite con gli interni rossi anziché neri come è la norma per tutte le versioni. Ovviamente sconosciuto è anche il numero di quante delle circa tremila FHC prodotte siano state trasformate dai loro proprietari in spider (eliminando il padiglione fisso); la modifica, possibile perché non intaccava elementi strutturali, era piuttosto comune.

LOTUS ELAN S4 FHC 1968-1971

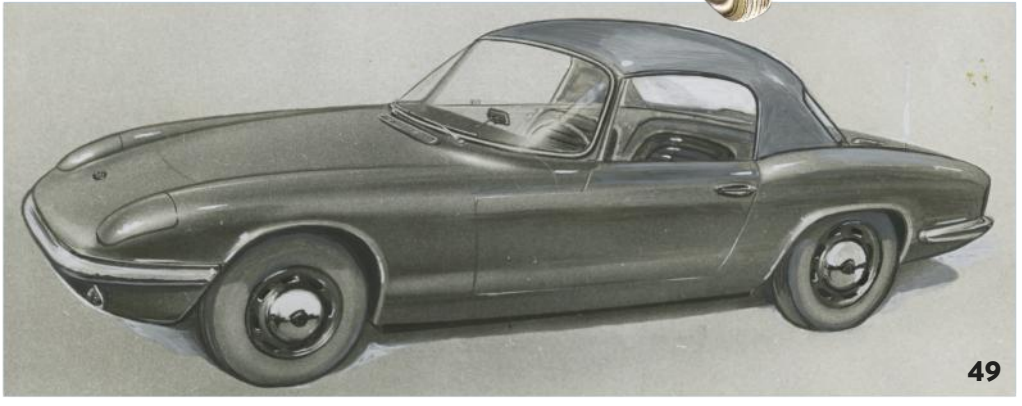
LOTUS ELAN S4 FHC
1968-1971



La S4, riconoscibile principalmente per le luci posteriori più grandi e per i parafanghi allargati, è ugualmente ricercata dagli appassionati. Un esemplare perfetto supera i 55.000 euro.



Trademark Lotus
Con la spider Elan (1962) debutta uno schema costruttivo che diverrà il marchio di fabbrica della Lotus: un telaio a trave centrale in acciaio che sorregge la scocca in vetroresina.



LA FAMIGLIA CRESCE

Risponde alle necessità di una clientela che desidera una sportiva da usare tutti i giorni e necessita di spazio per i figli. Il confort da granturismo non fa dimenticare prestazioni e handling delle altre vetture della Casa: come loro è nata per correre

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è una Elan FHC che corregge molti difetti del modello primigenio. E perché è nata da esigenze che possiamo avere tutti: prima o poi i gentleman driver mettono su famiglia, hanno bisogno di spazio e magari di un'auto utilizzabile per gli spostamenti di lavoro. Questi, in realtà, erano i motivi per cui si sceglieva una +2 da nuova; oggi il secondo non sarà forse la ragione più importante, ma di collezionisti con bambini in età scolare è pieno il mondo e quindi la Elan "lunga" può essere la classica quadratura del cerchio. Più in generale potremmo dire che la si sceglie perché è la prima Lotus a offrire un confort turistico pur senza rinunciare alla leggerezza e alle prestazioni che avevano reso famosa la Casa, all'epoca in piena evoluzione da costruttrice di velocissimi go-kart oversize a brand di lusso. Il concetto era nato a inizio anni 60 dal management Lotus, ma era certamente condiviso da Colin Chapman, padre di tre figli, che infatti avrà tra le sue vetture personali anche una Elan +2.

A Cheshunt si inizia a pensare a una coupé per quattro persone verso il 1963; lo stesso Colin specifica ai designer che i due sedili posteriori vanno pensati "per due bambini che devono stare comodi". A giudicare dalle contorsioni che una persona di media statura deve affrontare per arrivarci, il suo desiderio è stato preso fin troppo alla lettera.

Secondo le riviste inglesi dell'epoca neanche raggiungere quelli anteriori era così agevole, ma una volta a bordo la posizione era comoda. Il progetto della +2, siglato internamente Type 50, si compie nel 1967 e, grazie anche a un fine tuning che elimina gli effetti del maggior peso rispetto alla FHC, riscuote unanimi consensi.

QUOTAZIONI

La Elan +2 non raggiunge la FHC. Al momento non si registra alcuna differenza "ufficiale" per la più lussuosa versione +2S. Un esemplare in buone condizioni (label AB) è quotato 33.000 euro; si sfiorano i 50.000 (per l'esattezza 49.500 euro) nel caso di una vettura perfetta.

Valore € (label AB)

33.000

2 RESTAURO

Le Elan +2 usano la stessa tecnica dei modelli a due posti, anche perché la massiccia struttura a trave centrale (allungata) poteva tranquillamente sopportare dimensioni superiori. Proprio le maggiori leve che si vengono a creare hanno però suggerito l'inserimento negli elementi in vetroresina (sia nel pezzo unico che costituisce la scocca sia negli elementi mobili) di rinforzi in metallo.
La carrozzeria è collaborante col telaio a formare una struttura portante, e per questo le vetroresine sono spesse oltre 3 mm; questi dati non devono spaventare in caso di urti, perché la Lotus forniva sezioni pronte per la sostituzione. I costi possono essere elevati, e il rischio di imbattersi in una vettura trascurata dall'ultimo proprietario è concreto. Come sulle vetture odierne esistono lamierati stampati che si inseriscono sulla monoscocca tagliando la zona danneggiata e saldando quella nuova, con la vetroresina si sega la porzione "malata" con dimensioni corrispondenti al ricambio e si graffa quella nuova al resto della struttura. Se invece i difetti sono estetici, per esempio scheggiature dovute all'urto con oggetti, è meglio riportare la scocca alla vetroresina nuda, riempire con filler appositi le crepe e le scheggiature e ripristinare gli strati di fondo e primer. L'operazione è più complessa che su una struttura in metallo, ma garantisce risultati nettamente migliori rispetto a operazioni più rapide. Se a essere danneggiato è il telaio, ne esistono di completi nuovi o rigenerati; molte vetture incidentate hanno subito negli anni questi interventi. La componentistica arriva quasi tutta da grandi produttori (Girling, Lucas, Smith, SKF, Spicer; sulle prime prodotte ci sono persino fanali Carello). Bisogna poi stare molto attenti all'odore di benzina: se persiste può esserci una perdita, dal carburatore come da un condotto, e su una macchina quasi tutta in plastica il rischio d'incendio è sempre molto elevato. Infine un punto debole sono, al solito, le "ciambelle" in gomma dei giunti.

DA SAPERE

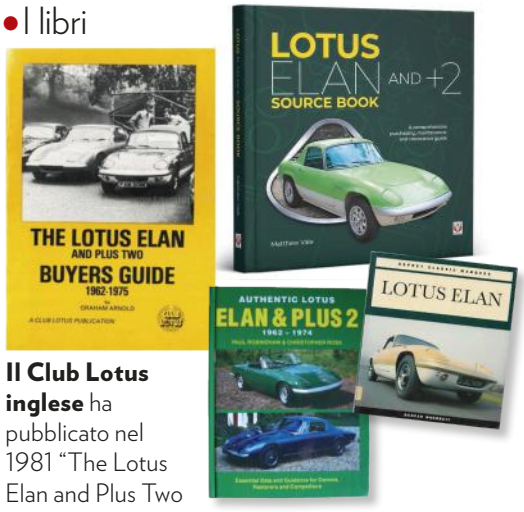
• Prezzi dei ricambi

TELAIO RICONDIZIONATO	**€ 1.584**
STEMMA LOTUS	**€ 102**
FRIZIONE	**€ 431**
SERIE DISCHI ANT./POST.	**€ 143**
CABLAGGIO MOTORE	**€ 466**

• I club

Lotus Elan.net
Non è un club, ma un sito che ospita opinioni e suggerimenti di oltre 3.500 appassionati da tutto il mondo, con forum specifici sui singoli problemi di restauro e manutenzione per un totale di oltre 23 mila post. Accesso libero e gratuito.
Sito *lotuselan.net*

• I libri



Il Club Lotus inglese ha pubblicato nel 1981 "The Lotus Elan and Plus Two Buyers Guide 1962-1975" di Graham Arnold; di Matthew Vale è "Lotus Elan and +2 Source Book" (Veloce). "Authentic Lotus Elan & Plus 2 1962-1974" di Paul Robinshaw e Christopher Ross è il volume più citato (Croydon Motor Racing Publications). Infine "Lotus Elan" di Duncan Wherrett è stato pubblicato da Osprey.

• Specialisti

Kelvedon Lotus Ltd.
Sito *kelvedonlotus.co.uk*
PNM parts
Sito *pnmparts.co.uk*
Spydercars
Sito *spydercars.co.uk*
Tony Thompson Racing
Sito *tonythompsonracing.co.uk*

LOTUS ELAN +2 1967-1969

3 SU QUALE PUNTARE

Se abbiamo deciso per una Elan +2 con motore da 108 CV (le S, 130/4 e 130/5 sono trattate nel prossimo capitolo), abbiamo probabilmente già considerato che non si tratta della più performante, e le ragioni della nostra scelta stanno nell'avere la capostipite delle Lotus "da famiglia". Meccanica e carrozzeria non offrono scelta: il motore è il Lotus Twin Cam da 1.558 cm^3 nato nel 1962 e usato su diversi modelli dell'epoca, derivato dal quattro cilindri impiegato sulla Ford Anglia 105E. Il motore, che sulle medie Ford si limitava a 1.489 cm^3, era stato profondamente rivisto (nuove teste, coppe dell'olio e altri organi ausiliari, qui realizzati in lega leggera) da un team che aveva lavorato su un progetto avviato da Harry Mundy, ex Facel Vega. L'aumento dell'alesaggio era stato limitato a 1 mm per rientrare nella classe 1.600 stabilita dai regolamenti Fia. Sulla +2, che debutta nel settembre del 1967, eroga 119 CV. A identificarlo immediatamente, il rosso acceso dei coperchi delle punterie. Le sospensioni riprendono gli schemi dell'Elan a due posti, con il doppio triangolo all'avantreno e il retrotreno a ruote indipendenti con i "Chapman strut", piantoni costituiti da ammortizzatori e molle coassiali, montati inclinati verso l'interno, connessi in basso con i semiassi attraverso un giunto cardanico. Allo stile della +2 si arriva molto gradualmente. Un primo prototipo è del 1965, dopo innumerevoli bozzetti e qualche modello di stile in scala ridotta: Chapman cura soprattutto che la sua nuova creatura non somigli troppo a una Jaguar E-Type; guardando i bozzetti si capisce il timore, anche se il vano motore doveva ospitare un semplice quattro cilindri. La +2 definitiva, che è anche il primo modello Lotus a essere ingegnerizzato in vista della produzione in grande serie, rimane fedele allo stile dell'Elan, ma è ben più lunga (4,29 metri anziché 3,69) e più larga (1,68 metri invece di 1,42). L'aerodinamica, migliorata grazie al nuovo disegno del muso, fa sì che la +2, pur pesando 950 kg contro i meno di 600 delle roadster, mantenga la velocità massima della S/E. L'assetto

di guida è da vera sportiva, si viaggia a pochi centimetri da terra; lo sterzo è molto reattivo e leggero e non permette distrazioni. L'Elan è un'auto da misto veloce, da pilotare con costante attenzione al manifestarsi di sovrasterzo e sottosterzo a seconda del percorso e della velocità. In autostrada si rischia di annoiarsi e di lamentarsi, come i test driver delle riviste inglesi dell'epoca, dei rantolii dalle porte, della frizione pesante, del rumore del motore e dell'odore di benzina nell'abitacolo. Il 30 settembre del 1968 il Group Lotus Car Companies Limited diviene una società quotata in borsa; al primo appuntamento, avvenuto in occasione del Salone di Earls Court, l'azienda svela la Elan +2S, la prima Lotus ad essere proposta solo come vettura assemblata ("Fully built only") e non anche in configurazione kit car. Si tratta di una versione più lussuosa, che integra nella dotazione di serie gli

LA +2S È LA PRIMA LOTUS A ESSERE PROPOSTA SOLO COME VETTURA INTERAMENTE COSTRUITA IN FABBRICA

optional della normale +2. La lista è lunga: fendinebbia, luce nel vano motore e nel bagagliaio, luce apertura porte, piantone sterzo collassabile, maniglie porte incassate, interruttori a bilanciere, nuovi sedili reclinabili, plancia di sicurezza, radio, contagiri, termometro, insonorizzazione migliorata, volante con corona rivestita in pelle. Gli unici optional previsti dalla Casa sono i cerchi ruota di magnesio 5 1/2 J, il lunotto termico e i vetri atermici. Per quanto riguarda la gamma colori, al lancio le livree disponibili sono: British Racing Green, French Blue, Wedgwood Blue, Cirrus White, Carnival Red, Burnt Sand e Lotus Yellow. Nel 1969 scompare il Wedgwood Blue e sono aggiunti il Royal Blue e il Bahama Yellow. A prescindere della tonalità della scocca, il vano motore è sempre verniciato in nero opaco.

NOI CE L'ABBIAMO

Un modello raro: per entrarne in possesso è necessario essere animati da una passione incontenibile per il marchio. Come per molte Lotus, spesso la meccanica ha subito negli anni diversi aggiornamenti, come la +2 di Riccardo, che monta un 1.600 Fiat.

GIORGIO MARTELLI
LOTUS ELAN +2
1968

Appassionato di Lotus fin da piccolo, quando aveva avuto modo di vederle in pista accompagnando il padre capo officina della Osca, Giorgio ha soddisfatto il suo sogno nel 1996. "Ho trovato la mia Elan +2- racconta - in un lotto importato da un amico". L'auto è montata su un telaio Spyder, regolarmente omologato in Gran Bretagna, molto apprezzato per le sue doti sportive, e su ammortizzatori Koni regolabili. "Durante il restauro, terminato nel 2000, mi sono concesso due sole licenze: il volante Moto Lita, comunque dell'epoca, e un servofreno più performante di quello di serie". Due anni fa il motore viene rettificato perché trafilava olio; la testa è stata revisionata (ma non sostituita) e sono montati nuovi pistoni stampati. Molti pezzi arrivano da Paul Matty (lo specialista inglese acquisito l'anno scorso da Lotus Sport, *ndr*). "Dopo la Brexit importare pezzi dal Regno Unito sta diventando complicato e per questo è meglio avere un buon referente in Italia e demandare a lui la ricerca".

RICCARDO LODÀ
LOTUS ELAN +2
1973

La vettura di Riccardo è stata immatricolata nuova in Belgio ed è stata trovata nel 2015 a Trieste tramite un broker. In periodo d'uso il 1.600 originale era stato sostituito con un bialbero Fiat da due litri, modifica regolarmente omologata: "All'epoca non ci avevo quasi fatto caso, pensavo all'utilizzo dell'auto e non tanto alla sua originalità. La scelta mi pare azzeccata, perché è performante e in Italia è più facile trovare ricambi e meccanici che ci sappiano mettere le mani. Per questo, anche quando ho sottoposto la vettura a un restauro totale di carrozzeria, necessario perché si erano formate molte crepe nella vernice, ho deciso di mantenere questa meccanica che, lo so, fa storcere il naso ai puristi. L'auto trasmette emozioni forti; si guida seduti quasi per terra e le reazioni sono quelle tipiche delle sportive a trazione posteriore. È molto rigida e, come dice il mio meccanico, va pure troppo per quello che frena. L'abitacolo è angusto e in estate diventa un forno, tanto che evito di utilizzarla nei mesi più caldi". Riccardo ha percorso finora circa cinquemila chilometri.

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

L'Elan +2 riprende lo schema delle Elan "piccole". La struttura portante è costituita da una trave centrale a doppia Y, con i bracci che fungono da sostegno alla meccanica. La scocca è realizzata in vetroresina; gli spessori sono differenziati: si va da 3,17 mm ai 6,35 mm delle zone più sollecitate. Per assicurare una maggior rigidezza, elementi in acciaio ("bobbins") sono integrati nella struttura.

• Anno di nascita

1967

• Totale esemplari prodotti

4.600

• Totale esemplari prodotti per serie

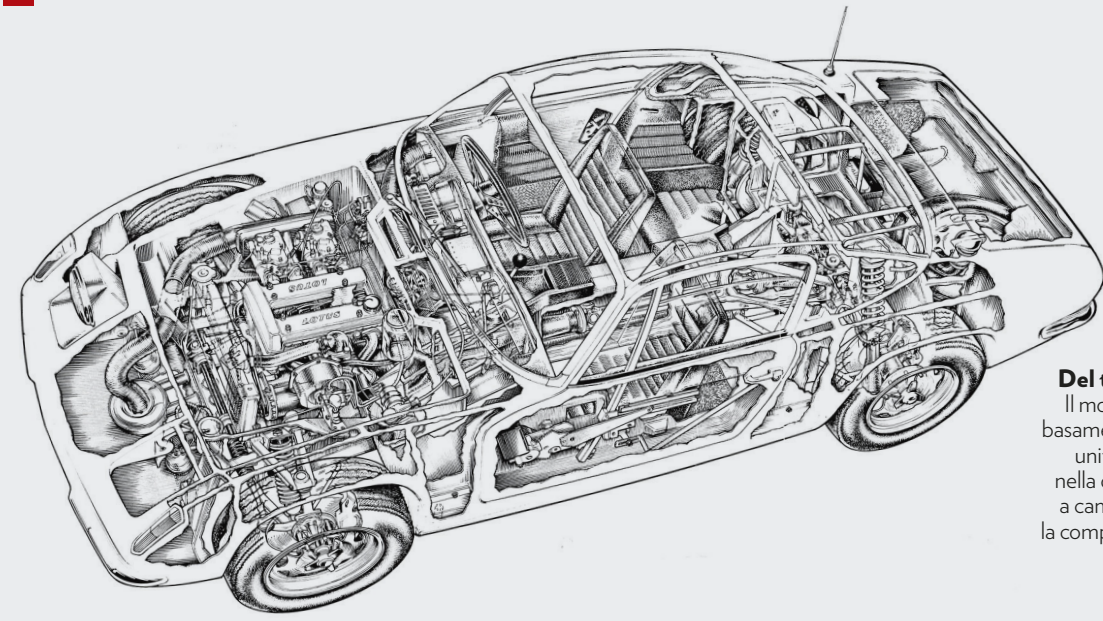
ELAN +2
1967-1969
1.600

ELAN +2S
1968-1971
3.000

• I principali modelli

ELAN +2
1967-1969
Versione d'esordio della Lotus nel segmento delle sportive 2+2.

ELAN +2S
1968-1971
Medesima meccanica, ma dotazione ben più completa e lussuosa.



• Tecnica

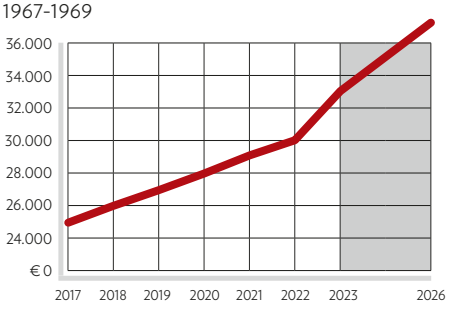
Del tutto indipendenti
Il motore, pur derivato nel basamento da una tranquilla unità Ford, è stato rivisto nella distribuzione bialbero a camme in testa e in tutta la componentistica ausiliaria. Degne di nota anche le sospensioni, con avantreno a triangoli sovrapposti e retrotreno a "piantoni Chapman".

4 IL MERCATO

La prima granturismo prodotta dalla Lotus è un modello importante, che apre la strada a una diversificazione della produzione della Casa britannica e la lancia in un segmento di mercato più remunerativo. L'aggravio di peso, notevole rispetto alle Elan originarie, non mortifica più di tanto le prestazioni, così come la lunghezza maggiorata di circa 60 cm non penalizza la maneggevolezza di guida. Pur più incline ai grandi viaggi e con abitabilità superiore (il +2 della sigla pone l'accento su questa dote inedita per il brand), la Lotus Elan "maggiorata" rimane una vera sportiva, e come tale è intesa dai collezionisti ancora oggi. Il suo valore di mercato, però, la rende più accessibile rispetto alle purissime Elan spider e anche rispetto alle FHC, primo tentativo di "civilizzazione" di questo modello. Ecco quindi che la scala di valori delle Elan vede al primo posto le spider, seguite dalla FHC e poi dalle +2.
La quotazione attuale è di 33.000 euro per un esemplare in buone condizioni (label AB); una +2 perfetta in ogni dettaglio vale invece il 50% in più: arriva cioè a sfiorare i 50.000 euro. Una cifra importante, ma assolutamente giustificata dalla notevole immagine acquisita da questo modello in ambito collezionistico: come detto, è la prima Lotus "da famiglia", per quanto i posti dietro appaiano adatti più a due ragazzi che a due adulti (soprattutto nella fase di ingresso e uscita). Ruoteclassiche non distingue le +2 dalle +2S, perché il mercato stesso non consente di rilevare grandi scostamenti. Il suggerimento degli esperti del Comitato Prezzi è di considerare, nel caso di una vettura veramente in ordine, un markup del 10-20%, ma non è un'indicazione da applicare in maniera rigida. Le versioni "Federal", ossia quelle destinate al mercato statunitense, depotenziate e alimentate con carburatori Stromberg (che impongono l'utilizzo di una testata modificata), vengono trattate sul mercato amatoriale a cifre inferiori di circa il 20%. Per queste si prevede una crescita del valore più modesta rispetto a quello della +2 e +2S europee. Anche la presenza delle guida a destra è un elemento da considerare. I compratori in genere valutano la guida "all'inglese" un fattore di penalizzazione, che incide attorno al 20%. In futuro le quotazioni delle Elan +2 continueranno a crescere, mantenendosi però a distanza dalle altre versioni della gamma Elan. RC

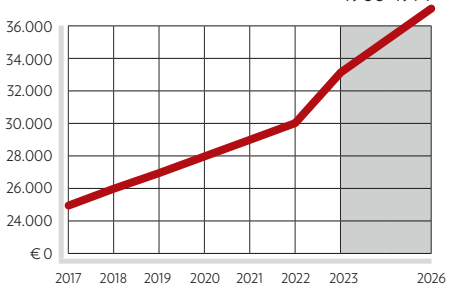
UN SOLO VALORE: 33.000 EURO. LA LUSSUOSA S POTREBBE IN TEORIA MERITARE UN MARKUP

LOTUS ELAN +2
1967-1969



La prima vera granturismo della Lotus è molto apprezzata dai collezionisti, anche se la sua quotazione è inferiore rispetto a quelle delle versioni originarie spider e FHC.

LOTUS ELAN +2S
1968-1971



La dotazione più completa della +2S non giustifica una variazione ufficiale del listino, anche se in genere nelle trattative è considerata un elemento qualificante.

CIRCOLO ESCLUSIVO

La carta vincente è nel motore "Big valve" con potenza di 126 CV. E poi c'è la versione con cambio a cinque marce. Con questa coupé 2+2 la Casa fa il salto di qualità, entrando nel novero dei costruttori di sportive più esclusivi

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché sono delle vere Lotus, strettissime parenti della Elan originaria, con diversi miglioramenti che le rendono oggi più fruibili. Come anticipato nelle pagine precedenti, la storia della +2S inizia nell'autunno del 1968 come versione super accessoriata della +2. La sua commercializzazione segna un deciso cambio di passo della Casa: è la prima Lotus disponibile soltanto montata e non anche in kit. La "scatola di montaggio", prassi tuttora diffusa per le sportive britanniche prodotte in piccola serie,

consentiva di evitare una pesante tassa sugli autoveicoli, retaggio di quell'austerity del secondo dopoguerra che Oltremanica era durata fino al 1960. La mancata disponibilità del kit è anche indice di una complessità sempre maggiore delle Lotus. La +2S completa quindi la transizione della Casa da assemblatore/preparatore a costruttore vero e proprio. La vocazione turistica cresce con la +2S 130 (retroattivamente ribattezzata 130/4), arrivata nel 1971, e ancor di più con la 130/5 (1972), equipaggiata con un cambio a cinque marce. Entrambe montano il nuovo motore "Big valve", sempre della famiglia dei Lotus bialbero di origine Ford, ma portato a 126 CV. In Italia la +2S 130, la cui produzione termina nel 1974, arriva col contagocce; nel listino di Quattroruote entra nel gennaio del 1972 con un prezzo davvero impegnativo, ben 5.190.000 lire: la Dino 246 GT è proposta a 5.750.000 lire e la E Type V12 Coupé a 5.970.000 lire. Una sportiva quindi esclusiva, che sottolinea il nuovo posizionamento della Casa nell'Olimpo dei costruttori di sportive più esclusivi.

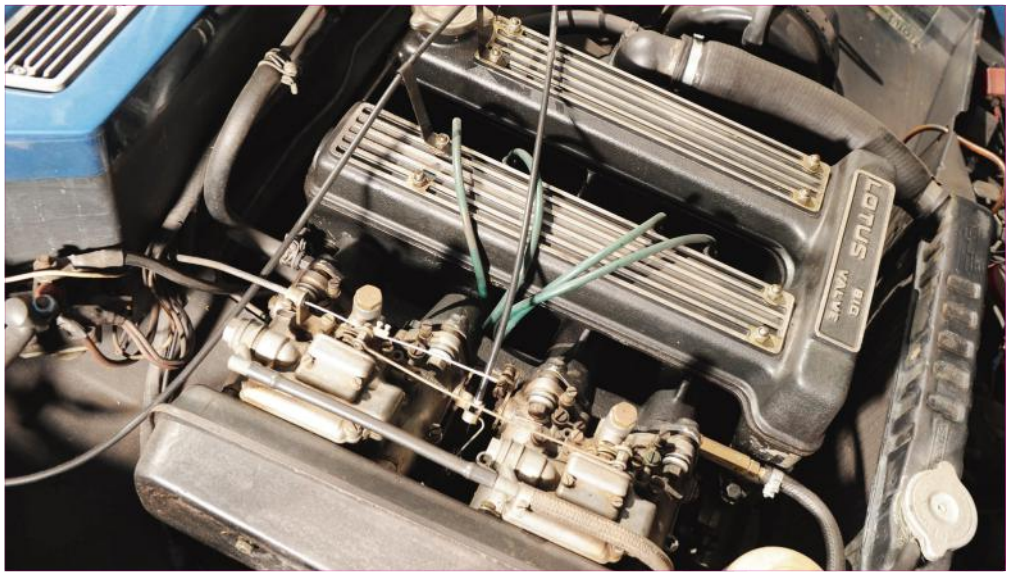
LOTUS ELAN +2S 130

QUOTAZIONI

Le Elan +2S con motore "Big valve" valgono poco più delle precedenti +2 e +2S: se in buone condizioni (label AB) sono quotate 34.000 euro, cifra che sale a 51.000 euro nel caso di vetture perfette (label A+). La presenza del cambio a cinque marce è ininfluente.

Valore € (label AB)

34.000



2 RESTAURO

Le +2 "evolute" hanno le stesse problematiche delle altre Elan. L'unica differenza di rilievo risiede nel motore, che è il "Big valve" da 126 CV, nuova versione del Lotus Twin Cam di origine Ford, che peraltro non si segnala per problematiche differenti da quello di derivazione. Una piccola curiosità: l'indicazione "130" nella sigla identificativa del modello allude alla potenza, ma si tratta di "millantato credito". Come per le altre Elan successive al 1968, le unità destinate al Nordamerica, normalmente definite "Federal", rispettano le norme Usa in materia di sicurezza e di emissioni. Il quattro cilidri di 1.558 cm^3 della versione per il mercato americano, identificato dai suffissi T-U-W, è alimentato da due carburatori Stromberg (anziché Weber o Dell'Orto): la potenza si riduce a 113 CV. L'importazione da Canada e Usa delle Elan non è molto frequente; spesso si tratta di vetture maltrattate e riparate con componenti non conformi o fantasiosi.

Non è infrequente imbattersi in esemplari con scocche in vetroresina rappezzate approssimativamente, ripristinabili con molta perizia e con costi onerosi. Una vettura americana è comunque preferibile a una con guida a destra modificata all'atto dell'importazione in Italia. Capita talvolta di trovare delle +2 con carrozzeria aperta: la modifica non è mai stata fatta né autorizzata dalla Lotus, ma veniva effettuata su vetture circolanti. Le principali carrozzerie che la facevano erano la Christopher Neil Sportcars durante il periodo di produzione o immediatamente successivo e, in tempi più recenti, la Classic Transport Co. Un minimo d'aiuto per identificare la nostra auto arriva dal numero di telaio, composto da quattro cifre che riportano anno e mese di produzione, seguite da un punto e due numeri identificativi del lotto e dal numero progressivo ancora di quattro cifre, preceduto da un altro punto. Segue una lettera che indica il mercato di destinazione: L per la Gran Bretagna, N per gli Stati Uniti e M per gli altri mercati.

DA SAPERE

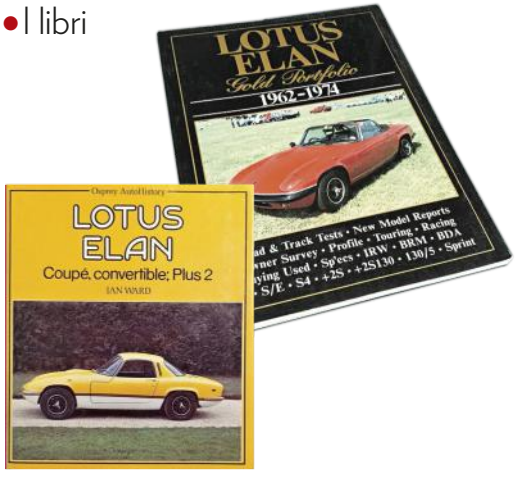
• Prezzi dei ricambi

INSERTO LEGNO PLANCIA	**€ 335**
MANOMETRO OLIO	**€ 51**
RETROVISORE	**€ 37**
COPPIA GRIGLIE LATERALI	**€ 57**
SPORTELLO VANO PLANCIA	**€ 34**

• I club

Club Lotus
Sodalizio inglese aperto a soci di tutto il mondo.
Sito *clublotus.co.uk*
Classic Lotus Elan Register
Sito *classiclotuselan.com*
Lotus Elan.net
Sito *lotuselan.net*
Type 50 Register
Sito *type50.com/?Type_50_Register*

• I libri



Non ci sono monografie specifiche; ma i testi sulle Elan abbondano: "Lotus Elan Coupé, convertible; Plus 2" di Ian Ward (Osprey AutoHistory); di R.M. Clarke è "Lotus Elan Owners Workshop Manual 1962-74" (Brooklands Books).
Sempre della Brooklands è "Lotus Elan Gold Portfolio 1962-74".

• Specialisti

Burton Power
Sito *burtonpower.com*
Kelvedon Lotus Ltd.
Sito *kelvedonlotus.co.uk*
PNM Parts
Sito *pnmparts.co.uk*
SJ Sporstcars
Sito *sjsportscars.com*

3 SU QUALE PUNTARE

Se il campione Jacky Icks nel gennaio del 1974 ha ritirato dalle mani di Colin Chapman le chiavi della sua fiammante Elan +2S 130/5 un motivo per sceglierla senza dubbio ci sarà. Pur non considerando questo aneddoto, la coupé 2+2 della Lotus ha molte frecce al suo arco. Ma iniziamo restringendo il campo di ricerca.
E scartiamo le versioni destinate al mercato d'Oltreoceano, denominate "Federal". Su queste ultime il Twin Cam monta due Stromberg 175 CD2S o 175 CD2SSE ed eroga 113 CV anziché 126; questi carburatori richiedono una testa specifica e quindi l'eventuale conversione "europea" impone un intervento specializzato di certo non economico. Inoltre negli "States" è molto in voga il fai-da-te, ma i restauri non sempre sono condotti da proprietari con le necessarie competenze. Nel Regno Unito, dove pure è diffuso il do-it-yourself, capita anche di trovare vetture con telai replicati, come quelli prodotti dalla Spydercars: in questi casi la reimmatricolazione nel nostro Paese sarebbe impossibile e il valore collezionistico del veicolo è ridotto pressoché a zero. Con la sintesi tipica dello spirito inglese, il consiglio degli esperti per tutte queste situazioni è "walk away and find another car", ossia "vai via e cerca un'altra auto". Ristretto il terreno di caccia, se ragioniamo in termini di meccanica (e quindi di utilizzabilità e di prestazioni), la risposta sulla versione da privilegiare è semplice: una +2S 130/5 immatricolata nuova in Europa continentale. Presentata al Salone di Londra del 1972, non sostituisce la 130, bensì la affianca, con un supplemento di prezzo di 120 sterline per il cambio a cinque marce (da cui la sigla), opzione che aumenta nettamente il confort di viaggio sulle lunghe tratte autostradali ad alte velocità. Il cambio è di origine Austin Maxi e le finiture sono le stesse della 130 - a parte i cerchi di lega leggera di serie poi adottati anche dalla 130/4 a partire da metà 1973. Meccanicamente la 130 differisce dalla 130/5 solo per il cambio a quattro marce. Entrambe montano il Lotus Twin Cam "Big

LOTUS ELAN +2S 130 1971-1974

valve"da 126 CV: nell'edizione alimentata da due carburatori Weber 40 DCOE31 (identificata dal suffisso U) il coperchio delle punterie è verniciato di nero, mentre in quella con i due Dell'Orto DHLA 40 (suffisso EN) il coperchio è rosso. A distinguere dall'esterno la 130 dalla 130/5 c'è lo specifico badge applicato tra il passaruota posteriore e la coda. Per quanto riguarda la gamma colori, numerose fonti concordano nell'affermare che tratto distintivo della "130" fosse il padiglione argento, abbinato a qualsiasi livrea. Tuttavia sui depliant ufficiali dell'epoca sono presenti delle "130" monocromatiche. Possiamo supporre che, come sovente accadeva con i piccoli costruttori, anche in questo caso le specifiche della Casa fossero soggette, per così dire, a delle eccezioni. Per gli estimatori del marchio esiste una serie speciale della 130 da sognare: si tratta della John Player Special, lanciata

LA 130/5 OFFRE IL VANTAGGIO DEL CAMBIO A CINQUE MARCE, CHE RENDE I TRASFERIMENTI AUTOSTRADALI PIÙ "SILENZIOSI"

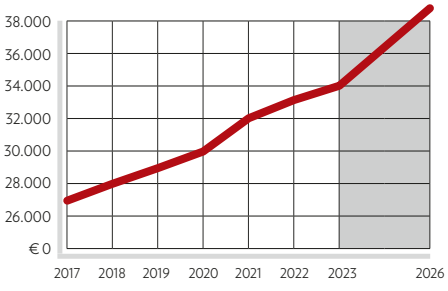
nel giugno del 1973 per celebrare le 50 vittorie consecutive ottenute dal team Lotus nel Mondiale di Formula 1. Si distingue per la livrea bicolore: corpo vettura nero con padiglione e brancardi in colore oro metallizzato; una sottile linea, sempre oro, percorre la fiancata. La dotazione è full optional e comprende selleria in vinile grigio-giallo (oatmeal) con inserti centrali in tessuto, radio Philips Turnolock, vetri atermici, cambio a cinque marce (ma vi è notizia di alcuni esemplari a quattro marce) e lunotto termico. Nella cartella stampa di presentazione viene indicata una produzione limitata a 50 unità, ma la domanda induce a costruirne ben di più: secondo i registri della Casa ne vengono allestite 115 (alcune fonti indicano 120). Ma per questa chicca il prezzo è stabilito da chi vende.

4 IL MERCATO

Il passaggio al motore potenziato rappresenta l'ultimo stadio delle Elan +2S, ma anche un incremento di prezzo di vendita, che porta questo modello a confrontarsi con vetture che, se non di maggiore lignaggio, vantano però una meccanica più sofisticata (ricordiamo che la Lotus rimane pur sempre una "quattro cilindri"). Oggi il mercato la considera un gradino al di sotto delle avversarie di un tempo, con una quotazione che è soltanto di poco superiore a quella delle +2S con motore originario non "Big valve". Anche se gli esperti assicurano che il potenziale di crescita delle 130 (la sigla numerica sottolinea la potenza maggiorata, che in realtà è di 126 CV effettivi) è nettamente maggiore. La presenza della carrozzeria 2+2, però, non consentirà mai alle +2 di avvicinarsi ai valori di mercato delle Elan spider. Al momento non c'è differenza di quotazione tra le +2S 130 e le +2S 130/5, dotate di cambio a cinque marce derivato da quello della Austin Maxi (retroattivamente le vetture con cambio a 4 marce sono state denominate 130/4). In prospettiva, però, il cambio aggiornato potrebbe rappresentare un plus: una maggiorazione del 5-10% apparirebbe congrua, anche se sono sfumature minime rispetto al ben più importante stato di conservazione o alla qualità del restauro. Oggi una +2S 130, con l'originario cambio a 4 marce o il successivo (dal 1972) cambio a 5 marce, vale 34.000 euro se in condizioni corrispondenti alla definizione della fascia AB. Nel caso di un esemplare immacolato, la cifra raggiunge i 51.000 euro. Le John Player Special, con la caratteristica livrea nero-oro che riprende quella delle monoposto Lotus impegnate nel Mondiale di Formula 1, prodotte in 115-120 unità, hanno un valore che supera il limite massimo previsto dalla collana Guida al collezionismo. Gli attuali valori AB e A+ sono infatti rispettivamente di 43.000 e 64.500 euro. Una maggiorazione che appare quasi ingiustificata, dato che si tratta di una caratterizzazione estetica. Ma, si sa: il mercato delle serie speciali è sempre oggetto di forte speculazione da parte dei collezionisti… Tralasciando ogni considerazione di legittimità, quel che è sicuro è che nei prossimi anni tutte le quotazioni delle +2S 130 continueranno a crescere, perché il marchio Lotus ha un ruolo di primo piano nel mondo del collezionismo delle sportive inglesi. RC

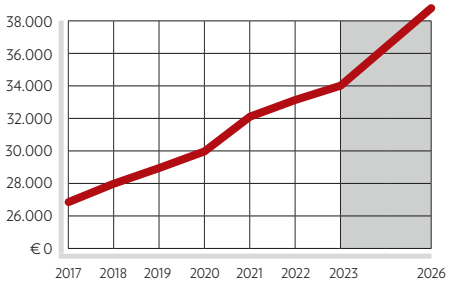
LA QUOTAZIONE È DI 34.000 EURO. IL CAMBIO A CINQUE MARCE MERITA UN 5-10% DI SOVRAPPREZZO

LOTUS ELAN +2S 130
1971-1974

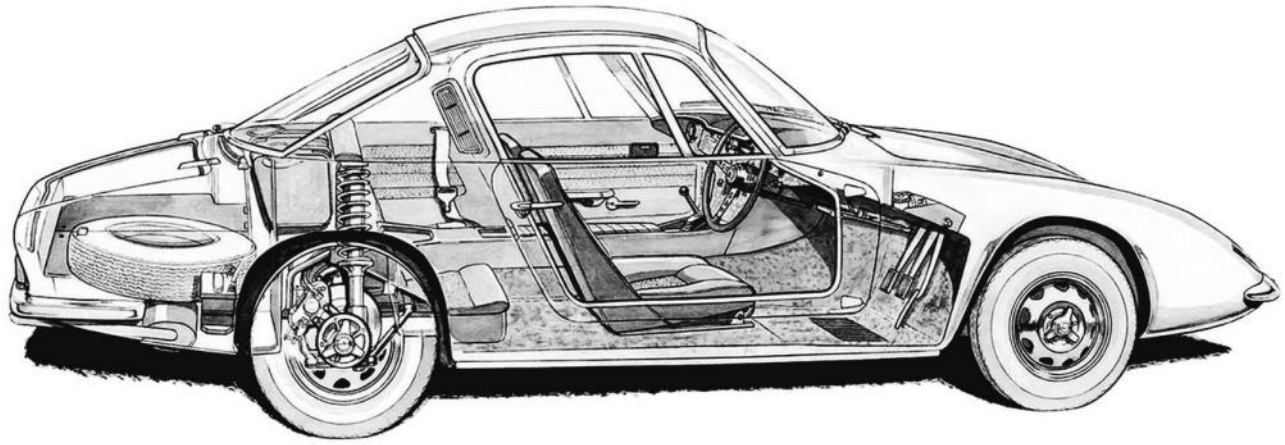


L'edizione d'origine è equipaggiata con cambio manuale a quatto marce che, almeno nel listino, risulterà disponibile anche dopo l'arrivo della trasmissione a cinque rapporti.

LOTUS ELAN +2S 130/5
1972-1974



Al momento la versione con cambio a cinque marce non vale di più. Tuttavia il confort acustico superiore potrebbe determinare una rivalutazione lievemente superiore.



COL MOTORE BIALBERO 1.600 "BIG VALVE"
DA 126 CV LA +2S 130 È IN GRADO
DI TOCCARE I 200 KM/H

LA VIRTÙ È NEL MEZZO

La prima sportiva della Casa con motore in posizione centrale ha prestazioni impensabili nel segmento delle cilindrate 1.500. Da vettura spartana con finestrini e sedili fissi si evolve fino a diventare una raffinata granturismo

Testo di **Massimo Condolo e Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è ora di riscattare quella che a lungo è stata considerata il brutto anatroccolo della Lotus. Questa coupé dalla linea non convenzionale - specie per i canoni del 1966 in cui ha visto la luce - ha un Cx di 0,29 e rappresenta una delle prime applicazioni del motore centrale a una vettura nata per la strada: prima di Chapman vi si erano cimentati costruttori ancora più di nicchia come ATS, De Tomaso, Lamborghini e René Bonnet. Per la sua impostazione e grazie alla tecnica costruttiva che replicava quella della Elan è stata fortemente innovativa e ha introdotto prestazioni prima impensabili per un'auto spinta da una driveline altrimenti paciosa come quella della Renault 16 con il 1.500 Cléon-Alu, un quattro cilindri aste e bilancieri a corsa lunga che però era molto leggero grazie alla costruzione completamente in alluminio. La scelta del motore francese deriva, oltre che dalla leggerezza, dalla volontà di Chapman di trovare fonti alternative ai Ford che, più o meno elaborati in casa o da specialisti come Cosworth, erano stati il bacino in cui Casa aveva pescato più di ogni altro. Suona anche come una ripicca: la Lotus aveva concorso per la Casa dell'Ovale blu, in contrapposizione alla Lola, alla realizzazione di quella che sarà la GT40.

Henry Ford II aveva preferito la Lola, anche perché Chapman voleva imporre alla nuova creatura il nome Lotus, osteggiato da Ford. Originariamente considerata come una sostituta (chiusa) della Seven, l'Europa si è rivelata una vettura ben più fruibile, evolvendosi fino a raggiungere lo status di raffinata GT.

QUOTAZIONI

Alla base del listino c'è la S2: in buone condizioni vale 25.000 euro, se perfetta raggiunge i 37.500 euro. All'estremo opposto, la serie limitata John Player Special, con motore Lotus Twin Cam "Big valve". Le quotazioni AB e A+ sono rispettivamente 38.000 e 57.000 euro.

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
25.000	38.000

2 RESTAURO

Quelle a cui stare attenti sono le "S1", su cui gli strutturisti di Chapman hanno dato il massimo della creatività senza pensare alle riparazioni. La scocca in vetroresina è infatti solidale con il telaio a trave centrale; in caso di danni alla struttura scatolata portante in acciaio è necessario "demolire" almeno in parte il guscio in resina. Su pressione delle Compagnie assicurative, preoccupate per gli alti costi delle riparazioni, la Lotus modifica la tecnica costruttiva sulla successiva S2, dove la scocca in vetroresina è imbullonata al telaio (in 14 punti). Certo la tecnica "nautica" dei primi esemplari è ingegneristicamente molto interessante e offre una rigidezza che la soluzione successiva non garantisce, ma il comportamento stradale non ne risente più di tanto in quanto le torsioni vengono comunque limitate. Anche i ragionieri della Lotus avranno certo ringraziato, perché la costruzione separata di telaio e carrozzeria velocizzava non poco i cicli produttivi.

La struttura lavora allo stesso modo della Elan, ma cambia nella forma per la "baia" posteriore che ospita l'intera catena cinematica, quindi la pianta del telaio non è più una doppia Y come sulla Elan, bensì una T (la sezione frontale, con supporto per l'avantreno e trave centrale alleggerita, estesa fino all'abitacolo) unita a una V molto aperta che inizia all'altezza della paratia posteriore dell'abitacolo. I due bracci sono collegati tra loro tramite una traversa imbullonata che funge da attacco superiore degli ammortizzatori posteriori.

Il telaio è soggetto alla ruggine, è piuttosto vulnerabile agli urti e inoltre può presentare crepe generate da stress.

Uno dei problemi più "rognosi" riguarda il perno delle cerniere delle porte: se è arrugginito e si è "saldato" con le boccole, la sostituzione si tramuta in un incubo. Altro punto da controllare è il mozzo di alluminio della sospensione posteriore, nel quale sono alloggiati i cuscinetti del semiasse: se questi ultimi non sono stati periodicamente controllati e sostituiti, possono aver usurato il carter di lega.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

DISCO FRIZIONE (TWIN CAM)	**€ 142**
KIT REVISIONE DELL'ORTO	**€ 72**
SEDILE COMPLETO	**€ 1031**
COPERCHIO PUNTERIE	**€ 365**
SET BRONZINE DI BANCO	**€ 89**

I club

Lotus Europa
Sito americano con forum, informazioni tecniche e storiche, gallery, indirizzi di ricambisti e restauratori (soprattutto americani). È un ottimo punto di contatto.
Sito *lotuseuropa.org*

Lotus Europa Central
Ancora un sito americano con una miriade di informazioni tecniche sulle varie versioni della Europa.
Sito *lotus-europa.com*

I libri

In primis segnaliamo "Lotus Europa Colin Chapman's mid-engined masterpiece" e "The Essential Buyer's Guide Lotus Europa", entrambi firmati da Matthew Vale e pubblicati da Veloce Publishing. Da Brooklands Books arriva la classica raccolta di prove e articoli dell'epoca "Lotus Europa 1966-75". Divertente "The Lotus Chronicles", racconto di un restauro monumentale scritto da Rob Siegel.

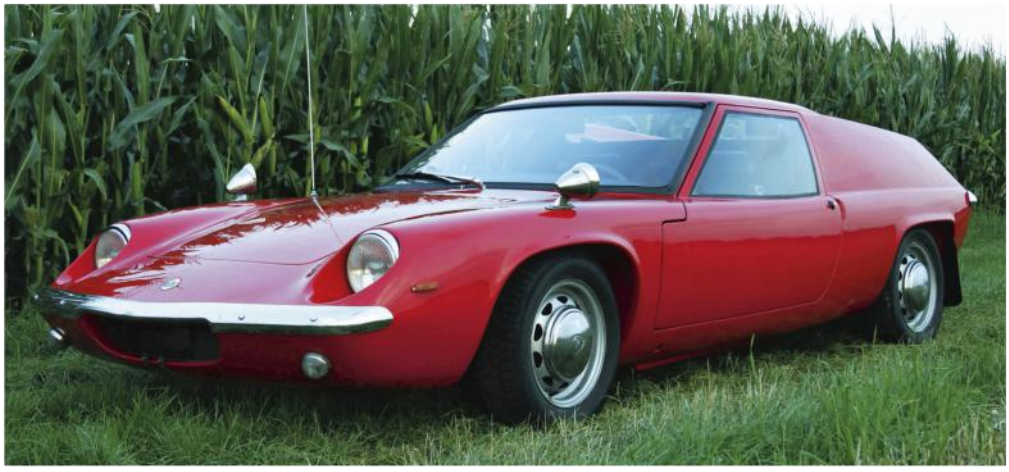
Specialisti

Dave Bean Engineering
Sito *davebean.com*
Europa Engineering
Sito *lotus-supplies.com*
Kampeña Motors
Sito *kampena.com*
R.D. Enterprises
Sito *rdent.com*

3 SU QUALE PUNTARE

"La prima o l'ultima" è un consiglio che vale quasi sempre; l'Europa non fa eccezione. Il fascino della prima serie (Type 46) fa certo più vittime fra gli ingegneri che fra i piloti, perché nasce dalla sua tecnica costruttiva; gli ingegneri apprezzeranno anche come una 1.500 del 1966 superi i 190 km/h senza compressori o proliferazioni di valvole. Si tratta però di un'auto molto spartana, fedele al motto chapmaniano "semplificare, quindi aggiungere leggerezza", pensata per la pista e poco adatta all'impiego pratico: ha i finestrini laterali fissi, il cruscotto in alluminio e i sedili fissi (si può invece regolare la pedaliera) e, come si è visto, il telaio annegato nella scocca in vetroresina.
Le porte non presentano maniglie ma solo il pulsante della serratura. Come accennato il motore è di origine Renault: un quattro cilindri di 1.470 cm^3 da 78 CV a 6.000 giri/minuto, alimentato da un carburatore Solex 35 DIDSA. Il cambio è un manuale a quattro marce sincronizzate, sempre di origine Renault. Completano il quadro meccanico le sospensioni a quattro ruote indipendenti e l'impianto frenante misto, con dischi Girling davanti e tamburi al retrotreno; la servoassitenza è offerta come optional. Rimane in produzione dal dicembre del 1966 all'aprile del 1968, per un totale di circa 650 unità allestite. Nel corso di questo arco temporale sono numerosi gli aggiornamenti introdotti, che danno origine a delle sottoserie intermedie: la Mk 1 (299 unità da dicembre 1966 a ottobre 1967), la Mk 1A (250 vetture da ottobre 1967 a febbraio 1968) e Mk 1B (100 esemplari da febbraio ad aprile 1968). I cambiamenti più evidenti sono l'adozione di finestrini amovibili (che impongono l'aggiunta dei deflettori) e la sostituzione dei gruppi ottici posteriori Carello della Lancia Flavia berlina 815 con i Lucas 807, spesso confusi con quelli dell'Alfa Romeo Giulia GT, che sono simili ma non hanno la luce di retromarcia.
La S2 (Type 54) arriva nell'aprile 1968 e mantiene pressoché immutata la meccanica. Cambia invece la tecnica costruttiva: la scocca in vetroresina non è più solidale al telaio bensì imbullonata. Dall'esterno

LOTUS EUROPA 1966-1968



LOTUS EUROPA S2 1968-1971

LOTUS EUROPA TWIN CAM 1971-1972

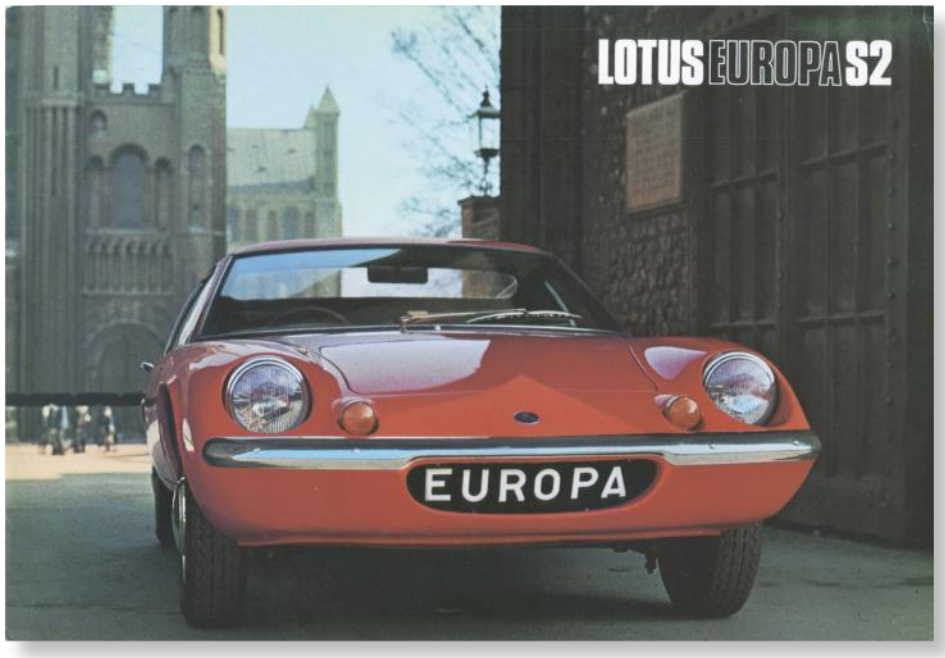
LOTUS EUROPA SPECIAL 1972-1974

si riconosce per gli indicatori di direzione rotondi collocati sul muso, per le maniglie esterne delle porte cromate (non più un semplice pulsante), per i finestrini discendenti, oltretutto a comando elettrico, e per l'abitacolo ben più rifinito, con sedili regolabili longitudinalmente (la pedaliera diviene fissa), plancia con inserto in legno e rivestimenti curati. Nonostante l'incremento di peso di 98 kg, le prestazioni rimangono pressoché le stesse. Dall'aprile del 1968 al dicembre del 1971 sono circa 4.300 le S2 costruite, di cui circa 2.500 sono Type 65, ossia in versione "Federal" per il mercato americano: commercializzate a partire dal 1969 montano il motore da 1.565 cm^3 della Renault 16 TL, con potenza di 80 CV.
La Twin Cam, che segna l'adozione del motore Lotus da 1.558 cm^3 e 115 CV (113 per gli Usa), nasce nel 1971; il cambio Renault 336 della "S1" e S2 precedenti è presto sostituito dal più robusto 352.
La carrozzeria si distingue per il cofano

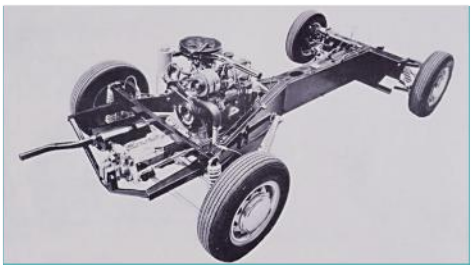
LA SPECIAL VANTA IL MOTORE LOTUS BIALBERO "BIG VALVE" DA 126 CV. A RICHIESTA PUÒ MONTARE IL CAMBIO A 5 MARCE

motore lievemente abbassato per migliorare la visibilità posteriore (la coda risulta senza dubbio più gradevole) e per gli archi passaruota lievemente arretrati per consentire il riposizionamento del propulsore. E arriviamo all'ultima Europa, la Special (Type 74), introdotta nel 1972: l'asso nella manica è il motore Lotus "Big valve" da 126 CV a 6.500 giri, alimentato da carburatori Dell'Orto. A richiesta viene proposto il cambio a cinque marce. Per commemorare la conquista del Mondiale di Formula 1 del 1972 con Emerson Fittipaldi viene realizzata la John Player Special, nera con filetti e modanature sottoporta color oro. La produzione è limitata a 100 esemplari, certificati da una placchetta interna con il numero progressivo. Dopo questo primo lotto, la Casa continua a proporre tale allestimento, non numerato.

LA EUROPA INAUGURA LO SCHEMA A MOTORE POSTERIORE-CENTRALE: DIVERRÀ UNO DEI TRATTI DISTINTIVI DELLA CASA BRITANNICA



Coda imponente
La sezione posteriore delle prime due serie è molto alta e massiccia; la visibilità attraverso il piccolo lunotto è pressoché nulla. Con la Twin Cam il disegno della coda viene "alleggerito", conferendo alla vettura un look senza dubbio più gradevole.



INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Introdotta nel dicembre del 1966, l'Europa è la prima Lotus stradale a motore centrale. Anzi è una delle prime sportive in assoluto ad adottare questo schema. Raffinata la tecnica costruttiva che prevede la scocca in vetroresina incollata al telaio a trave centrale, soluzione abbandonata con la seconda serie per motivi di costi e di difficoltà nelle riparazioni.

• Anno di nascita **1966**

• Totale esemplari prodotti **9.900**

• Totale esemplari prodotti per serie

EUROPA 1966-1968	EUROPA S2 1968-1971	EUROPA TWIN CAM 1971-1972	EUROPA SPECIAL 1972-1974
650	4.300	1.567	3.383

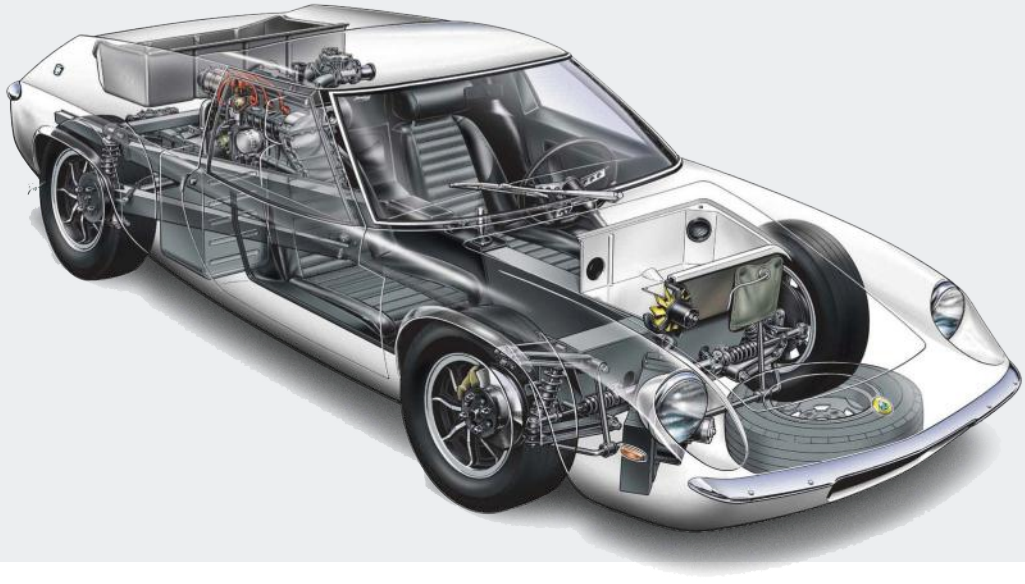
• I principali modelli

EUROPA 1966-1968
Motore Renault di 1.470 cm³, 78 CV. Spartana, ha i finestrini fissi (poi amovibili).

EUROPA TWIN CAM 1971-1972
Coda più bassa; motore Lotus di 1.558 cm³ da 115 CV.

EUROPA S2 1968-1971
Scocca imbullonata; lievi modifiche al muso; medesima meccanica.

EUROPA SPECIAL 1972-1974
Adotta il motore Lotus "Big valve": 126 CV. Optional il cambio a 5 marce.



• Tecnica

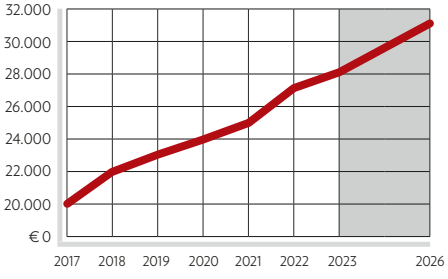
Raffinata semplicità
Lo schema prevede una trave centrale in acciaio e una monoscocca in vetroresina, prima incollati fra loro e poi imbullonati. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti. Sulle prime due serie il motore è un quattro cilindri Renault di 1.470 cm³ interamente d'alluminio; sulla S2 per il mercato Usa la cubatura è di 1.565 cm³, con una potenza di 80 CV.

4 IL MERCATO

Con una produzione totale attorno alle 9.900 unità in quasi 10 anni, l'Europa è una Lotus rara e ambita, in particolare nelle versioni con motore Twin Cam, prodotto dalla Lotus stessa su base d'origine Ford a partire dal 1971, che hanno quotazioni superiori rispetto alle originarie con motore di derivazione Renault 16. Discorso a parte per la Lotus Type 47, che è una vera e propria Europa da competizione, con motore Cosworth e destinata unicamente alle corse: con una produzione attorno alle 70 unità, ha valutazioni di mercato nettamente superiori, che esulano da questa collana. In Italia sono molto poche le Europa presenti e tutte sono saldamente in mano a collezionisti di provata fede Lotus, che si farebbero torturare piuttosto che vendere la loro leggerissima sportiva a motore centrale. Per reperirne una, dunque, è più agevole ricorrere ai mercati esteri, perché l'Europa è un modello a diffusione internazionale, acquistabile presso i più noti commercianti specializzati nella marca di Hethel, che risiedono quasi tutti nel Regno Unito. Tra le versioni con motore di derivazione Renault 16, la cosiddetta "S1", cioè la prima serie, è nettamente più rara, con una produzione complessiva di 650 unità. I puristi distinguono anche i primi 296 esemplari di "S1", quelli con vetri laterali fissi, sedile non regolabile, plancia in alluminio e senza pannelli interni laterali (quindi ancora più leggere e minimaliste) dalle successive dette Mk 1A e Mk 1B (quest'ultima con alcuni dettagli in comune alla S2): Ruoteclassiche non arriva a scendere in un così raffinato dettaglio nelle quotazioni. Per tutte le "S1" la quotazione è di 28.000 euro (label AB) e 42.000 euro (label A+). Le S2, che hanno raggiunto una produzione complessiva di 4.300 esemplari, sono quotate qualcosa meno (25.000-37.500 euro). Abbastanza diffuse le Europa Twin Cam (1.567 unità prodotte) e ancora più di successo le Special, con motore "Big valve" (circa 3.400 esemplari). Le quotazioni sono più alte: è impossibile trovare un esemplare in buono stato per meno di 32.000-34.000 euro. Un ulteriore upgrade di valore per la serie speciale John Player Special, nata per festeggiare il Mondiale di Formula 1 del 1972 conquistato da Emerson Fittipaldi con la Lotus 72. RC

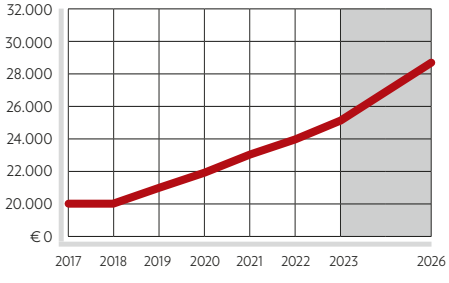
LA PIÙ QUOTATA È LA TWIN CAM IN EDIZIONE JOHN PLAYER SPECIAL; LA MENO AMBITA È LA S2

LOTUS EUROPA
1966-1968



La prima Europa è un'auto spartana come nessun'altra, che perpetua lo spirito dell'originaria Seven. In sostanza un'auto da corsa omologata per la strada.

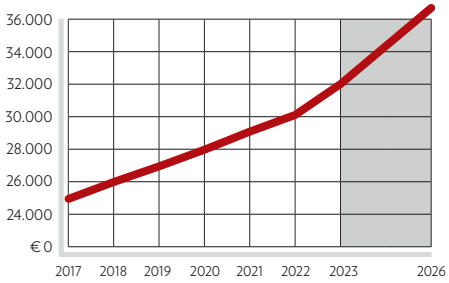
LOTUS EUROPA S2
1968-1971



Vale circa il 10% in meno rispetto alla "S1", ma la S2 è decisamente più facile da reperire. Cede qualcosa al confort, ma sono veramente dettagli. Identiche prospettive di rivalutazione.

LOTUS EUROPA TWIN CAM

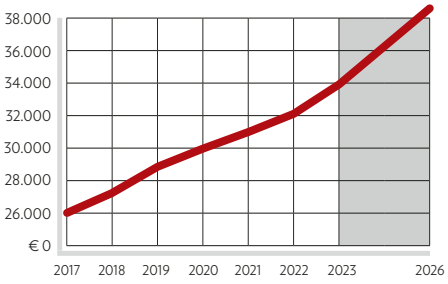
1971-1972



La prima Europa equipaggiata con l'iconico motore Lotus bialbero. In prospettiva, le quotazioni saliranno più rapidamente rispetto a quelle serie precedenti.

LOTUS EUROPA SPECIAL

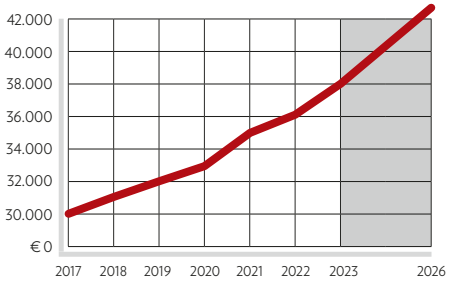
1972-1974



Con il motore Twin Cam "Big valve" da 126 CV, l'Europa raggiunge il massimo delle prestazioni: per questo è ricercatissima dai collezionisti.

LOTUS EUROPA JPS

1972-1973



L'allestimento John Player Special ripropone gli accostamenti cromatici dello sponsor delle Lotus monoposto di Formula 1. Un vero e proprio oggetto di culto.

LA LIVREA JOHN PLAYER SPECIAL È UNA DELLE PIÙ APPREZZATE E RICERCATE

STRETTA PARENTELA

Non sono i modelli più conosciuti del marchio. Sono legati tra loro dalla base meccanica e dal design. Una famiglia iniziata con una shooting brake, declinata poi in versione coupé. Motori da 2 a 2.2 litri, con potenze fino a 183 CV

Testo di **Massimo Condolo e Marco Di Pietro**

LOTUS ELITE

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Il cervello dice "perché sono delle Lotus da viaggio", granturismo ben rifinite che fanno dimenticare definitivamente l'era delle kit car e mantengono prestazioni al vertice. Il cuore dice "perché sono le ultime con un telaio concepito da Colin Chapman". Il nome Elite rimanda subito all'iconica coupé lanciata nel 1957, giudicata al tempo la vettura britannica più innovativa dal dopoguerra; qui però ci riferiamo alla seconda serie (la Type 75, presentata nel 1974), che smette i panni della sportiva pura per vestire quelli da shooting brake. La categoria non è diffusissima, ma nella sua epoca ci sono almeno due concorrenti: Lancia Beta HPE e Volvo 1800 ES - forse più capienti ma certamente non altrettanto performanti. Certo, la "high performance estate", nome che calza molto più alla Lotus che alla Lancia, è un genere che deve piacere, così come devono piacere le linee squadrate anni 70, appena addolcite da qualche curva del tetto o dei finestrini, che hanno esempi illustri soprattutto nelle Lamborghini Espada e Jarama. Delle tre quella che rischia di piacere di più è la Eclat, anch'essa molto Seventies ma senza guizzi che la portano fuori dagli stilemi dell'epoca. L'Excel ne è un po' un restyling al limite del tempo massimo: la linea di cintura che da inclinata diventa orizzontale la modernizza, la verniciatura uniforme nasconde il salto dalla base del parabrezza a quella dei finestrini. A seconda dell'angolazione possiamo vederci un muso in stile Volvo 480, le volumetrie di una Saab 900 e le linee a due volumi squadrate di una Citroën BX, senza che però l'insieme perda gradevolezza.

QUOTAZIONI

Le tre Lotus a motore anteriore hanno quotazioni abbastanza simili: quella che vale meno è la Eclat prima serie: 20.000 euro è la quotazione AB. Al vertice troviamo la Elite S2.2 e le Excel: 24.000 euro (label AB) e 36.000 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
20.000	24.000

2 RESTAURO

Chi è arrivato a questa pagina leggendo gli altri articoli sul restauro delle Lotus avrà già a noia le osservazioni sulle auto con il "backbone chassis" e la carrozzeria in materiale plastico. Tuttavia vale la pena segnalare che sulla Elite debutta un nuovo processo costruttivo, battezzato Vari, acronimo di Vacuum-Assisted Resin Injection: la scocca è formata da due gusci, che vengono poi uniti tra loro.
In Lotus non si inventa nulla in quanto si tratta di una tecnica estesamente impiegata nel settore nautico. Tale processo verrà utilizzato anche per la Eclat e per la Esprit. Quasi tutte le vetture che hanno avuto il telaio sostituito (solo con la Elite seconda serie la trave centrale veniva galvanizzata, trattamento che preservava dall'attacco della ruggine) montano uno chassis rustproof, ma come già visto potrebbero avere in Italia problemi burocratici. Inoltre la presenza di uno telaio non originale riduce grandemente il valore dell'esemplare, che potrebbe non ottenere alcun riconoscimento ufficiale quale veicolo di interesse storico e collezionistico. I telai di questi tre modelli sono i migliori della famiglia quanto a rigidità torsionale e a dissipazione degli urti. Lo schema è quello di una doppia Y, per quanto asimmetrica. Il motore di partenza è il Lotus 907 (1.973 cm^3, 162 CV); i suoi componenti non si trovano dal ricambista sotto casa, ma nel circuito Lotus sono piuttosto diffusi. Dalla primavera del 1980, con l'Elite 2.2 e l'Eclat 2.2, il 907 (soprannominato "torqueless wonder", "meraviglia senza coppia") cede il passo al 912 da 2.174 cm^3, che mantiene la stessa potenza, ma vanta una coppia più corposa. Anche in questo caso il reperimento dei ricambi o di motori completi revisionati non è problematico se ci si muove nell'ambiente degli specialisti. I cambi sono sempre di grande produzione: Ford a quattro marce, Lotus/BMC, Getrag o Toyota a cinque e un automatico ZF, a tre o, sulla Excel SA, a quattro rapporti.

DA SAPERE

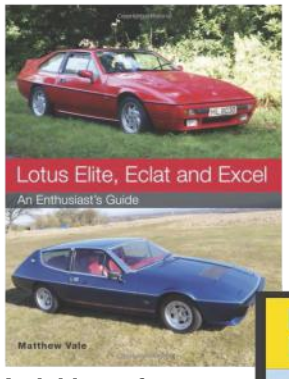
Prezzi dei ricambi

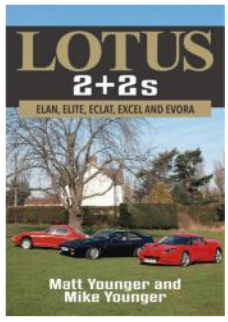
PULEGGIA CINGHIA SERVIZI	**€ 76**
GRIGLIA (ELITE-ECLAT)	**€ 45**
SPORTELLO VANO PLANCIA	**€ 67**
REGOLATORE GIRI (EXCEL)	**€ 221**
RETROVISORE (EXCEL II)	**€ 42**

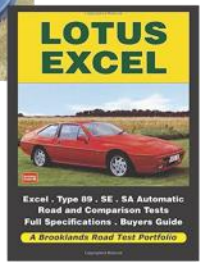
I club

Team Excel
Ha un sito molto completo. Organizza l'Oliver Winterbottom Award, che ricorda il designer della vettura.
Sito *lotusexcel.co.uk*
The Lotus Grand Tourers
Sito *lotusexcel.net*
Lotus Elite-Eclat-Excel Owners
Sito *facebook.com/groups/lotuseliteeclatexcel/*

I libri







La bibliografia è piuttosto ampia, anche se non specifica sui singoli modelli. "Lotus Elite, Eclat and Excel An Enthusiast's Guide" di Matthew Vale è pubblicato da Crowood Press. "Lotus 2+2s Elan, Elite, Eclat, Excel and Evora" di Matt e Mike Younger è del 2018, edito da Amberley. Dalla Brooklands arriva "Lotus Excel".

Specialisti

Esprit Engineering
Sito *espritengineering.co.uk*
Lotus Bits
Sito *lotusbits.com*
RD Enterprises
Sito *rdent.com*
SJ Sportscars
Sito *sjsportscars.com*

LOTUS ELITE 1974-1982

LOTUS ECLAT 1975-1982

3 SU QUALE PUNTARE

La Lotus si è divertita a realizzare tre modelli con poco di più dei componenti che servono per due. Non solo è un'impostazione molto moderna (basta pensare all'attuale proliferazione di modelli di Audi o BMW) ma è naturale, per un'azienda dalla produzione ridotta che doveva destreggiarsi in un periodo in cui non c'era più spazio per gli artigiani dell'automobile e senza numeri e organizzazione industriali non si sopravviveva. Nessuna fra Elite, Eclat ed Excel emerge per un particolare pedigree sportivo o per soluzioni innovative; la tecnica è la stessa per tutte e tre e anche lo stile si ripete, essendo Elite ed Eclat le versioni rispettivamente shooting brake e coupé dello stesso progetto. I due modelli condividono buona parte della carrozzeria (tutta la cintura, il muso, il parabrezza); pure l'Excel nasce come variante dell'Eclat: per i primi due anni di produzione (1980-1982) si chiama infatti Eclat Excel. In casi come questo la prima uscita non è necessariamente quella con più fascino: nell'interesse prevalgono piuttosto i modelli più evoluti e quindi utilizzabili. Per esempio, se pensiamo a lunghi viaggi, cosa più che legittima su una granturismo, una Elite 2.2 (Type 83) con il cambio a cinque marce può essere la scelta più azzeccata, in particolare nella versione 503 che prevedeva aria condizionata e servosterzo (la 504 che aggiungeva il cambio automatico rischia di essere costosa di manutenzione, per quanto uno ZF non abbia problemi di rete d'assistenza). Meno interessante la prima serie (Type 75) per il motore meno potente e il disegno della coda con gruppi ottici piccoli che lasciano un vuoto eccessivo. Cercando il massimo della modernità è chiaramente la Excel (Type 89) il modello giusto: nasce con affidabili componenti Toyota, fra cui il cambio, e subisce un'importante evoluzione meccanica alla fine del 1985, con la versione SE spinta dal motore Lotus 912 High Compression da 183 CV (contemporaneo è il restyling che ha introdotto i parafanghi bombati), e una minore nel 1988, che ha visto

LOTUS EXCEL SE 1985-1992

l'irrobustimento dell'albero motore e altre piccole modifiche ai supporti della meccanica e alla ciclistica. Considerato che nel 1989 la linea è stata appesantita dai nuovi spoiler, il 1988 appare come il millesimo ideale. Nel 1991 è uscita la serie speciale Hethel Celebration di 40 vetture numerate, celebrativa dei 25 anni dello stabilimento di Hethel: 35 pezzi in verde scuro metallizzato (Marque Lotus Metallic) e 5 in Calypso Red, tutte con aria condizionata, impianto hi-fi Clarion con lettore multi-CD, interni in pelle color biscotto con fascia centrale traforata, cerchi in tinta carrozzeria, strumenti illuminati di rosso e moquette in lana di Wilton; la meccanica era quella della versione SE. Se invece si punta sulla Eclat, la versione che vale la pena considerare è la Riviera, nata sulla seconda serie. Ne sono state prodotte 73 su un totale di 223 Type 84 e la loro particolarità è il tetto con pannello anteriore rigido rimovibile: una soluzione che sta a

LA QUADRATURA DEL CERCHIO? LA EXCEL SE, CHE MONTA IL MOTORE DI 2.2 LITRI DA 183 CV. SI AVVICINA AI 220 KM/H

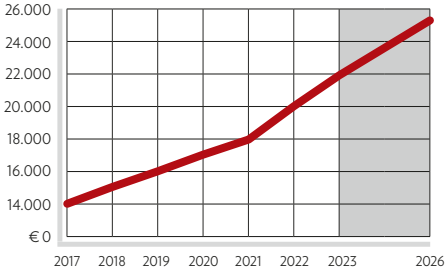
metà tra il tetto apribile classico e lo schema Targa, in quanto la parte mobile copre solo metà del tetto; tutte e due le sezioni, fissa e mobile, erano rivestite in vinile. L'interesse per le Elan-Eclat è dovuto anche all'interno: è il primo veramente ben rifinito su una Lotus e il design è firmato da Giorgetto Giugiaro. Il cruscotto che ricorda quello della Lancia Gamma, con una palpebra qui clonata anche per la console centrale e il portaoggetti, e il volante con le due razze orizzontali e fuse in una barra unica rimarranno sulla seconda serie, mentre i sedili saranno ridisegnati.
Da evitare gli esemplari con il cambio automatico a tre rapporti e soprattutto quelli cui il proprietario ha installato un tetto apribile aftermarket e che ora spaccia per Riviera (che all'epoca della prima serie non esisteva): negli Stati Uniti succede.

4 IL MERCATO

Per chi dispone di un budget compreso tra i 20.000 e i 30.000 euro o poco più, le Elite, Eclat ed Excel rappresentano una formidabile occasione per entrare in possesso di una Lotus dall'eccellente pedigree e dalla produzione molto limitata. Basti pensare che dal 1974 al 1992 la produzione complessiva di questi tre modelli è stata di circa 6.200 esemplari. Una vera rarità! Sul fronte della meccanica, adottano motori a quattro cilindri di 2 litri (907) e poi di 2.2 litri (912). La Elite è il modello più originale, con la caratteristica carrozzeria shooting brake e ampio portellone in cristallo; la Eclat e la Excel sono invece coupé hatchback più classiche, pur nelle loro forme squadrate e sfaccettate tipiche del design automobilistico degli anni 70.
Di produzione squisitamente artigianale, vantano una nutrita schiera di appassionati, che permette a questi modelli di crescere di valore con costanza, sebbene in maniera non elevatissima. Fino a poco tempo fa le quotazioni di Ruoteclassiche non distinguevano prezzi differenti, ma assegnavano a queste sportive un identico valore. Ora il listino è articolato, con un valore leggermente più basso per la Eclat (20.000 euro), uno più alto del 10% per la Elite (22.000 euro, che, nonostante l'originalità delle forme, risulta essere la più prodotta, con oltre 2.500 esemplari) e per le prime Excel (le primissime si chiamavano Eclat Excel) e un ulteriore incremento del 10% per le potenziate Elite 2.2 ed Excel SE (che vanta il 2.2 litri ad alta compressione da 183 CV). Questi valori vanno maggiorati del 50% nel caso ci si imbatta in un esemplare immacolato (label A+). Occorre precisare però che la produzione è stata maggiore per gli esemplari con guida a destra, destinati al mercato interno: questi sono penalizzati in Italia. Generalmente si considera una diminuzione del 20%, ma nel caso di un esemplare in condizioni sublimi, magari con un abbinamento cromatico particolarmente accattivante, è facile per l'acquirente soprassedere al taglio. La vera differenza, più che nel prezzo alto o basso, sta nella richiesta: quelli che non se la sentono di acquistare un esemplare con guida a destra per circolare in Italia sono la maggioranza. Quale sarà il destino commerciale delle tre Lotus della famiglia Elite, Eclat ed Excel? Sicuramente un avvenire positivo, con una crescita delle quotazioni sufficientemente dinamica. RC

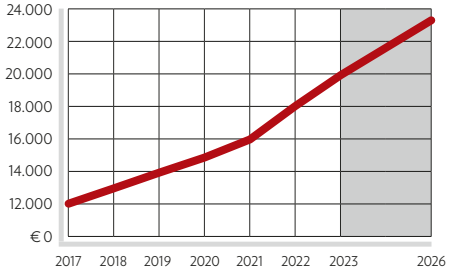
LE PIÙ QUOTATE SONO LA ELITE TYPE 83 E LA EXCEL SE; LA MENO AMBITA È LA ECLAT TYPE 76 (2.0)

LOTUS ELITE
1974-1980



La Elite è il modello d'esordio della serie ed è anche quello di maggior successo commerciale. Monta il quattro cilindri Lotus 907 da 162 CV.

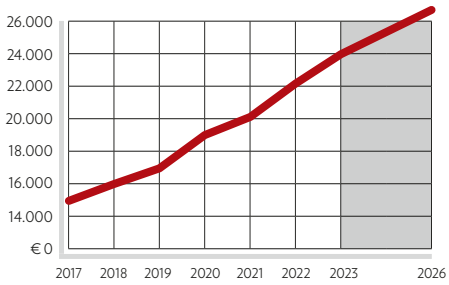
LOTUS ECLAT
1975-1980



La coupé Eclat ha forme più convenzionali rispetto a quelle da shooting brake della Elite; la meccanica è la medesima. Un esemplare perfetto tocca i 30.000 euro

LOTUS ELITE S2.2

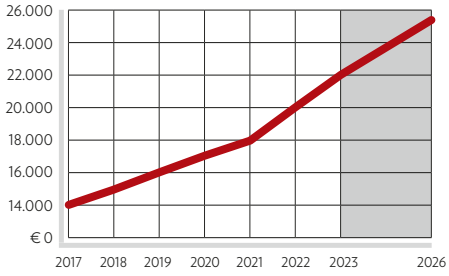
1980-1982



La versione col motore di 2.2 litri arriva alla fine del 1980; la potenza rimane invariata (162 CV); piccoli aggiornamenti estetici Vale il 10% in più rispetto alla serie precedente.

LOTUS ECLAT S2.2

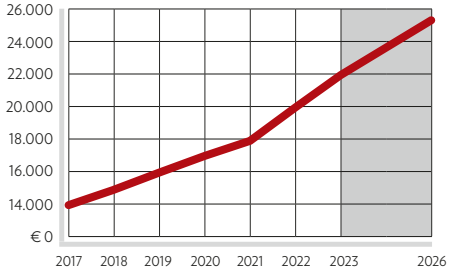
1980-1982



Anche per la Eclat seconda serie arriva il motore maggiorato a 2.2 litri. La produzione è di appena 223 unità. Come nel caso della Elite, la maggiorazione è del 10%.

LOTUS EXCEL

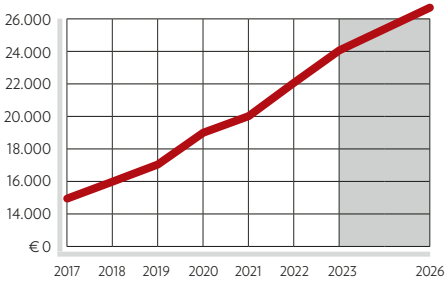
1982-1992



Il valore delle Excel è identico a quelle delle Eclat 2.2. Medesime le prospettive di rivalutazione: una salita costante, sia pure senza particolare slancio.

LOTUS EXCEL SE

1985-1992



La SE monta una versione potenziata ad alta compressione del motore aspirato di 2,2 litri, che raggiunge i 183 CV. È sicuramente una delle versioni più ricercate.

SPIRITO E FORMA

L'essenza sportiva ha dominato su tutto: fin a questo momento la Casa non ha dato eccessivo peso al design. Con Giugiaro cambia tutto. E diviene una star del cinema: nel 1977 è al fianco di Roger Moore in "Agente 007 La spia che mi amava"

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è l'auto che ha convinto il patron di Tesla a ritornare al motore endotermico. Poco conta che quella entrata a far parte della collezione di Elon Musk non sia una normale Esprit, ma la S1 capace di trasformarsi in un sottomarino protagonista del film "La spia che mi amava", capitolo del 1977 di James Bond. Se cerchiamo una scusa più plausibile, perché è una delle poche auto di produzione che replica fedelmente il prototipo da cui deriva. Quella che non aveva ancora un nome ma semplicemente viene definita

"Silver Car" appare al Salone di Torino del 1972, sulla base di un telaio allungato dell'Europa. L'Esprit è un ulteriore passo verso la nuova collocazione della Lotus fra i costruttori d'alta gamma: aggiunge alle indiscusse doti tecniche importanti contributi di design. La matita di Giugiaro all'esterno delinea volumetrie e forme che si erano viste fino ad allora su numerose one-off ma non avevano ancora trovato molte applicazioni, mentre all'interno dà un compendio di design italiano, in particolare con un sapiente uso delle superfici inclinate che richiama le macchine da ufficio Olivetti di Mario Bellini. Dalla "Silver Car" alla prima Esprit di produzione, presentata al Salone di Parigi del 1975, non sembra siano passati tre anni di ingegnerizzazione - o forse sono passati proprio perché non si è scesi a compromessi rispetto alla linea originale: le due auto differiscono per l'inclinazione del parabrezza, i due tergi al posto di quello singolo, la posizione del tappo del carburante e la modanatura cromata sui paraurti. Se l'Elan era una F. 1 con la carrozzeria di una stradale, l'Esprit è una F. 1 con la carrozzeria di una one-off.

LOTUS ESPRIT

QUOTAZIONI

Ruoteclassiche indica un unico valore per tutte le Lotus Esprit ad alimentazione atmosferica, anche se non è escluso che in futuro applichi le opportune distinzioni tra le tre serie. Un esemplare in buono stato (label AB) è quotato 34.000 euro.

Valore € (label AB)

34.000

2 RESTAURO

Che si chiamino Elan, Eclat o Esprit, poco importa: le Lotus anni 60 e 70 rimangono telai monotrave con scocche in materiale plastico appoggiate. I polimeri migliorano, gli strati si ispessiscono, ma le cose da controllare sono sempre quelle. La ruggine del telaio è una compagna inseparabile, o quasi; la buona notizia è che dal 1980 la struttura è in acciaio trattato e quindi si possono dormire sonni più tranquilli. Comuni a quasi tutte le altre Lotus sono anche le osservazioni sulla meccanica. L'albero di trasmissione deve avere i giunti cardanici originali Spicer e in perfette condizioni, altrimenti i giochi eccessivi possono farlo urtare contro la "spina" centrale del telaio rovinandola. Una decina d'anni fa gli inglesi dicevano che una Esprit sana fa solo rumore di punterie e che una con problemi alla meccanica valeva zero. I rialzi delle quotazioni e dei costi di manutenzione e restauro hanno cambiato un po' le cose, ma la loro checklist è sempre valida. Occhio alla pressione dell'olio, innanzitutto. Il motore non deve surriscaldare, pena il deterioramento delle guarnizioni e in particolare di quella della testa. Anche le bobine d'accensione patiscono molto il caldo, mentre la circolazione dell'olio non perfetta fa spesso grippare l'ultimo cuscinetto di banco lato cambio del motore 912. Il collettore di scarico non dà normalmente problemi, ma è molto caro da sostituire, per cui occhio a eventuali crepe. La meccanica, proseguono le riviste britanniche, è fatta per percorrere non più di diecimila chilometri l'anno; il cambio è di origine Citroën SM. Ancora gli inglesi dicono di non preoccuparsi delle rifiniture, perché i componenti per ripristinare ci sono tutti, anche attraverso la rete Lotus. Affermazione da prendere con le molle, specie se si vuole intraprendere un restauro filologicamente ineccepibile: non è detto per esempio che gli interni in tessuto tartan della S1 o i rivestimenti del cruscotto delle S2 e S3 siano poi così facili da reperire.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

AMMORTIZZATORI POST. A GAS	**€ 321**
VALVOLA (ASP./SCARICO)	**€ 20**
DISCO FRIZIONE	**€ 171**
INTERRUTTORE ALZAVETRO	**€ 49**
FANALE POSTERIORE (S2-S3)	**€ 154**

I club

Lotus Esprit World
Club anomalo, che non organizza raduni, ma accoglie soci da tutto il mondo e gestisce un ottimo sito con informazioni storiche, indirizzi di ricambisti, prove su strada dell'epoca.
Sito *lotusespritworld.com*
Esprit Club
Sito *lotusesprit.net*

I libri

Finalmente un testo (anche) in italiano: "Lotus Esprit" di Gérard Crombac, pubblicato da Automobilia. Poi abbiamo "Lotus Esprit" di Matt e Mike Younger (Amberley Publishing); di Jeremy Walton "Lotus Esprit, Mid-engined S1, S2, S3 & Turbo" (Osprey Autohistory) e "Lotus Esprit, the Original Story" (Coterie PR). Rémy Solnon ha invece pubblicato con Les Presses Littéraires "Lotus Esprit Le grand tourisme à l'anglaise".

Specialisti

Esprit Engineering
Sito *espritengineering.co.uk*
Lotus Bits
Sito *lotusbits.com*
Lotus Marques
Sito *lotusmarques.com*
PNM Parts
Sito *pnmparts.co.uk*

3 SU QUALE PUNTARE

Sulla prima, certamente. Così vicina al prototipo, pulitissima nelle linee tanto da aver creato qualche problema di surriscaldamento perché il vano motore era poco ventilato a causa dell'assenza di prese d'aria di dimensioni adeguate, così essenziale ed elegante nella forma del cruscotto. La linea senza fronzoli spiega l'ispirazione del nome: è leggerezza, puro spirito che sfreccia nell'aria - e chissà perché Giugiaro la voleva chiamare Kiwi, come uno dei pochissimi uccelli inadatti al volo. Ne sono stati prodotti 894 pezzi fino al 1978, per cui non è così semplice trovarne una. Il restyling del luglio 1978, che dà origine alla S2, risolve il problema dell'aerazione inserendo le due "orecchie" dietro le porte per l'estrazione a depressione dell'aria calda; la linea non ne risulta troppo appesantita; maggiore invece è l'impatto del nuovo spoiler sotto il paraurti anteriore, più massiccio di quello a lama della prima serie. La forma abbatte però il Cx, che raggiunge il valore di tutto rispetto di 0,335. La batteria passa dall'abitacolo nel bagagliaio, il cruscotto è rivestito e compare un orologio digitale. I nuovi cerchi di lega sono prodotti in Italia dalla Speedline; al loro disegno ha partecipato personalmente Chapman. Ne saranno costruite 1.061, tutte con motore 907, di cui 147 (il numero è attendibile ma non ufficiale) in livrea John Player Special, realizzata nel 1978 per celebrare la vittoria di Mario Andretti nel Mondiale di F. 1. Ovviamente la carrozzeria è nera con dettagli in oro (brancardi, cerchi e filetti). Sono auto full optional, con un volante a tre razze anziché a due. Ne erano previste 300, ne sono state realizzate meno anche per la fine del contratto di sponsorizzazione: sempre secondo i dati non ufficiali, 94 sono rimaste in Gran Bretagna, 10 hanno preso la via della California e 6 degli altri 49 Stati degli Usa, 27 sono finite nel resto del mondo.
Nel 1980 arriva un modello di transizione denominato S2.2, che tiene a battesimo il motore 912 da 2.2 litri, sempre realizzato dalla Lotus a partire da un monoblocco Ford e comune agli altri modelli dell'epoca. La potenza rimane la stessa del due litri,

LOTUS ESPRIT 1976-1978

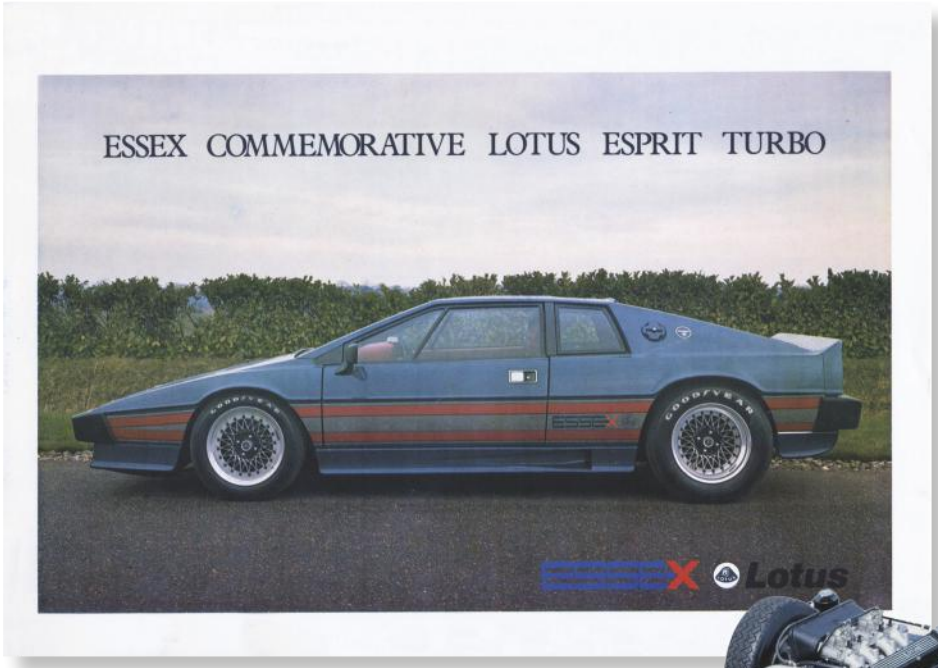
LOTUS ESPRIT S2 1978-1981

ma l'erogazione di coppia molto più favorevole aumenta l'elasticità e fa calare i consumi. Il nuovo motore ha una coppa dell'olio diversa (realizzata per poterlo montare sulla Sunbeam Lotus, sviluppata in collaborazione con la Chrysler) e ha cuscinetti di banco e alberi a camme irrobustiti. Il telaio è trattato in cataforesi. Ne saranno costruiti soltanto 88 esemplari, dopo i quali entra in produzione la S3. Nella primavera 1980 aveva esordito la prima Lotus turbocompressa, la Essex Turbo Esprit celebrativa del nuovo sponsor del team di Formula 1, Essex Overseas Petroleum Co, che sostituisce John Player Special. Il motore 910 a carter secco, sempre di 2.2 litri, è alimentato da due carburatori Dell'Orto e monta un turbo Garrett T3: la potenza è di 210 CV a 6.250 giri. Per gestire meglio tale esuberanza, l'autotelaio viene riprogettato: lo chassis, ora zincato, è aggiornato sia nella sezione anteriore sia in quella posteriore e vengono riviste anche

LA S3 È GIUDICATA LA VERSIONE ASPIRATA PIÙ EQUILIBRATA E LA MIGLIORE QUANTO A GUIDABILITÀ

le sospensioni. Le Essex Turbo montano una radio Panasonic di serie e sono blu scure con la fascia argento e rossa dei colori dello sponsor, ma sembra ne siano uscite anche in tinte di serie. Nuovi sono anche i paraurti e i sedili, più imbottiti e rivestiti in pelle (a richiesta).
La produzione si ferma a 45 esemplari. Il telaio e varie soluzioni estetiche della Essex (fra cui paraurti e quadro strumenti - senza ovviamente il manometro del turbo) vengono ripresi nel 1981 per la S3, l'ultima serie di Esprit con il disegno di Giugiaro. Ha sospensioni migliorate e scocca più rigida; è ritenuta la migliore Esprit quanto a comportamento in strada. Gli interni sono completamente nuovi e gli strumenti sono uguali per la versione aspirata e per la Turbo (che trattiamo nel prossimo capitolo).

LA ESPRIT È LA SPORTIVA PIÙ LONGEVA DELLA CASA. IL SUO CICLO VITALE INIZIA NEL 1976 E SI CONCLUDE NEL 2004



Prove generali
La prima versione sovralimentata compare nel 1980: è la serie limitata Essex Turbo, omaggio allo sponsor del team di Formula 1. Per gestire la potenza esuberante (210 CV) il telaio viene rivisto; in particolare viene aggiunta una struttura tubolare nella parte posteriore. Aggiornate anche le sospensioni.

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La Esprit viene realizzata sul telaio dell'Europa Twin Cam. Il motore è un quattro cilindri bialbero di 1.973 cm^3 (Type 907) da 162 CV. Nel 1980, con la S2.2, viene montato il 2.174 cm^3 (Type 912) con potenza invariata. Questo propulsore viene ereditato dalla S3. Il telaio viene ampiamente rivisto (con le sospensioni) per la Esprit Essex Turbo del 1980, poi adottato sulla S3.

• Anno di nascita 1976

• Totale esemplari prodotti 2.830

• Totale esemplari prodotti per serie

ESPRIT
1976-1978
894

ESPRIT S2
1978-1980
1.081

ESPRIT S2.2
1980-1981
88

ESPRIT S3
1981-1987
767

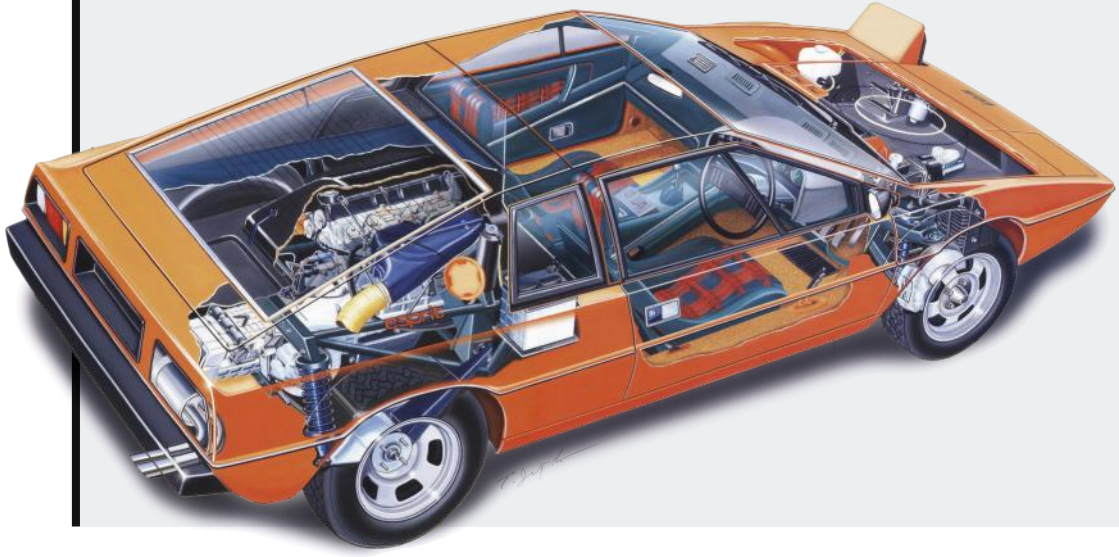
• I principali modelli

ESPRIT
1976-1978
Presentata a Parigi nel 1975, monta un 2.000 da 162 CV, mantenuto fino al 1980.

ESPRIT S2.2
1980-1981
La cubatura sale a 2.2 litri, ma la potenza rimane la medesima: 162 CV.

ESPRIT S2
1978-1980
Sono adottate prese d'aria sui montanti; spoiler avvolgente anteriore.

ESPRIT S3
1981-1987
Rinnovati il telaio e le sospensioni. Rivisti anche gli interni. Cerchi ruota BBS.



• Tecnica

Novità nascoste
Il telaio è quello della Europa. Sulla S3, che eredita gli aggiornamenti introdotti sulla Essex Turbo, l'avantreno non è più di derivazione Opel Ascona, ma adotta lo schema a bracci sovrapposti (già visti sulla Elite e sulla Eclat), mentre la sospensione posteriore è inedita, con l'aggiunta di bracci inferiori oscillanti. Nuovo anche il telaio.

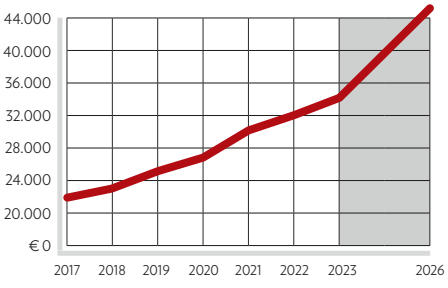
4 IL MERCATO

Un'icona della produzione Lotus, rimasta in listino per quasi 30 anni, pur rimanendo confinata nell'ambito dei piccoli numeri (poco più di 10.000 esemplari in tutto). Un'auto che, nata con motore 907, un quattro cilindri bialbero di 2 litri aspirato (due carburatori doppio corpo) da 162 CV, è stata sempre più trasformata fino a diventare una poderosa supercar con propulsori sovralimentati sia a quattro cilindri di 2.2 litri da 267 CV sia V8 (a partire dal 1996) da 355 CV.
Ma la purezza della linea della prima Esprit, disegnata da Giorgetto Giugiaro, si è un po' persa per strada. Ed è per questo che le prime tre serie con motore aspirato rimangono per gli appassionati come una sorta di categoria a sé, da preservare e collezionare con grande amore. Sono auto che, se perfette, veleggiano ormai attorno ai 50.000 euro (una barriera già infranta dal label A+), ma che sono destinate a salire ancora parecchio. Fino a qualche anno fa le Lotus Esprit erano considerate le avversarie "povere" delle contemporanee Ferrari 208-308 GTB, che potevano vantare su ben più prestigiosi e raffinati motori V8. Ora non è più così. Se è vero che le berlinette Ferrari veleggiano verso i 100.000 euro (e in alcuni casi li superano pure), alcuni esperti ritengono che il gap verrà, se non proprio colmato, almeno ridotto di molto. Ruoteclassiche non distingue le quotazioni delle tre serie delle Esprit aspirate: "S1" (denominazione attribuita dopo la presentazione della seconda serie), S2 e S3 sono valutate allo stesso livello (34.000 euro nella label AB, 51.000 euro in quella A+). Ma è probabile che le "S1" prima o poi si distingueranno per una stima maggiore, data anche la produzione più limitata (894 unità), così come la S3 potrebbe posizionarsi a metà strada tra la "S1" e la S2, dato che anch'essa è stata prodotta in numeri molto bassi

SEBBENE LA QUOTAZIONE SIA AL MOMENTO UNICA, LA PRIMA SERIE HA MIGLIORI PROSPETTIVE

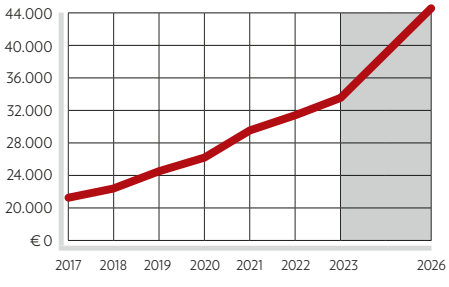
(767 esemplari) perché al tempo surclassata nelle preferenze dalla Esprit Turbo. La S2 è la più prodotta (1.081 unità, cui si aggiungono le sole 88 unità della serie intermedia S2.2 con il motore di 2.2 litri). Quanto potrebbe rivalutarsi la Esprit prima serie rispetto alla S2? Circa il 20% in più; mentre la S3 potrebbe apprezzarsi, sempre nei confronti alle S2, di circa un 10%. La presenza della guida a destra rappresenta sempre una penalizzazione, valutabile attorno al 20-30%. RC

LOTUS ESPRIT
1976-1978



C'è chi sostiene che la purezza della prima Esprit, ormai rarissima, sia imbattibile. Per questo motivo il suo valore potrebbe salire di più rispetto a quello delle serie successive.

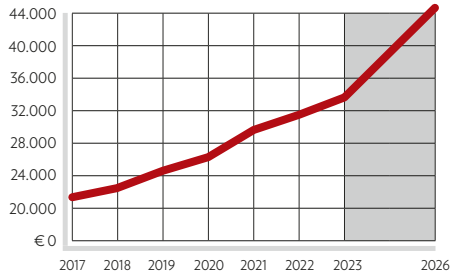
LOTUS ESPRIT S2
1978-1980



Un lieve restyling distingue le seconda serie, che vanta numeri di produzione un po' più alti. In prospettiva, quindi, potrebbe essere questa la versione meno appetibile.

LOTUS ESPRIT S2.2

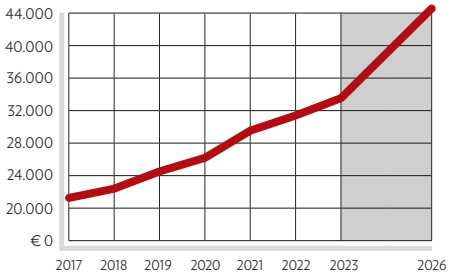
1980-1981



Porta al debutto il motore di 2.2 litri; la potenza però rimane invariata: 162 CV. Viene prodotta in 88 esemplari. La rarità potrebbe determinare un maggiore apprezzamento.

LOTUS ESPRIT S3

1981-1987

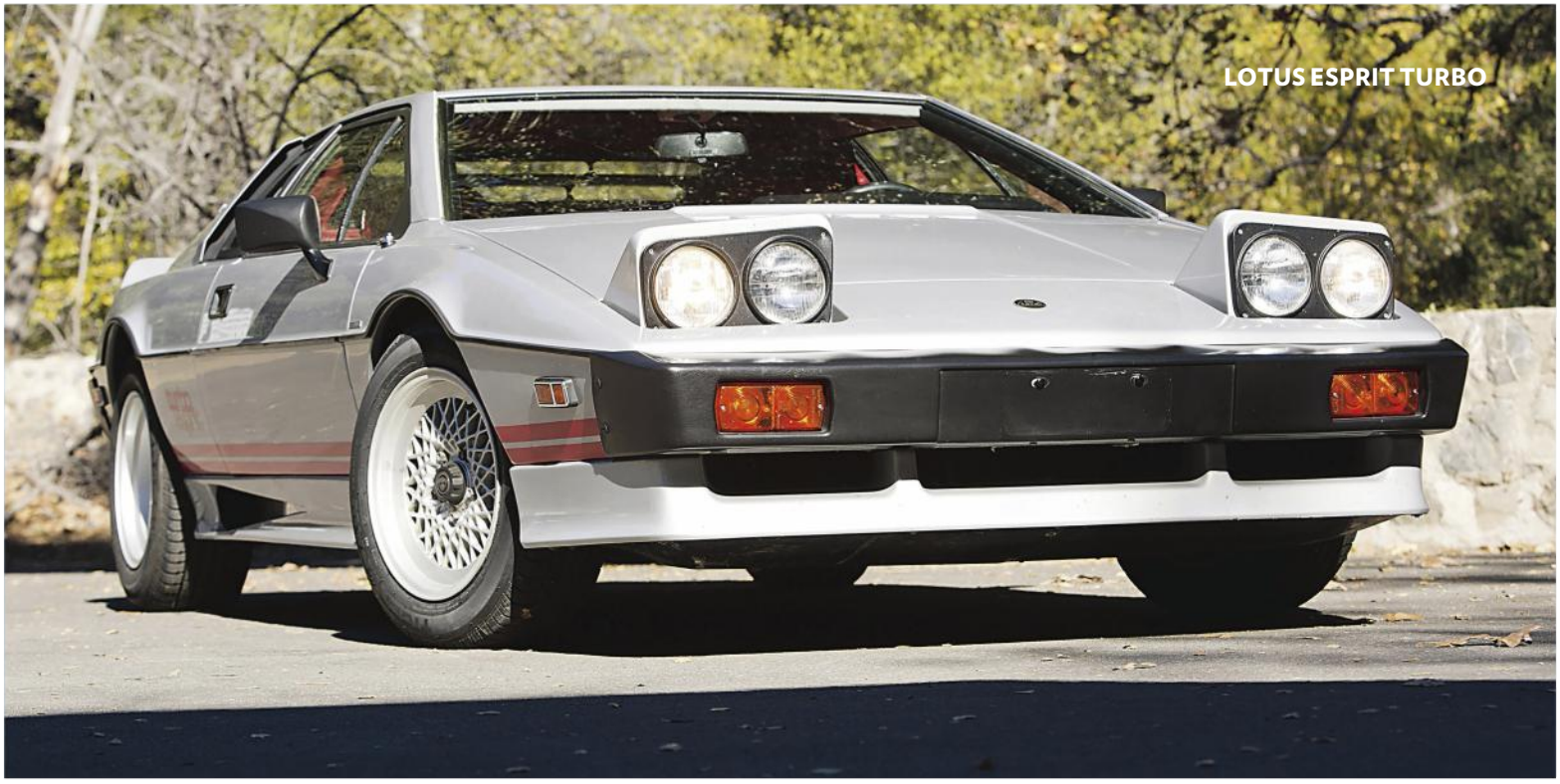


Ultima versione aspirata della Esprit firmata Giorgetto Giugiaro. Produzione limitata (767 unità) perché al tempo la clientela preferiva la Turbo.

L'ERA GIUGIARO

È l'ultima e la più evoluta della famiglia "Giugiaro" e fa tesoro delle esperienze acquisite con la Essex. Il suo 2.2 litri da 210 CV (poi portati a 218) sfiora i cento cavalli/litro. Le sospensioni ampiamente riviste rispetto alla S2 aspirata fanno meraviglie

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



LOTUS ESPRIT TURBO

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

L'Esprit Turbo - la prima a chiamarsi semplicemente così - si trova al centro di una congiunzione particolarmente favorevole: al motore potente abbina il disegno originale di Giugiaro, poco toccato nonostante sia giunta al secondo restyling. Mantiene quindi intatto il fascino delle linee tese a prestazioni di tutto rispetto sia in velocità massima sia in accelerazione. È anche la prima Lotus turbo di serie, dopo la Essex nata ai tempi della seconda serie e prodotta in quantità molto limitate (45 unità), che è stata il laboratorio proprio per questa versione. Il motore nasce a carter secco (poi passato a quello umido per aumentare l'affidabilità). I 210 CV portano la potenza specifica verso i cento cavalli/litro, valore che, se oggi è alla portata di molti motori, nel 1980 era un risultato invidiabile: il rovescio della medaglia è qualche appesantimento estetico come le prese d'aria Naca per la ventilazione del vano motore, o l'allargamento di quella frontale sotto il paraurti perché i due radiatori (acqua e olio) hanno dimensioni generose. Grazie all'esperienza della Essex la Turbo su base S3 ha un telaio più rigido che si traduce in un comportamento su strada ancora migliore; anche sull'Esprit beneficia del trattamento con cataforesi introdotto a inizio anni 80 su tutti i "backbone chassis" della gamma Lotus. All'interno il disegno del cruscotto è immutato, ma le plastiche rivestite perdono l'eleganza dello stile italiano delle prime serie. I sedili si imbottiscono e cambiano forma; grazie ai poggiatesta più ampi e al diverso angolo dei fianchetti hanno un aspetto antropomorfo: sembra quasi di sedersi su un Bibendum Michelin...

QUOTAZIONI

Ruoteclassiche prevede una quotazione unica per le due varianti successive della Lotus Esprit Turbo, entrambe prodotte su base S3. Il valore per un esemplare in buono stato è di 36.000 euro, che salgono a 54.000 euro per uno immacolato.

Valore € (label AB)

36.000

2 RESTAURO

Con l'Esprit sovralimentata la Lotus acquisisce una tessera del club del turbo con un numero molto basso. La posizione era molto ambita, in un circolo molto esclusivo, di cui facevano parte BMW, Porsche e Saab: insomma, la Lotus era in buona e aristocratica compagnia. Plaudendo all'innovazione, non si può dimenticare che turbocompressore, nei primi anni 80, non significava ancora l'affidabilità assoluta di oggi: è un componente che lavora ad alte temperature, che deve raggiungere e lasciare con molta gradualità. Natura non facit saltus, insomma, nemmeno nella termodinamica applicata ai metalli. Quindi, se un'Esprit è spesso stata spremuta da fredda e spenta repentinamente da calda, facilmente molte cose nel motore non andranno, a cominciare dall'alberino della girante del turbo - che per fortuna è un Garrett T3, facile da reperire nuovo o di rotazione. Le prime avevano oltretutto un motore a carter secco, ideale per le curve ad alta velocità in pista, ma più problematico nel traffico di ogni giorno. Il primo controllo da fare prima dell'acquisto o comunque prima di mettere le mani al motore è l'assenza di perdite e trafilaggi. Sul telaio si può stare tranquilli, anche se i cinque anni della garanzia anticorrosione sono ormai scaduti: sulle Lotus di questa generazione, infatti, le parti metalliche erano meglio protette dal contatto con acqua e umidità grazie al disegno più avvolgente delle carrozzerie. Il nuovo paraurti dissipa meglio l'energia, per cui le microcrepe sono meno frequenti rispetto alle Lotus anni 70; l'iniezione di resina sottovuoto ha migliorato notevolmente la resistenza delle scocche. La sospensione anteriore è comune all'Elite, quindi reperibile tra ricambisti e officine specializzate. Le versioni HC prodotte nell'ultimo anno non si segnalano per particolari problemi grazie all'adattamento (pistoni forgiati Mahle e collettore di scarico ridisegnato) alla maggiore compressione.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

CENTRALINA MOTORE	**€ 686**
KIT FRIZIONE	**€ 212**
RADIATORE	**€ 371**
PINZA FRENO	**€ 120**
POMPA ACQUA (RIGEN.)	**€ 143**

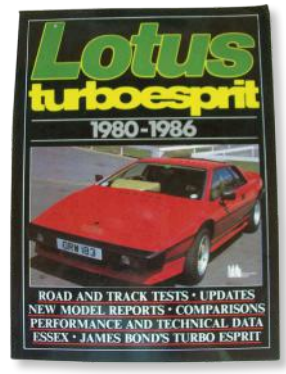
I club

Lotus Drivers Club
Sodalizio inglese aperto a tutti i modelli anche se focalizzato su quelli dagli anni 80 in avanti.
Sito *lotusdriversclub.org.uk*

Club Lotus Italia
Sito *clublotusitalia.it*

LotusEspritTurbo.com
Non un club, ma un sito molto ricco.
Sito *lotusespritturbo.com*

I libri



Un solo volume è dedicato specificamente alla versione sovralimentata della terza serie: la raccolta di prove dell'epoca curata al solito dall'editore Brookland Books e pubblicata nel 1987: "Lotus Turboesprit 1980-1986". Notizie sulle Turbo sono inserite anche nel volume di Gérerd Crombac "Lotus Esprit", pubblicato da Automobilia.

Specialisti

Esprit Engineering
Sito *espritengineering.co.uk*

Lotus Bits
Sito *lotusbits.com*

PNM Parts
Sito *pnmparts.co.uk*

SJ Sportcars
Sito *sjsportscars.com*

3 SU QUALE PUNTARE

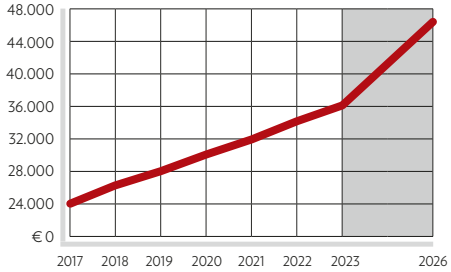
Il catalogo della S3 Turbo non lascia molta scelta. Anzi, all'epoca non ne lasciava proprio, perché delle due versioni disponibili la seconda, uscita nel 1986, ha sostituito la prima. Quando nasce, nel 1980, la Turbo è spinta dal motore 910, inizialmente a carter secco, con il turbo lubrificato attraverso il condotto principale dell'olio. È il classico quattro cilindri Lotus bialbero a sedici valvole da 2.174 cm^3 che eroga 210 CV a 6.250 giri e la coppia (27,7 kgm) a 4.500; per adottarlo, la Esprit si è aggiornata nella frizione e anche la campana del cambio è variata. Il rapporto di compressione del motore è 7,5:1; il turbo lavora a 0,55 bar. Dal marzo del 1983 il motore è a carter umido, soluzione più affidabile per una vettura stradale. Nell'autunno di quello stesso anno piccole modifiche rendono il bagagliaio più capiente e viene proposto il tettuccio apribile (e amovibile) in cristallo. Nell'ottobre del 1986 il testimone passa alla Esprit Turbo HC: la novità, come la sigla identificativa lascia intuire, è il motore High Compression. Al fine di ottenere qualche

LOTUS ESPRIT TURBO 1981-1986

4 IL MERCATO

La prima delle Esprit sovralimentate è la Essex, modello con livrea dedicata all'omonimo sponsor del team Lotus di Formula 1 (un'azienda petrolifera americana): una serie limitata realizzata partendo dalla serie S2 in soli 45 esemplari, le cui quotazioni superano di gran lunga il limite massimo previsto dalla nostra collana Guida al collezionismo. In realtà la Essex, come abbiamo visto, beneficia di tali importanti aggiornamenti su telaio e sospensioni, poi ereditati dalla S3, da poter essere considerata la capostipite di tale generazione. Dunque, se si esclude questa primizia, le Turbo su base Esprit "Giugiaro" sono tutte realizzate sulla serie S3. In pratica non c'è una differenza di valutazione tra le prime dotate di motore di 2.2 litri con carter secco (fino al 1983) e le seguenti con carter umido. Così come identica è la quotazione delle Turbo HC (High Compression), dotate di qualche cavallo in più (218 anziché 210). Le differenze, motore a parte, sono così di poco conto che anche in un prossimo futuro sarà ben difficile che Ruoteclassiche ipotizzi quotazioni differenziate per queste due "versioni". Del resto, con una produzione di poche centinaia di unità, il prezzo cambia solamente in base alle condizioni di conservazione oppure in relazione ai costi sostenuti per un restauro.
Le Turbo della serie S3 sono auto molto gradite ai collezionisti Lotus, pur scontando una salute cagionevole dovuta soprattutto alla costruzione molto artigianale: le Esprit successive, sia le X180 sia le S4 o le V8 (queste ultime sono biturbo) garantiscono una qualità e un'affidabilità nettamente superiori. Sono queste considerazioni a determinare per le S3 Turbo un valore che, pur leggermente più alto rispetto alle versioni aspirate, risulta però inferiore a quello delle serie successive, privilegiate non tanto dalle prestazioni più elevate, quanto piuttosto da una migliore qualità complessiva. RC

ESPRIT TURBO (CARTER SECCO)
1981-1983



Passate alla produzione di serie dopo la sperimentazione della rarissima Turbo Essex, le S3 sovralimentate conservano il motore di 2.2 litri a carter secco.

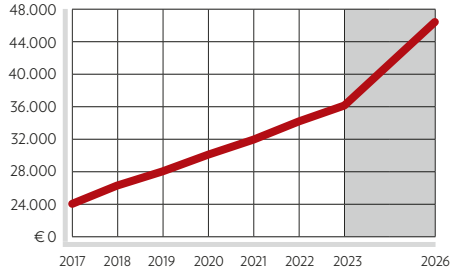
cavallo in più, si montano pistoni forgiati Mahle, carburatori Dell'Orto DHLA 45M (anziché i 40 DHLAH) e un nuovo collettore di scarico; il rapporto di compressione viene portato a 8:1. Il risultato sono 218 CV a 6.250 giri. Il motore è pronto per la benzina a 95 ottani, anche se viene consigliato l'impiego della 98; velocità massima e accelerazione rimangono pressoché invariate. Appartengono a questa serie le 21 vetture

INIZIALMENTE IL MOTORE È A CARTER SECCO. A FINE 1986 ARRIVA LA VERSIONE HC AD ALTA COMPRESSIONE

dell'edizione che celebrava altrettanti anni di attività dello stabilimento di Norfolk: cinque blu, cinque rosse, undici argento metallizzato. Presentano interni in pelle di colore coordinato, un set di valigie anch'esso in tinta, impianto stereo Clarion con equalizzatore. Ormai la Esprit Turbo "Giugiaro" giunge alla fine del suo ciclo vitale (dopo 2.272 unità costruite): nel 1987 arriva la serie X180, che traghetta la Esprit nel nuovo decennio.

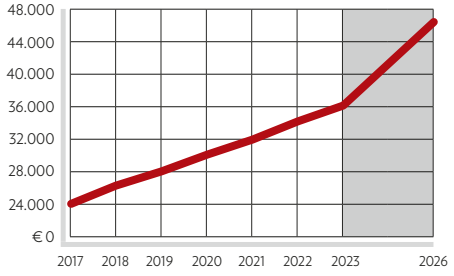
LOTUS ESPRIT TURBO HC 1986-1987

ESPRIT TURBO (CARTER UMIDO)
1983-1986

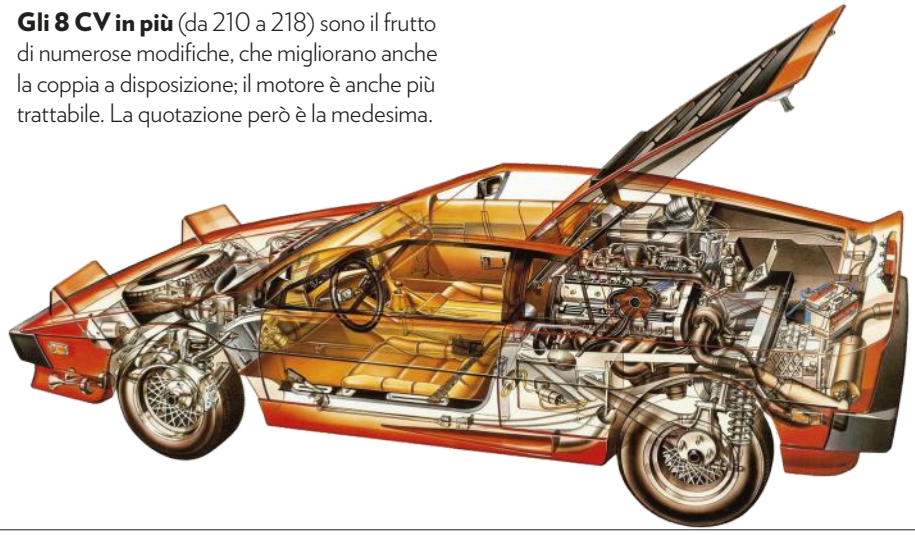


A partire dalla primavera 1983 il motore Turbo adotta il carter umido, senza variazioni di prestazioni rispetto alla precedente edizione. Le quotazioni sono identiche.

ESPRIT TURBO HC
1986-1987



Gli 8 CV in più (da 210 a 218) sono il frutto di numerose modifiche, che migliorano anche la coppia a disposizione; il motore è anche più trattabile. La quotazione però è la medesima.



DAVVERO "SPECIAL"

Appartiene alla famiglia "di mezzo" identificata dalla sigla X180, nata dalla matita di Peter Stevens. Il motore di 2.2 litri adotta l'iniezione elettronica e l'intercooler ad acqua: la potenza tocca i 264 CV. Per il 1992, su alcuni mercati, arriva il 2.000 da 243 CV

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

LOTUS ESPRIT TURBO SE

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Non ce ne voglia Peter Stevens, il designer che dà forma nel 1987 alla Esprit a scocca unificata serie X180 (aspirata e Turbo), ma la ragione principale che vediamo nella scelta di una Turbo Special Equipment non è la linea uscita dalla sua matita. Arrivare dopo Giugiaro non avrebbe facilitato il compito a nessuno e non si può neanche dire che Stevens abbia svolto male il compito, anzi. La sua vettura, che mantiene le volumetrie concepite dal mago italiano (aumentando l'abitabilità interna, cruccio di ogni supersportiva), è tutt'altro che brutta anche se è una di quelle auto che vanno scelte in un preciso colore, in questo caso l'iconico British Racing Green che le dona veramente molto. Ma l'intervento di Stevens rimane l'aggiornamento smussato di una linea che nasce tesa, oltretutto funestato da un'unica scelta veramente discutibile, i gruppi ottici posteriori oversize presi a una Toyota serie AE86. Una volta entrati (sarebbe meglio dire "scesi a bordo") passa la voglia di fare qualsiasi critica, ma per le prestazioni e non per l'arredamento dell'abitacolo che invece ne meriterebbe più d'una: risente ancora molto del disegno di quello originale, ma non si adatta perfettamente all'opulenza dei materiali qui utilizzati; la grafica del pannello di comando del condizionatore, poi, sembra fatta con i trasferibili come nell'elettronica

amatoriale. Il mercato l'ha accolta benissimo da subito: 564 unità consegnate da maggio a dicembre del primo anno di produzione (1989), oltre 1.600 fino a termine carriera, nel 1994. Un anno e mezzo dopo il lancio il suo prezzo era già salito del 10%, valore che conferma l'interesse del pubblico.

QUOTAZIONI

Per la SE, versione top delle Esprit sovralimentate e che appartiene alla serie X180, l'attuale quotazione dei nostri listini è di 38.000 euro per un esemplare in buone condizioni (label AB). Se in stato di perfezione assoluta, il valore sale a 57.000 euro.

Valore € (label AB)

38.000

2 RESTAURO

Involontariamente il nome ufficiale di questa generazione di Esprit, non più terza serie ma non ancora chiamata S4, ci rivela come la X180 (questa la sua sigla interna) sia nel mezzo di un guado. Vale anche per la sua tecnica: sulla sponda di partenza, gli anni 70 in cui la meccanica, per quanto raffinata ed evoluta, comandava tutto; su quella d'approdo, ancora da raggiungere, i 90 e la loro invasione di elettronica. La ciclistica è completamente priva di centraline e sensori almeno fino all'autunno 1990, quando viene introdotto l'ABS. Da subito c'è invece l'avviso della possibilità di ghiaccio sulla strada, che all'epoca sembrava ipertecnologico, in realtà è un semplice sensore termico che accende la spia quando la temperatura scende sotto i 4° circa. Dal 1989 la Lotus, che ha temporeggiato molto sull'iniezione elettronica, montandola solo sulle versioni destinate agli Usa, sceglie la multipoint Delco per la SE. Questo modello top di gamma vanta il motore 910S di 2.2 litri con intercooler aria-acqua, con potenza elevata a 264 CV (con picco a 280), un incremento di circa 50 CV rispetto alla versione alimentata con i carburatori Dell'Orto. La SE è la più ricca a livello di dotazioni e comprende la selleria di pelle integrale e l'aria condizionata. Il telaio è trattato in cataforesi e quindi la corrosione non è un problema grave sugli esemplari tenuti bene. Idem per la carrozzeria, costruita con il sistema di iniezione sottovuoto che garantisce caratteristiche più uniformi e resistenza meccanica. Gli interni in pelle, al solito, risolvono molti problemi di restauro: trovarne pezze della stessa grana e colore di quelli originali può essere laborioso ma non è impossibile. Rispetto al passato, la Lotus ha fatto molta meno spesa di componenti all'esterno: trasmissione di origine Renault, volante della Pontiac Bonneville (ricordiamo che la GM all'epoca è proprietaria della Lotus) e i citati gruppi ottici Toyota. Certamente la driveline è più equilibrata e armonizzata che in passato, ma reperire i pezzi è ora più difficile.

DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

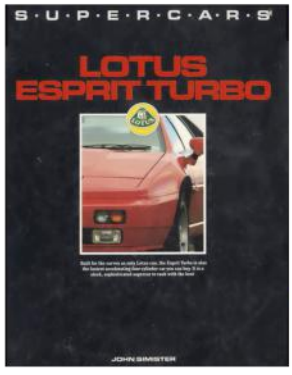
AMMORTIZZ. ANTERIORI	**€ 137**
CENTRALINA INIEZIONE	**€ 200**
CUSCINETTO FRIZIONE	**€ 191**
COMPRESSORE CONDIZ.	**€ 279**
COMANDO RETROVISORE	**€ 57**

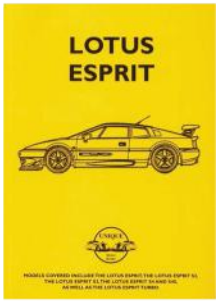
• I club

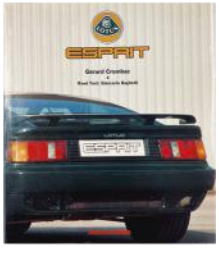
Lotus Esprit World
Club con un sito "enciclopedico" su tutte le Esprit: evoluzione, tecnica, serie speciali, dati di produzione, prove su strada, annunci e ricambi.
Sito *lotusespritworld.com*

LotusEspritTurbo.com
Sito di riferimento per gli estimatori delle Turbo.
Sito *lotusespritturbo.com*

• I libri







Un volume dedicato a tutte le Esprit sovralimentate è "Lotus Esprit Turbo", pubblicato da Salamander Books. Interessante il manuale d'officina "Lotus Esprit" di Colin Pitt, edito da Unique Motor Books. Una sezione dedicata alla SE è presente in "Lotus Esprit" di Gerard Crombac (Automobilia): è la prova su strada firmata da Giancarlo Baghetti.

• Specialisti

Esprit 4 Sale
Sito *esprit4sale.co.uk*
Esprit Engineering
Sito *espritengineering.co.uk*
Lotus Marques
Sito *lotusmarques.com*
PMU Parts
Sito *pmuparts.co.uk*

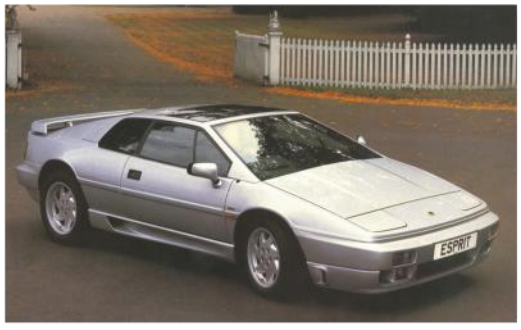
3 SU QUALE PUNTARE

Per sentirsi Richard Gere in "Pretty Woman" una Esprit Turbo X180 qualsiasi va bene, ma una Julia Roberts che ci insegni a guidarla si trova soltanto nella fantasia degli sceneggiatori. Meglio quindi ragionare da collezionisti e capire quale versione fa al caso nostro. La SE, versione top di gamma delle Esprit sovralimentate, che comprende anche la base da 215 CV (a carburatori) e la S da 228 CV (a iniezione elettronica), monta il 2.2 litri con intercooler con potenza elevata a 264 CV. Una cavalleria che le permette di fare tante cose, tra cui dare fastidio a una contemporanea Porsche 911, per esempio. Da zero a cento la Esprit arriva in 5,19 secondi e la velocità di punta è di 261 km/h. Tanta potenza si paga con una termica difficile, nonostante le prese d'aria ancora più grandi di quelle disegnate da Giugiaro: "L'aria condizionata è d'obbligo", scrivevano le riviste al tempo, "perché il calore del motore è insopportabile". La SE (e la S) prevede fin dall'inizio la marmitta catalitica: è la prima Esprit che funziona soltanto a benzina verde. Le dotazioni di bordo ne fanno la Lotus più lussuosa

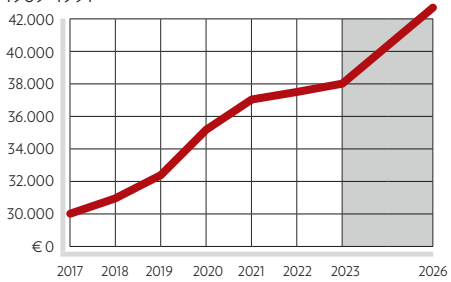
LOTUS ESPRIT TURBO SE 1989-1991

4 IL MERCATO

La serie X180, caratterizzata dall'aggiornamento stilistico firmato da Peter Stevens, si conferma un passaggio epocale: la Lotus Esprit, pur conservando l'impostazione di base di Giorgetto Giugiaro, smussa gli spigoli per trovare un po' di modernità sul finire degli anni 80. Rappresenta però anche il tentativo, riuscito, di accrescere la sensazione di lusso, di cui erano in parte prive le serie precedenti, più votate all'essenziale, secondo i dettami di Colin Chapman. Insomma, la X180 indugia verso il mercato delle supercar d'alto lignaggio, sensazione confermata da un prezzo di vendita sempre più alto, che non è causato dall'inflazione che, anzi, è ormai stabilizzata su valori più bassi rispetto al decennio precedente. La X180 è interessante per i collezionisti italiani perché è un po' più facile da reperire anche sul nostro mercato. Per l'Italia la Lotus prevede una versione della SE Turbo con motore di cilindrata ridotta al di sotto della soglia fiscale dei 2 litri, in grado di sviluppare 243 CV anziché i 264 dell'edizione di 2.2 litri. La SE (Special Equipment, sigla cara alla nomenclatura Lotus) si pone al vertice della gamma delle Esprit sovralimentate. Le SE Turbo hanno l'iniezione elettronica multipoint Delco, l'intercooler aria-acqua e, dalla fine del 1990, montano l'ABS (introdotto su tutte le Esprit model year 1991). Senza dimenticare la marmitta catalitica. Sono dunque sportive più moderne, anche se si sente l'impostazione obsoleta nata negli anni 70, una sensazione che si perderà con le successive S4 e S4S. La produzione delle SE Turbo si distingue in "fino al 1991" e "dal model year 1992", quando appare la "High Wing", con l'alettone posteriore ingrandito. Le quotazioni, però, sono le medesime, con una punta massima che si avvicina ai 60.000 euro (esattamente 57.000 euro è il riferimento economico della label A+). Valori che cresceranno ancora, come per tutte le Esprit. RC



ESPRIT SE TURBO
1989-1991



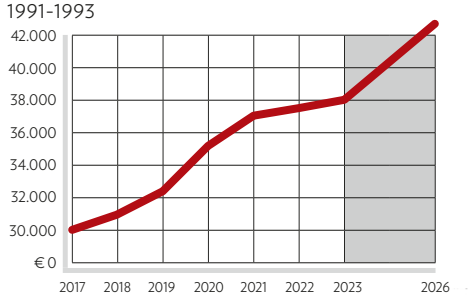
La quotazione di 38.000 euro è giustificata dalla qualità migliorata e dalle prestazioni nettamente più elevate rispetto alle versioni precedenti.

costruita fino ad allora. Questa prima serie rimane in produzione dal 1989 al 1991 e si riconosce dall'alettone posteriore, una presenza discreta che si eleva di pochi centimetri sopra lo scalino terminale del cofano baule. A questa versione appartengono i venti esemplari della serie speciale realizzata per celebrare i 25 anni della vittoria di Jim Clark a Indianapolis 1965, usciti però con un anno di ritardo (1991). Sono tutte British Racing Green con filetto e cerchi gialli a ricordare i colori della Lotus; l'interno è in pelle Connolly color biscotto con cadenini verdi e l'impuntura "Indianapolis 1965" sui poggiatesta, il cruscotto rivestito in radica di noce. A fine 1991 esce la SE "High Wing"; ristilizzata in alcuni particolari, è riconoscibile dal vistoso alettone che le dà il soprannome. Dal model year 1992, su alcuni mercati, viene proposta la versione con motore di cilindrata ridotta a 2 litri (243 CV).

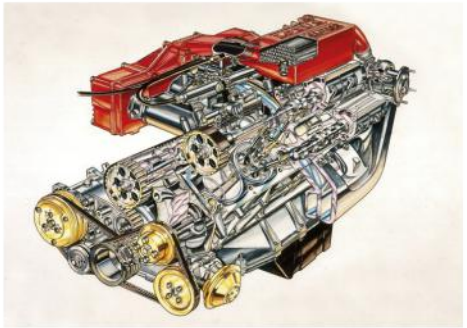
L'ULTIMA EVOLUZIONE, LA "HIGH WING", SI RICONOSCE PER IL VISTOSO ALETTONE POSTERIORE

LOTUS ESPRIT TURBO SE "HIGH WING" 1991-1993

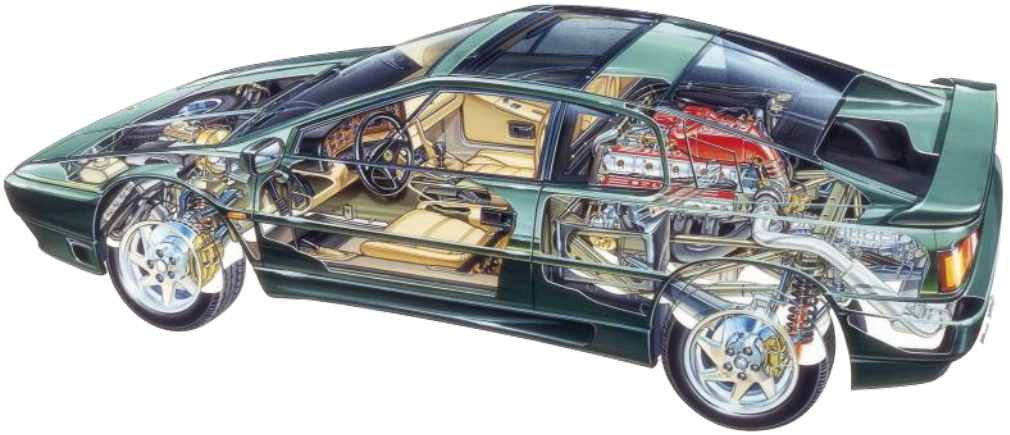
ESPRIT SE TURBO "HIGH WING"
1991-1993



Per il mercato italiano la SE Turbo era disponibile con motorizzazione ridotta a 2 litri, con prestazioni pressoché immutate. Il valore è esattamente lo stesso della versione 2.2 litri.



Cubatura inferiore
La SE nasce col motore di 2.2 litri (2.174 cm^3) turbo da 264 CV, dotato di iniezione elettronica e di intercooler. Per motivi fiscali, su alcuni mercati, tra cui quello italiano, dal model year 1992 viene proposto un 2 litri (1.973 cm^3) da 243 CV.



VERTICE EVOLUTIVO

Con questi modelli l'iconico motore a quattro cilindri di 2.2 litri a 16 valvole raggiunge il suo apice: 290 CV con picco a 305. Ad affiancarlo il 2 litri da 243-290 CV, disponibile su alcuni mercati, tra cui quello italiano

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per il fascino dell'ultima, che con lei si ripropone due volte. L'Esprit è l'ultima Lotus alla cui progettazione ha partecipato Colin Chapman e le S4 ed S4S (prodotte rispettivamente dal 1992 al 1996 e dal 1994 al 1997) sono le ultime a montare il leggendario quattro cilindri tipo 910 in lega leggera da 2.174 cm^3 a sedici valvole.
Le meccaniche S4S saranno riprese soltanto per una limitatissima edizione della GT3 per il mercato australiano (GT3 S, 15 pezzi in tre lotti uguali gialle, nere o rosse). Per il resto le Esprit successive al 1996 avranno o il

quattro cilindri 2.000 tipo 910 (GT3) o il V8 3.500. S4 ed S4S, come le successive, sono ormai sportive molto borghesi, comode e riccamente allestite. Ma pur con aria condizionata, impianti hi-fi e quant'altro può rendere piacevole un lungo viaggio (per la prima volta su un'Esprit c'è pure l'idroguida), sono leggere come impone il Chapman-pensiero: non potrebbero, altrimenti, sfrecciare sul filo dei 270 all'ora con un 2.200. La linea nasce da un restyling del progetto X180, con il corpo vettura fondamentalmente immutato rispetto al disegno originale di Stevens; erano stati rivisti soltanto i paraurti e gli spoiler. Elettronica e servocomandi avevano continuato la loro corsa: apertura centralizzata e telecomandata delle porte, specchi elettrici, airbag per guidatore e passeggero. Le differenze estetiche fra S4 ed S4S sono concentrate nella coda: la S4 presenta l'alettone montato a metà lunotto e i passaruota normali, mentre la S4S copia alettone e codolini dalla S300, una versione ultraleggera derivata dalle corse (e facilmente preparabile per la pista) prodotta in 64 pezzi tra il 1992 e il 1995.

LOTUS ESPRIT S4

QUOTAZIONI

L'indicazione del listino di Ruoteclassiche non distingue le S4 dalle S4S: in futuro verrà però dato conto delle differenze tra i due modelli, come spieghiamo a pagina 96. La quotazione attuale è di 40.000 euro per vetture in condizioni che rientrano nella nostra fascia AB.

Valore € (label AB)

40.000

2 RESTAURO

Meglio avere uno specialista di fiducia per la meccanica e uno per telaio e carrozzeria. S4 ed S4S stanno in quel limbo fra auto classica e moderna che, nella scelta di un'officina cui affidare la manutenzione, fa pendere lievemente la bilancia verso la rete ufficiale Lotus o comunque verso un riparatore avvezzo all'elettronica e ai nuovi materiali. La vetroresina iniettata sottovuoto non può contare su processi di riparazione che replicano quelli di costruzione come avveniva per le Lotus anni 60, dove veniva deposta a strati in uno stampo. La catena cinematica ha un bel po' di elettronica, e un'iniezione multipoint può non essere alla portata di un mago dell'oscilloscopio come una single point. La centralina tende a deperire anche semplicemente con l'età, tanto più se viene esposta a temperature molto elevate come in questo caso. La si può sostituire con una nuova che dagli specialisti nel Regno Unito si trova ancora o la si può far revisionare sempre Oltremanica o ancora da un'azienda specializzata nel restauro di elettronica vintage, settore nascente ma che conta già qualche nome serio e affermato anche da noi. Un altro componente che risente della vecchiaia è la cinghia della distribuzione: meglio controllare lo stato d'usura e la tensione ogni anno e cambiarla non oltre i tre. Altra considerazione: il motore della S4 vanta una nuova testa (con relativa guarnizione), e blocco e coppa sono più rigidi. Sono quindi componenti specifici. Un discorso s'impone. Questi quattro cilindri hanno potenze specifiche molto elevate: questo si traduce in unità molto tirate, sviluppate pensando più alle prestazione che non alla durata. Quindi su esemplari con molti chilometri sulle spalle sono quasi sempre da mettere in conto degli interventi sul motore. Molto delicati anche i cerchi componibili OZ montati sulla S4S: è difficile trovare aziende che li revisionano, nessuna li rivernicia. Se devono essere rigenerati bisogna quindi tenerli senza vernice ed essere maniacali nella loro pulizia.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

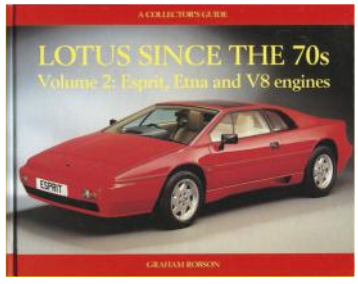
REVISIONE CENTRALINA	**€ 399**
KIT FRIZIONE	**€ 211**
PASTIGLIE FRENO (BREMBO)	**€ 89**
AMMORTIZZATORE ANT.	**€ 171**
CINGHIA DISTRIBUZIONE	**€ 93**

I club

Club Lotus Italia
Nato nel 2012, il sodalizio conta oltre 400 soci in Italia e all'estero. Dal 2020 organizza il CLI Trophy, una serie di manifestazioni in pista aperte anche ai proprietari delle Opel Speedster e delle Caterham.
Sito *clublotusitalia.it*

Lotus and Light Cars Club
Sito *llcc.it*

I libri



Percepita anche dalla stessa Casa come un aggiornamento, la S4 non conta, almeno fino ad ora, nessun volume dedicato. Suggeriamo quindi il libro di Graham Robson: "Lotus since the 70s: Esprit, Etna and V8 Engines" edito nel 2000 da Motor Racing Publications. Molte informazioni si trovano sul sito Lotus Esprit World (*lotusespritworld.com*): storia, evoluzione, schede tecniche, dati di produzione, consigli sulle manutenzione, guida all'acquisto e molto altro su tutte le Esprit prodotte, tra cui appunto la Turbo SE.

Specialisti

Esprit 4 Sale
Sito *esprit4sale.co.uk*
Esprit Engineering
Sito *espritengineering.co.uk*
Lotus Parts Online
Sito *lotuspartsonline.com*
PNM Parts
Sito *pnmparts.co.uk*

3 SU QUALE PUNTARE

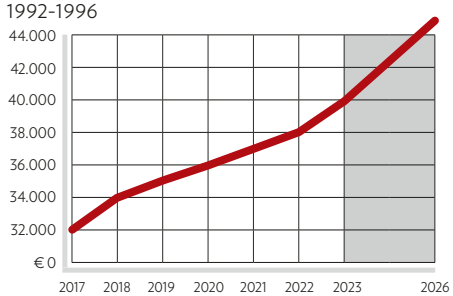
S4 ed S4S hanno caratteri diversi: la prima è la continuazione della Turbo SE, di cui conserva i motori di 2.174 cm^3 da 264 CV e di 1.973 cm^3 da 243 CV (previsto per alcuni mercati, tra cui quello italiano), con un'impostazione da granturismo che negli anni si è accentuata grazie a ergonomia e insonorizzazione sempre migliorate. La seconda è una civilizzazione nemmeno troppo radicale di un modello nato per le gare: "A Sport 300 with a smoother ride", "una Sport 300 che si guida più dolcemente", l'ha definita la stampa inglese. Al 2.2 litri vengono spremuti 290 CV, con un picco a 305; il 2.000 eroga la medesima potenza. Scegliere l'S4 o l'S4S è una questione di gusti e di esigenze: 264 CV (o 243) su un'auto da 1.300 kg sono più che sufficienti per divertirsi, e la maggiore affidabilità della versione "tranquilla" gioca a suo favore. Pure in un una scelta che di razionale ha ben poco, l'equilibrio può essere un parametro da considerare, e gioca a favore della S4 normale. La S4S, quindi, fa al caso nostro solo se cerchiamo le prestazioni assolute e se puntiamo alla rarità: complice l'arco produttivo più

LOTUS ESPRIT S4 1992-1996

4 IL MERCATO

Coloro che desiderano una sportiva ormai quasi al livello delle supercar moderne è accontentato: nella Lotus Esprit S4 c'è persino il servosterzo! Non sappiamo quanto sarebbe stato d'accordo Colin Chapman, fautore della semplicità e della leggerezza a ogni costo, ma la S4 segna un deciso passo in avanti nella saga delle Esprit. Tant'è che, serie speciali o più corsaiole a parte (come la contemporanea Sport 300), o le V8 (equipaggiate con motori di 3.5 litri biturbo da oltre 350 CV), queste Esprit sono le più costose dell'intera serie. Se le S4 ereditano, con lievi aggiornamenti, la meccanica delle SE Turbo precedenti, le S4S, che debuttano nel 1994, a circa due anni di distanza dalle S4, sono potenziate con l'adozione del motore della Sport 300, il 2.2 litri portato a ben 290 CV (con picco a oltre 300), propulsore che però qui si trova ora in un ambiente più civilizzato e lussuoso. Sul mercato italiano è proposto il motore di 2 litri, di pari potenza. In prospettiva, le maggiori prestazioni e la superiore rarità delle S4S dovrebbe dare a queste ultime un apprezzamento di circa il 10-15%. Più alte ancora sono le quotazioni della GT3, che utilizza la versione destinata al mercato italiano con cilindrata di 2 litri con un allestimento sportivo: 180 esemplari il cui valore superiore non consente di annoverarli nelle pagine di questa Guida al collezionismo. E lo stesso dicasi per le ultime interpretazioni della Esprit, le V8 (1996-2004), che ormai veleggiano sui 50.000 euro nella label AB. Le S4 e S4S sono sportive formidabili che conservano l'impronta di Colin Chapman, almeno nel motore a quattro cilindri, pazientemente aggiornato e potenziato anno dopo anno. Queste Esprit sono ancora in produzione quando la nuova piccola Elise si affaccia sul mercato: le "grosse" Lotus, declinate in versione V8, sopravvivono ancora per qualche anno, ma la Casa ha ormai imboccato la strada delle supercar compatte (quasi hypercar) con la citata Elise e con la Exige. RC

LOTUS ESPRIT S4
1992-1996



Le S4 sono le Esprit di serie con motore quattro cilindri più costose. Le quotazioni continuano a crescere in maniera rapida e lo faranno anche nei prossimi anni.

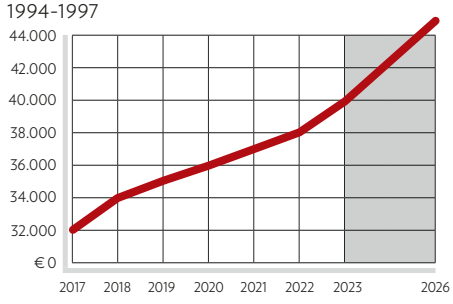
ristretto rispetto alla S4, ne sono state costruite 367 contro 625. Anche dal punto di vista delle prestazioni, comunque, le differenze sono più rilevabili con gli strumenti che realmente avvertibili: la S4 accelera da 0 a 60 miglia orarie (97 km/h) in 4,7", la S4S in 4,6"; le 100 miglia orarie (161 km/h) sono raggiunte rispettivamente in 11,9 e 11,4 secondi. Non possiamo consigliare l'una o l'altra secondo criteri estetici: il difetto principale della Esprit di

TRA LA VERSIONE NORMALE E LA S LA DIFFERENZA DELLE PRESTAZIONI È IMPERCETTIBILE. MA SULLA CARTA I CV IN PIÙ CI SONO...

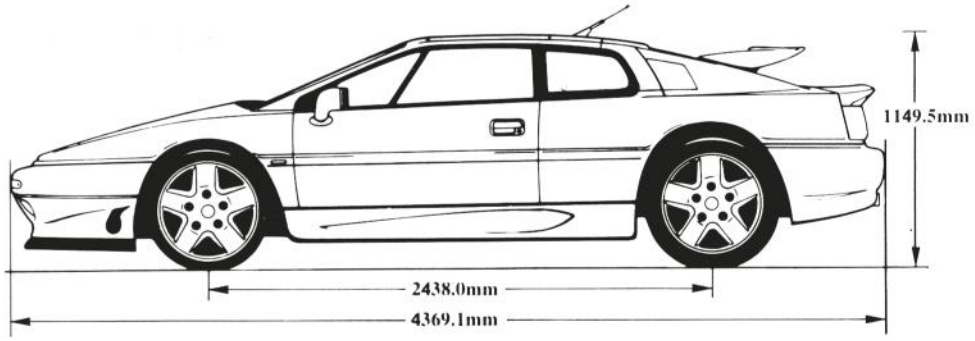
Stevens, i gruppi ottici Toyota, si trascinano fin qui nonostante l'uscita di produzione del modello donatore. In generale, comunque, la sobrietà non è di casa tra le S4: per gli amanti del look sportivo i codolini allargati della S4S possono però fare la differenza. Se proprio vogliamo spezzare una lancia a favore della S4S, l'ala montata all'estremità della coda è meno invasiva (e migliora la visibilità) rispetto a quella della S4, posta a metà lunotto...

LOTUS ESPRIT S4S 1994-1997

LOTUS ESPRIT S4S
1994-1997



Potenziate, le S4S hanno per il momento la stessa quotazione delle S4: in futuro si avranno valutazioni più alte. Anche per questa versione per l'Italia c'è il motore di 2 litri.



LA S4 SI DISTINGUE PER L'ALA MONTATA A METÀ DEI MONTANTI POSTERIORI. SULLA S4S VERRÀ SPOSTATA ALL'ESTREMITÀ DELLA CODA

BREVE PARENTESI

Motore Isuzu 1.600 e trazione anteriore: una rivoluzione. Eppure la nuova spider conserva intatte le doti delle sportive della Casa. Veloce, maneggevole e sempre sicura, anche nelle mani dei piloti meno esperti. Ma è un insuccesso

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

LOTUS ELAN SE

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Forse non le hanno perdonato l'aver resuscitato il nome di un mito di casa Lotus, o forse la trazione anteriore. Ed è un peccato, perché la Elan modello 1989 (sigla di fabbrica M100) possiede tutte le caratteristiche delle Lotus ma è perfetta anche per l'uso quotidiano. È una spiderina a due posti secchi, compatta (3,8 m di lunghezza) e simpatica; disegnata da Peter Stevens (su un progetto di Oliver Winterbottom), ha tutto quello che ci si aspetta da una Lotus compresi la linea a cuneo, lo spoiler al termine del cofano baule e i fari a scomparsa. È anche la Lotus più costosa della storia se si pensa al suo sviluppo, condotto quando la Casa era di proprietà General Motors (l'acquisizione è del 1986) con criteri industriali di grande serie: i 42 prototipi di ricerca avevano percorso oltre un milione e 600 mila chilometri; altri 19 erano stati distrutti per i crash test. E, consci dei rischi delle vetture artigianali, i vertici GM avevano imposto che ogni Elan uscita dalla fabbrica venisse collaudata per 48 km sulla pista di Hethel per essere deliberata per la consegna. Gli investimenti sulla linea di produzione, che insieme ai costi di ricerca totalizzeranno 55 milioni di dollari, si pongono l'obiettivo di contenere a 178 ore il tempo necessario per costruire una Elan, a fronte delle 550 richieste dalla coeva Esprit. Ragioni per sceglierla come auto di tutti i giorni ce n'erano, eppure all'epoca non ha avuto successo né in Europa né negli Usa, mercato per il quale la M100 era stata pensata, tanto che quando Romano Artioli acquisirà la Lotus dalla GM nei magazzini troverà componenti a sufficienza per costruire altre 800 vetture.

QUOTAZIONI

Ovviamente la Elan M100 è meno ambita rispetto all'illustre progenitrice del 1962. Le rarissime versioni col 1.600 aspirato sono quotate 14.000 euro se in buone condizioni, mentre le SE, ossia le sovralimentate, raggiungono i 18.000 euro (label AB).

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
14.000	18.000

2 RESTAURO

L'Elan M100 ha meno elettronica di un'auto attuale, ma ha bisogno di un meccatronico o quantomeno di un elettrauto "evoluto". Il motore è un Isuzu di un periodo che vedeva le Case giapponesi ai vertici per l'affidabilità dei propulsori ad alte prestazioni; anche per questo la GM aveva deciso per un'unità della sua partecipata nipponica anziché optare, per esempio, per un motore Opel. È stato rivisto dalla Lotus per aumentare le prestazioni: la versione turbo (di fatto l'unica, essendo appena 129 le 1.600 aspirate su una produzione complessiva di 4.655, Kia escluse) arriva a 167 CV, cioè a oltre i 100 CV/litro all'epoca considerati il limite. Con tanta cavalleria, i primi proprietari hanno sfruttato molto le meccaniche. La stanchezza dei motori è testimoniata dallo stato delle guarnizioni, in particolare quella della testa, e dalle perdite d'olio specie nei punti più caldi. Sentire come gira il motore a freddo è essenziale così come verificare, a caldo, che non ci sia commistione tra olio e acqua (la tristemente nota "maionese" nella vaschetta d'espansione). Critiche sono anche le sospensioni: braccetti anteriori e triangoli inferiori del retrotreno sono facile preda della ruggine; esistono ricambi inossidabili ma la manodopera per la sostituzione è costosa. La protezione in plastica sotto il vano motore deve essere integra e in posizione, pena l'aggressione di acqua, umidità e sale a diversi organi; lo strato di fonoassorbente del vano motore sollevato è indice di acqua che potrebbe aver arrugginito il cavo dell'acceleratore. Attenzione alla traversa all'altezza delle ruote anteriori: se è stata usata per sollevare la macchina con un cric, facilmente ha storto l'intero telaio. La zona dei bracci a collo di cigno del cofano con graffi e gobbe è sintomo di una riparazione post-tamponamento; ultimo avvertimento lo stato di usura delle chiavi, di origine GM americana: è difficile trovare chi le riproduce.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

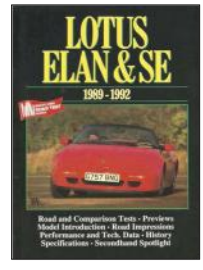
COFANO GREZZO	**€ 452**
RETROVISORE	**€ 170**
CAMBIO	**€ 1.700**
INTERCOOLER	**€ 1.070**
SET AMMORTIZZATORI (4)	**€ 445**

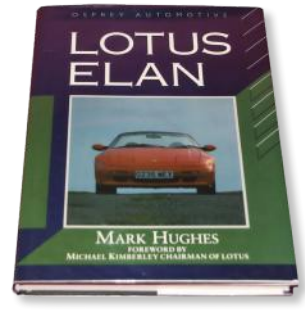
I club

Lotus Elan Central
Sito inglese molto completo che riporta notizie storiche, forum sul restauro, consigli per l'acquisto, indicazioni sulla corretta manutenzione, annunci di vendita, ricambi e molto altro.
Sito *lotuselancentral.com*

Lotus Club Roma
Sito *lotusclubroma.com*

I libri





Alla Elan M100 sono stati dedicati due instant book usciti all'epoca della presentazione: "Lotus Elan" di Bruno Alfieri, Automobilia 1992, disponibile in varie edizioni (tra cui quella in italiano), e "Lotus Elan" di Mark Hughes, Osprey Automotive 1992. Immancabile "Lotus Elan & SE", la classica raccolta di prove su strada pubblicata dalla Brooklands Books.

Specialisti

PNM Parts
Sito *pnmparts.co.uk*
SJ Sportscars
Sito *sjsportscars.com*
South West Lotus Centre Ltd
Sito *thelotuscentreonline.co.uk*
Stratton Motor Company
Sito *strattonmotorcompany.com*

3 SU QUALE PUNTARE

Con una carriera durata poco e vendite che non hanno mai raggiunto quanto la GM si aspettava, fattore che certo concorrerà alla decisione di vendere la Lotus a Romano Artioli, non ci sono molte opzioni tra cui scegliere. Tutte le M100 hanno un telaio a trave centrale derivato da quello dell'Esprit e adattato al nuovo layout della catena cinematica; tutte hanno la carrozzeria in fibra di vetro iniettata sottovuoto. Il motore è sempre il 1.600 con o senza turbocompressore, imposto dalla GM: il primo prototipo marciante, alla cui realizzazione aveva partecipato Michael J. Kimberley, il padre dell'Europa, montava invece un sedici valvole Toyota. Come visto, le aspirate sono state pochissime, anche perché probabilmente non garantivano prestazioni all'altezza delle aspettative. Trovarne una oggi significa avere una rarità, a cui però sono interessati soltanto collezionisti che vogliono completare il garage, e verosimilmente mettere le mani su un'auto con la meccanica in condizioni migliori rispetto a una Turbo. Ma i numeri ci impongono di considerare la Turbo (denominazione ufficiale SE, sigla iconica per la Casa) come versione standard. Quattroruote ne pubblica la prova sul numero di febbraio del 1991: il quattro cilindri di 1.588 cm^3 da 167 CV (basamento in ghisa e testa di lega leggera con distribuzione a 16 valvole, punterie idrauliche e due assi a camme mossi da cinghia dentata) consente di toccare i 219,326 km/h e di accelerare da 0 a 100 km/h in 6,8 secondi. Tra i pregi della Elan figurano il comportamento sportivo, il motore (potente, pronto e con una buona elasticità), la tenuta di strada e la stabilità. Meno entusiastici sono i giudizi sulla visibilità, sul confort (scarso a causa delle sospensioni che si irrigidiscono sullo sconnesso e della rumorosità meccanica) e sugli accessori. La Elan viene affidata a Ivan Capelli, che la mette alla frusta sul circuito di Monza: il campione la promuove a pieni voti perché diverte pur rimanendo sempre facile e sincera,

LOTUS ELAN 1989-1992

anche nelle mani dei guidatori meno esperti. Come accennato, nonostante le molte doti la Elan si rivela un insuccesso; alla fine del 1992 la produzione viene interrotta, dopo 3.855 esemplari ultimati. Dopo aver acquisito il marchio, nella primavera del 1994 Romano Artioli decide di riavviare la costruzione della M100, utilizzando gli 800 motori Isuzu sovralimentati e gli altri componenti rimasti inutilizzati nei magazzini della Lotus. Nasce così la Elan S2, prodotta fino al settembre del 1995. Esaurito anche quest'ultimo lotto, per aver una Elan M100 non rimane (per qualche anno) che andare in Corea del Sud: lì la produzione prosegue grazie alla Kia, che ha acquistato le linee di produzione e i diritti nel 1995. La versione Kia sarà venduta anche in Giappone (unico Paese in cui siano state vendute sia la Lotus sia la Kia) con guida a destra e il nome di Kia Vigato. Fino al 1999 dallo stabilimento

IN PRATICA, ESISTE UNA SOLA VERSIONE: LA TURBO SE. LE ASPIRATE, INFATTI, SONO STATE APPENA 129

della divisione Kia Motech di Ansan escono 1.056 esemplari; alcuni, con il contagocce, sono arrivati anche in Europa e negli Stati Uniti, subito ribattezzati Lotus con un kit di stemmi. Per distinguerli basta alzare il cofano: le versioni coreane non montano l'Isuzu 1.600 turbo bensì il 1.800 Kia T8D bialbero a camme in testa da 150 CV e sono riconoscibili, oltre che dallo stemma, dai gruppi ottici posteriori disegnati dalla stessa Kia, mentre la Lotus monta quelli della Renault Alpine GTA (la storia ci farebbe dire che una vera Lotus almeno un pezzo Renault deve averlo). La produzione coreana sarà interrotta a seguito dell'acquisizione della Kia da parte della storica rivale Hyundai. Si conclude così l'avventura della M100, incompresa sportiva dalle molte doti.

LA TRAZIONE ANTERIORE RAPPRESENTA UNA NOVITÀ PER LA CASA. SARÀ PERÒ UN INTERLUDIO DI BREVE DURATA

Si vede poco
La capote, ben realizzata, ha però il lunotto in plastica; oltretutto le sue dimensioni ridotte limitano la visibilità. Anche il parabrezza molto inclinato non agevola la percezione degli ingombri. Tra gli optional previsti, l'aria condizionata (in pratica obbligatoria) e la selleria in pelle

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Per la Casa sono due le novità: la trazione anteriore e il motore Isuzu (anteriore e trasversale). Il quattro cilindri ha basamento in ghisa e testa di alluminio; la distribuzione è a 16 valvole, comandate da due assi a camme in testa. Il pianale, in fibra di vetro da 3 mm, viene rivettato e unito all'intelaiatura di sostegno in acciaio che comprende sottoporta interni, traverse e montanti anteriori e posteriori.

• Anno di nascita 1989

• Totale esemplari prodotti (lotus) 4.655

• Totale esemplari prodotti per serie

ELAN
1989-1992
129

ELAN SE
1989-1992
3.726

ELAN SE (S2)
1994-1995
800

• I principali modelli

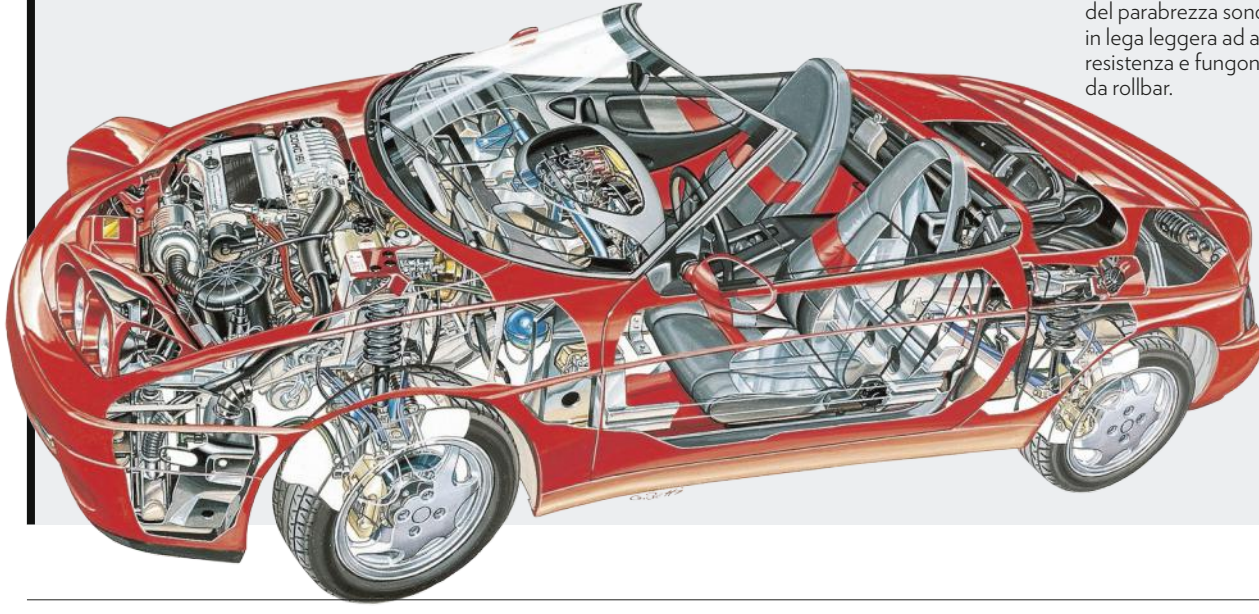
ELAN
1989-1992
Il motore Isuzu 1.600 aspirato ha 132 CV: pochi per una sportiva anni 90.

ELAN S2
1994-1995
Un lotto di 800 vetture costruite dopo l'acquisizione del marchio da Artioli.

ELAN SE
1989-1992
Col turbo il 1.600 arriva a 167 CV. La velocità sfiora i 220 km/h.

• Tecnica

Acciaio e vetroresina
La struttura di base è un telaio monotrave in acciaio, tecnica che la Lotus utilizza dai tempi della Elan, e la scocca è in vetroresina iniettata sottovuoto, rinforzata con elementi in acciaio. I montanti del parabrezza sono realizzati in lega leggera ad alta resistenza e fungono da rollbar.

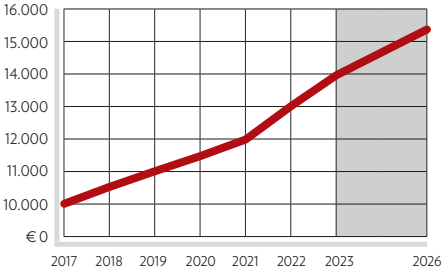


4 IL MERCATO

Arrivate a valori molto bassi nel primo decennio di questo secolo, le Lotus Elan M100 hanno cominciato a crescere di quotazione in anni più recenti, fino a raggiungere cifre abbastanza elevate, superiori alle concorrenti dirette di pari epoca. La versione aspirata da 132 CV, quasi virtuale sul mercato dato che ne sono state assemblate soltanto 129 unità, è quella che ha quotazioni più basse: 14.000 euro per un esemplare in buono stato, cifra che sale a 21.000 euro nel caso di una vettura perfetta. Le sovralimentate SE, vendute nel nostro Paese in versione non catalizzata da 167 CV (1989-1991) e in edizione catalitica da 158 CV (1991-1992), sono invece quotate 18.000 euro (label AB) o 27.000 euro (label A+). Per i collezionisti le prime non catalizzate, più grintose, rappresentano una "chicca" su cui puntare preferenzialmente. La SE è nettamente più diffusa perché ne sono state costruite 3.726 unità, di cui 559 nell'edizione depotenziata destinata al mercato Usa. La seconda serie, chiamata secondo tradizione S2, non è altro che la SE rimessa in produzione sotto la gestione Artioli, quando la nuova proprietà scoprì che nei magazzini Lotus erano avanzati abbastanza motori sovralimentati per completare un ulteriore lotto di 800 unità (la costruzione venne portata avanti dal giugno 1994 al settembre 1995). Il valore riportato nel listino di Ruoteclassiche è lo stesso della SE prima serie. Si aggiunge, a livello di curiosità, la Kia Elan, prodotta dal costruttore coreano tra il 1996 e il 1999 dopo aver acquisito i diritti dalla Lotus. Dotate di motore Kia di 1.8 litri (150 CV), è stata venduta sul mercato interno e in Giappone (come Kia Vigato) in poco più di 1.000 esemplari. Qualcuna è arrivata in Europa come importazione parallela: il suo valore nel listino di Ruoteclassiche è di 15.000 euro (label AB) e 22.500 euro (label A+). Secondo gli esperti del Comitato Prezzi, la Lotus Elan M100, pur avendo suscitato al tempo la perplessità dei puristi per la trazione anteriore (e per il motore giapponese), rimane un esempio di ritorno alla "purezza" delle Lotus leggere del passato, prima dell'avvento della Elise che, occorre riconoscerlo, ebbe un successo nettamente maggiore. Per questo motivo le quotazioni continueranno a salire a ritmo sostenuto. RC

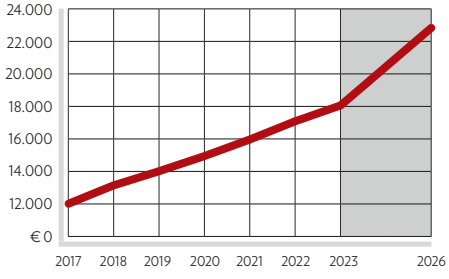
LA SE NON CATALIZZATA DA 167 CV È SENZA DUBBIO LA PIÙ AMBITA DAI COLLEZIONISTI

LOTUS ELAN
1989-1992



La versione col 1.600 aspirato è rara perché prodotta in pochissimi esemplari. Rispetto alle SE monta un cambio con rapporti diversi e non è equipaggiata col servosterzo.

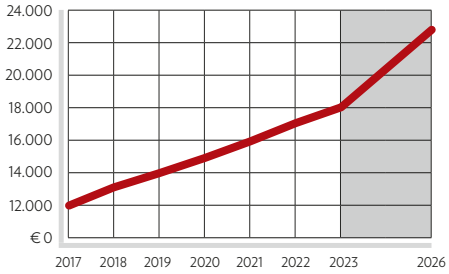
LOTUS ELAN SE
1989-1992



Gli appassionati preferiscono puntare sulla versione non catalizzata, che vanta 167 CV e un'erogazione più "cattiva". In prospettiva potrebbe rivalutarsi di più rispetto alla "cat.".

LOTUS ELAN SE (CAT.)

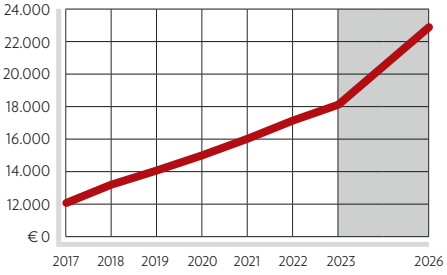
1991-1992



Al momento il nostro listino indica per la versione da 158 CV equipaggiata con catalizzatore lo stesso valore della SE "inquinante".

LOTUS ELAN S2

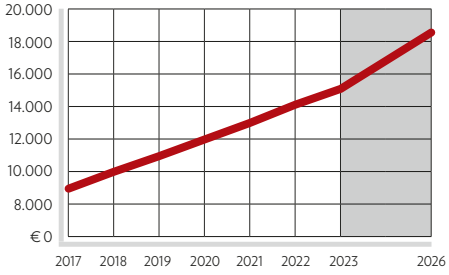
1994-1995



La seconda serie, nata nell'era di Romano Artioli al comando della Lotus, è allestita in appena 800 esemplari. La quotazione è identica a quella della SE.

KIA ELAN

1996-1999



Acquisiti i diritti, la coreana Kia prosegue la produzione della Elan, adesso dotata del motore 1.8 da 150 CV derivato dalla Kia Sephia. Prodotta in circa 1.000 unità.

Incompresa
Purtroppo la scelta di un motore Isuzu e soprattutto della trazione anteriore fanno al tempo storcere il naso ai puristi. Peccato, perché è una sportiva che reca con orgoglio il marchio Lotus. Sfiora i 220 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 6,8 secondi.

TELAIO INEDITO

Si abbandona il classico schema costruttivo con chassis a trave centrale, sostituito da una struttura composta da estrusi di lega leggera incollati fra di loro: il peso è di appena 68 kg. Intorno nasce una sportiva estrema, senza fronzoli. Che conquista

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

LOTUS ELISE

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Francoforte, IAA, settembre 1995. Manca poco alla presentazione della nuova Lotus; Romano Artioli fa sgattaiolare sotto il telo che la copre una bambina bionda. Pochi minuti e il reveal di una delle novità più attese del salone si compie. L'Elise British Racing Green con guida a destra è sotto i flash dei fotografi, con la bimba che un po' stranita si guarda intorno ma rimane composta, le manine sul volante. Artioli la invita a muoverle: "Su, guida la macchina". Poi la prende in braccio e spiega ai giornalisti l'origine del nome della spiderina destinata a rilanciare la Lotus: "Elise because Elise is my big love", e indica la felpa della bimba, su cui (come sul telo) c'è scritto "I am Elise". La bambina è Elisa Artioli, sua nipote. Si può non amare un progetto in cui un imprenditore ha messo il cuore fino a questo punto? Se siamo insensibili, ci sono molte altre ragioni.

Perché l'ha disegnata Julian Thomson ispirandosi alla Dino 246 di Aldo Brovarone per l'andamento dei passaruote e dei cofani e alla Ducati 916 per la struttura a vista (qui all'interno dell'abitacolo). E perché insieme alla Elan è una delle icone del marchio, oltre che il simbolo della sua rinascita. L'Elise è stata un successo perché ha rappresentato il ritorno alle origini della Lotus dopo un modello come l'Elan che era troppo vicina a una daily driver. È leggerissima (675 kg), con il baricentro a 47 cm da terra. E spreme tutto il possibile da un motore che proprio corsaiolo non è, il serie K usato su molti modelli, tra cui la MG F e la Freelander. E poi per la sua raffinatezza: per la prima volta si adotta una struttura di estrusi di alluminio incollati, tecnica di derivazione aeronautica.

QUOTAZIONI

Si parte dai 22.000 euro per un esemplare in buone condizioni del modello base (che diventano 33.000 se perfetto) fino ad arrivare a 30.000 euro per una delle due serie speciali Type 49 (Gold Leaf) o Type 79 (John Player Special).

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
22.000	30.000

2 RESTAURO

Più che di restauro è opportuno parlare di manutenzione. Che può anche essere costosa, se la vettura non è stata sottoposta a quella ordinaria o se è stata usata intensamente in pista. La carrozzeria è facile da controllare; non ci si deve preoccupare di un cofano o un musetto riverniciati, perché sono molto esposti alla scheggiatura da sassolini e quindi un nuovo strato di vernice potrebbe essere stato necessario per pure ragioni estetiche. Meglio, comunque, accertarsi di questo guardando anche le parti meno visibili, magari su un ponte. La vetroresina più recente è più difficile da riparare, e in particolare è più laborioso mascherare imperfezioni. La meccanica potrebbe avere sofferto soprattutto se l'Elise ha corso molto in pista, altrimenti gli interventi straordinari non sono un problema grave. I giochi di sterzo, sospensioni e cambio sono da verificare. Quest'ultimo non è quasi mai problematico: i cavi tendono a diventare laschi ed è sufficiente registrarli. Le boccole delle sospensioni, importantissime per il comportamento su strada, si trovano facilmente, ma la loro sostituzione richiede un giorno intero di lavoro; eventuali laschi e sbattimenti dello sterzo indicano invece usura del pignone o della corona.

La cinghia della distribuzione deve essere sostituita ogni 60 mila chilometri (o tre anni), l'olio del cambio va rinnovato ogni due tagliandi (annualmente se l'Elise viene usata in pista). Le guarnizioni della testa montate in origine tendevano a usurarsi, quelle successive sono più affidabili.

Il telaio può essere corroso vicino agli attacchi delle sospensioni. Attenzione infine ai tubi dei freni (meglio installare quelli intrecciati) e al liquido, che devono garantire prestazioni elevate anche perché non c'è il servofreno. Per ridurre il peso, sulle prime Elise erano montati particolari dischi freno in materiale metallico composito (denominati MMC, ossia Metal Matrix Composite) realizzati dall'americana Lanxide; per ragioni di costi furono quasi subito abbandonati.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

SET CERCHI	**€ 892**
KIT FRIZIONE	**€ 135**
MOTORE (NUOVO)	**€ 3.400**
DISCO FRENO	**€ 293**
GUARNIZIONE TESTA	**€ 39**

I club

Lotus Driver
Portale italiano dedicato alle Eclat, Elan, Elise, Elite, Esprit, Evora ed Exige. Organizza raduni e gestisce un frequentato forum.
Sito *lotus-driver.forumattivo.it*

Lotus Drivers Club
Sodalizio inglese orientato principalmente alle Lotus contemporanee.
Sito *lotusdriversclub.co.uk*

I libri

I titoli sulla Elise sono almeno una quindicina. Segnaliamo "Lotus Elise, the Official Story" e "Lotus Elise The Official Story Continues" di Jeremy Walton (Coterie Press); "Lotus Elise The Complete Story" di John Tipler (Crowood Press); "Elise, Rebirth of the True Lotus" di Alastair Clements (Haynes).

Specialisti

Elise Parts
Sito *eliseparts.com*
Elise Shop
Sito *elise-shop.com*
Elise-Spares
Sito *elise-spares.com*
Lotus Web Store
Sito *lotuswebstore.it*

LOTUS ELISE 1996-2001

LOTUS ELISE 111S 1999-2001

3 SU QUALE PUNTARE

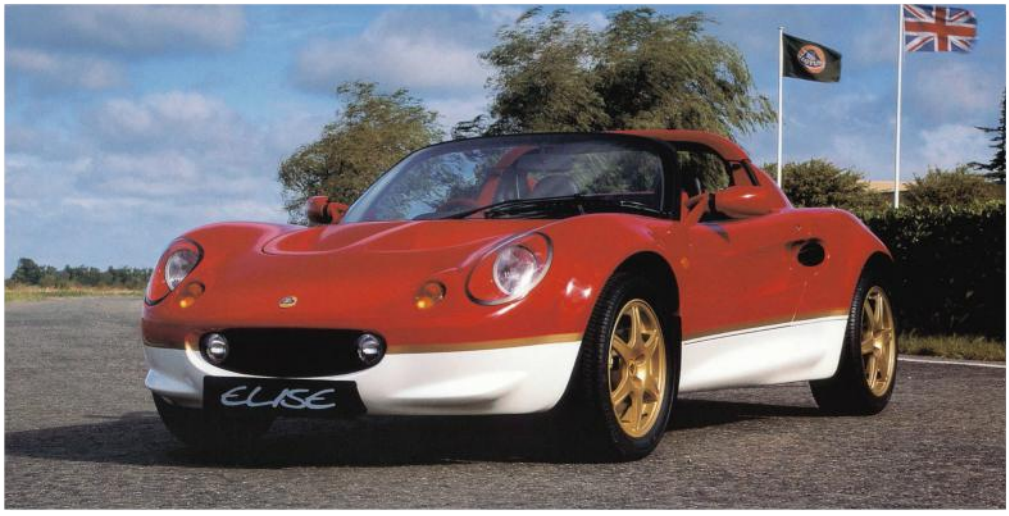
Su una in buone condizioni e con una storia completa della manutenzione, innanzitutto. Ma questa è quasi un'ovvietà, parlando di una macchina fatta per correre, che induce a correre e che spesso è usata per correre. Quando se ne trova una che non passava le vacanze a Misano o al Nürburgring, ma che era tenuta come oggetto di culto, meglio considerarla seriamente anche se non è del colore che ci piace. Nell'agosto 1996 il primo cliente ritira la Elise: è l'inizio delle consegne a un pubblico che l'aveva ordinata in oltre mille esemplari già al Salone di undici mesi prima; è l'unica versione non "speciale" proposta fino al 1999. Monta il motore Rover serie K usato anche dalla Caterham per la Seven, aspirato, che eroga 120 CV; non ha né ABS né airbag, l'interno è a dir poco essenziale (mancano persino i tappetini) e in Italia è proposta a qualche spicciolo in più di 50 milioni di lire.
Un prezzo non certo da saldo, soprattutto per una sportiva sì di nobile lignaggio, ma pur sempre mossa da un quattro cilindri di 1.796 cm^3 aspirato, abbinato a un cambio manuale a cinque marce anch'esso di origine Rover. Il gruppo moto-propulsore è montato a centro macchina, in posizione trasversale. Tale unità soffrirà sempre a causa dell'insufficiente ventilazione dinamica e della scarsa efficacia dell'elettroventola; frequenti infatti saranno i casi di bruciatura della guarnizione della testa. Ma la raffinatezza della Elise risiede nel suo telaio, un vero capolavoro della tecnica. Si tratta di una struttura leggerissima (appena 68 kg) costituita da elementi di lega leggera incollati tramite resina epossidica che viene scaldata a 200 gradi per quaranta minuti, al termine dei quali il processo di "saldatura" è concluso. Ma oltre alla funzione portante, il telaio svolge anche un compito estetico, poiché rimane a vista in ampie zone dell'abitacolo, che definire spartano è un eufemismo.
I rivestimenti in pratica non esistono, i sedili sono ben profilati, ma poco imbottiti e prevedono solo la regolazione longitudinale, gli alzacristalli sono manuali, mancano l'aria condizionata e il servosterzo. Il tutto

poi è vestito da una sinuosa carrozzeria in vetroresina. Insomma è una sportiva dura e pura, poco adatta alle gite di piacere, anche perché la taratura "da panca" delle sospensioni è ideale per divertirsi in pista, ma meno per gite di pacere nel weekend. Se 120 CV possono sembrare inadeguati per una sportiva di razza, bisogna ricredersi: su una vettura che pesa meno di 700 kg sono più che sufficienti. Come dimostrano le rilevazioni di Quattroruote: raggiunge 195,964 km/h e ferma le lancette del cronografo a 6,1 secondi nella prova di accelerazione da 0 a 100 km/h. La stessa Lotus però si rende conto che le Elise ha ben altre potenzialità e per il 1998 propone per l'impiego in pista la Sport 190, formalmente un kit di trasformazione per le Elise già circolanti (montato dalla Lotus Special Operations) in quanto non sarà mai omologato; portava la potenza a 190 CV. La produzione va dal 1998 all'inizio del 2000: secondo alcune fonti ne sono state

SE I 120 CV DEL 1.800 SEMBRANO POCHI PER UNA SPORTIVA, OCCORRE CONSIDERARE CHE LA ELISE PESA MENO DI 700 KG

allestite circa 50 unità. Nell'autunno del 1998 arriva la più civile Sport 135: ha la trasmissione con rapporti studiati per esaltare le doti di accelerazione; ne saranno prodotti 85 esemplari (suddivisi in due lotti). Ed eccoci al 1999, quando debutta la 111S (Sprint). Adotta la versione a fasatura variabile del motore Rover K (145 CV a 7.000 giri e curva di coppia più piatta), spoiler posteriore e mascherina ridisegnata, sedili più imbottiti, freni con dischi forati, cerchi OZ a cinque razze. Costa il 15% in più della versione base. Lo stesso anno escono le Type 79 e Type 49, due edizioni limitate che riprendono le livree delle omonime monoposto Lotus di Formula 1: rosso, bianco e oro (sponsor Golden Leaf) la 49, nero e oro (John Player Special) la 79. E a fine 2000 viene svelata la nuova generazione della Elise.

LOTUS ELISE TYPE 49 1999-2000



LOTUS ELISE TYPE 79 1999-2000

NOI CE L'ABBIAMO

La Elise strega, inutile negarlo. Elisa più di chiunque altro, la sente di famiglia, avendola ricevuta in regalo quando aveva quattro anni. Ambrogio l'ha subito sentita come un vestito su misura. Per Riccardo è stata la prima Lotus, che poi ha regalato al figlio.

ELISA ARTIOLI
LOTUS ELISE
1997

Nessun'altra bambina ha avuto una Elise vera a quattro anni. Lei, che era la mascotte della presentazione all'IAA, sì. "Per guidare il regalo del nonno", ci racconta, "ho dovuto aspettare 19 anni. 'Ely' è cresciuta insieme a me, l'amore per i motori è colpa sua".

GIORGIO CAZZOLA
LOTUS ELISE 111S
1999

"È l'auto più divertente che abbia mai guidato, capace di accelerare da 0 a 100 km/h nello stesso tempo di una Porsche 993". Giorgio è il terzo proprietario di questa 111S. "Un ingegnere di Hethel mi ha suggerito di montare un secondo termostato. Da allora l'acqua lavora a dieci gradi in meno e non surriscalda più".

AMBROGIO MERLO
LOTUS ELISE 111S
1999

L'Elise è sempre stata il suo sogno da quando è stata presentata. "Ho acquistato questo esemplare immacolato (non ha mai preso acqua!) - racconta Ambrogio - da un collezionista dopo due anni di ricerca; era gialla come la cercavo. Una volta salito a bordo, l'ho subito sentita come un qualcosa che si indossa e calza a pannello".

MAURO NARETTO
LOTUS ELISE 111S
1999

La passione è nata dopo aver provato l'Elise di un amico: "Da allora mi è venuta la voglia di guidarne una", racconta. "La ricerca è stata lunga, poi ho trovato questa che era passata di mano più volte ed era un po' trascurata nella manutenzione ordinaria, ma sana: cinghia della distribuzione, olio e filtro e livelli ed è tornata in strada. Ho percorso 6 mila chilometri circa su 42 mila totali, perché poco adatta ai lunghi viaggi".

RICCARDO IEZZI
LOTUS ELISE
2000

Per Riccardo questa è stata la prima Lotus. "Anche se era già uscita la S2, ho voluto questa, l'originale". L'ha poi venduta per acquistare altre sette Lotus: tre Exige, una 340R e tre Evora; ma l'amore per la sua Elise British Racing Green rimaneva. "Ho deciso che dovevo riavere la mia; l'ho cercata e l'ho ricomprata per regalarla a mio figlio per il suo diciottesimo compleanno".

1995

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

L'adozione delle tecniche aeronautiche nella costruzione della struttura è certamente l'aspetto più interessante dell'Elise. Non c'è più il telaio a trave centrale, bensì una struttura autoportante che pesa 68 kg, costruita con estrusi di alluminio uniti con colle strutturali, che vengono cotte per 40 minuti a 200° C. La resistenza alla torsione raggiunge valori eccezionali.

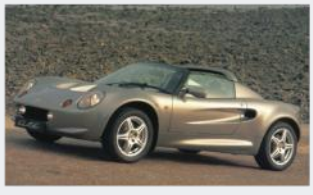
- Anno di nascita **1995**

- Totale esemplari prodotti **12.000**

- Totale esemplari prodotti per serie (circa)

ELISE 1996-2001	ELISE 111S 1999-2001	SERIE SPECIALI 1998-2001
8.600	1.500	1.900

- I principali modelli

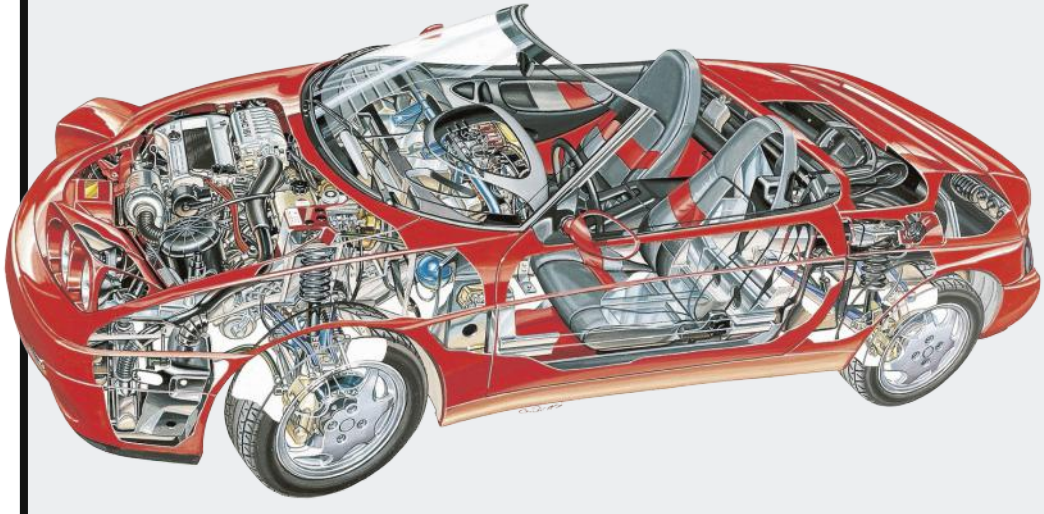


ELISE
1995-2001
Monta il motore 1.800 da 120 CV. Ha il fascino della capostipite.

ELISE SPORT 135
1998-1999
Prima versione potenziata per uso stradale. Appena 85 gli esemplari prodotti.

ELISE SPORT 190
1998-2000
Pensata per l'impiego in pista. Oltre 190 CV. Costruita in 50 unità circa.

ELISE 111S
1999-2001
Evoluzione "di serie"; monta il motore 1.800 a fasatura variabile: 145 CV.



- Tecnica

Motore al centro
Dopo la breve parentesi della Elan M100, la Elise torna al tradizionale schema a motore posteriore-centrale, inaugurato dalla Europa e adottato, tra le altre, dalla fortunata e longeva Esprit. Il quattro cilindri è montato in posizione trasversale.
Le sospensioni anteriori non sono fissate direttamente alla struttura, ma su un telaietto ausiliario.

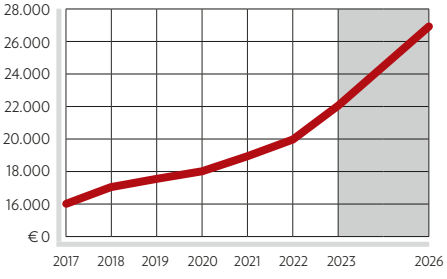
4 IL MERCATO

La prima serie, quella con i fari tondi e l'aspetto minimalista, è stata prodotta per meno di 5 anni in circa 12.000 esemplari. Ne sono state vendute un discreto numero anche in Italia, dunque non è difficile reperirne una in buono stato. Anche perché le Elise, come ogni Lotus che si rispetti, non hanno certo macinato tanti km, al massimo sono state un po' maltrattate nei track day. È bene precisare sin da subito che le Elise non te le regalano, anzi. Hanno quotazioni sostenute, in costante rialzo, e chi le mette in vendita ha pretese importanti, anche perché sa che chi si accosta a questo modello è stato contagiato da una malattia inguaribile. Il livello di partenza per un esemplare in ordine, con una storia alle spalle trasparente e documentata, è di poco superiore ai 20.000 euro. Poi conta la personalizzazione, la dotazione di accessori adottata e l'originalità. Così si sale agevolmente verso i 30.000 euro e, per una Elise immacolata, anche oltre. Il gradino seguente è la 111S: le cifre ricordano il numero di progetto (Type 111), la lettera significa Sprint, un'altra sigla cara alla tradizione della Casa di Hethel. I 25 CV in più e una produzione più limitata meritano i 25.000 euro della quotazione AB, ma anche i più impegnativi 37.500 euro della fascia A+. Infine le due serie speciali, un vero e proprio amarcord dell'heritage Lotus: la Type 79 (nella nota livrea nero-oro John Player Special) e la Type 49 (in rosso, bianco e oro: ispirata alla omonima monoposto sponsorizzata Gold Leaf).

AL VERTICE SI PONGONO LE SERIE SPECIALI TYPE 49 E TYPE 79, ISPIRATE ALLE OMONIME MONOPOSTO DI F. 1

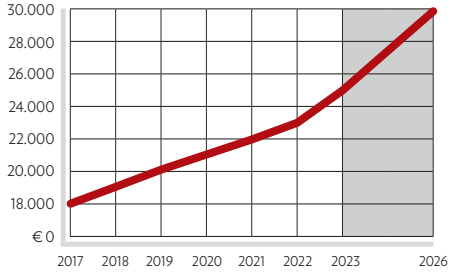
Il listino di Ruoteclassiche fornisce un'indicazione di massima del loro valore: 30.000 euro per il label AB, 45.000 euro per il label A+. Ma in quanto serie limitate e ambitissime, non è detto che questi valori vengano applicati rigorosamente. Tutte le altre Elise sono impossibili da quotare con valori che abbiano senso: il mercato delle Elise speciali è un universo di difficile comprensione. Dove ogni regola economica è sovvertita quando l'offerta e la domanda si incontrano su valori che, a livello di sensazione, appaiono poco sensati. Ma se c'è qualcuno disposto a staccare l'assegno comunque, il prezzo vero è quello. E nessuno si pentirà mai di aver speso cifre importanti, perché le Elise S1 viaggiano veloci, anche nella rivalutazione. RC

LOTUS ELISE
1996-2001



Detto che ogni esemplare di Elise fa storia a sé, il valore di riferimento per una vettura in buono stato parte da 22.000 euro. Cifra che sale del 50% per una Elise immacolata.

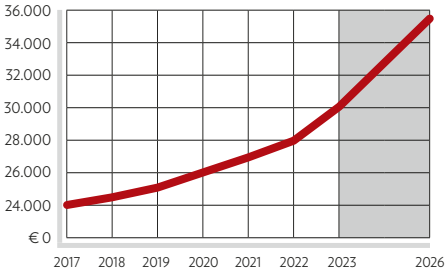
LOTUS ELISE 111S
1999-2001



La 111S aggiunge parecchio pepe alla già performante Elise di base. È la prima versione evoluta facilmente reperibile sul mercato e la maggiorazione del valore è più che giustificata.

LOTUS ELISE TYPE 49

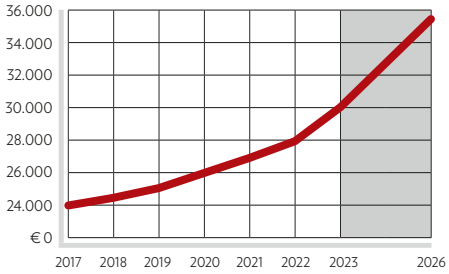
1999-2000



Nata "instant classic", questa serie limitata ispirata alla omonima monoposto di F. 1 sponsorizzata Gold Leaf è molto rara da trovare in vendita.

LOTUS ELISE TYPE 79

1999-2000



Ritorna anche con la Elise la ormai tradizionale livrea nera-oro della John Player Special. Anche in questo caso siamo di fronte a una serie speciale cult.

TOCCO ORIENTALE

L'assetto rivisto rende la seconda serie meno scorbutica, soprattutto sul bagnato. La linea diventa più spigolosa e la dotazione si arricchisce, almeno un po'. All'originario motore Rover si affianca il più affidabile e potente 1.800 Toyota

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La seconda serie di un modello molto riuscito fa in fretta ad attirarsi accuse di tradimento dell'idea originale. L'Elise S2 non sfugge a questo schema, sia per la linea più spigolosa e aggressiva, che non dimentica le volumetrie della prima serie ma nemmeno cita più la morbidezza delle linee della Dino 246, sia perché la sua genesi inizia con il definitivo distacco di Romano Artioli dalla Lotus. Anche se i tratti somatici sono ancora molto riconoscibili, la nuova Elise non gioca più con le linee rétro della progenitrice, ma

si ispira piuttosto all'estrema 340R, priva di tetto e a ruote scoperte, presentata nell'agosto 1999 sulla base della prima serie. Se però pensiamo ai contenuti e alla guidabilità, la S2 ha molte ragioni per farsi scegliere: del resto, lo scopo del restyling era proprio quello di ampliare la clientela del modello oltre la cerchia di cultori dei tradizionali valori sportivi del marchio di Hethel. L'assetto rivisto per eliminare il sovrasterzo dà più confidenza ai meno esperti, specie sul bagnato; i brancardi abbassati di 50 mm rendono più facile l'ingresso nell'abitacolo, anche alle persone di statura più alta. L'omologazione Euro 3 ottenuta rivedendo la centralina del motore Rover permette di usarla ancora oggi in piena tranquillità quasi ovunque e se si sceglie la versione Sports Tourer, quella più adatta a un uso come auto (quasi) normale, sedili in pelle, tappetini e impianto stereo sono di serie. Se poi vogliamo più potenza (e affidabilità) c'è la 111R del 2004, spinta da un 1.800 sedici valvole di produzione Toyota da 192 CV. E poi l'appassionato trova una lista pressoché infinita di allestimenti speciali in grado di soddisfare tutti i gusti.

LOTUE ELISE

QUOTAZIONI

Il listino della Elise S2 è stato recentemente modificato e aggiornato. Il valore più basso è quello delle S2 normali con motore Rover: 22.000 euro per il label AB, 33.000 euro per il label A+. Al vertice opposto la Elise SC, con valori rispettivamente di 33.000 e 44.500 euro.

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
22.000	33.000

2 RESTAURO

Concepita negli ultimi due anni dello scorso millennio ed entrata in produzione nel 2001, la Elise S2 non è più una di quelle auto che necessitano delle professioni tradizionali dell'autoriparazione. È un modello che si ripara per sostituzione di pezzi, i quali spesso vanno poi abbinati alla rete elettronica di bordo. Dal carrozziere la situazione replica esattamente quella della S1 perché la struttura è praticamente identica: gli estrusi di alluminio della scocca si sostituiscono dopo averli smontati, ripulito perfettamente quelli sani dalle tracce della vecchia colla e incollati con l'adesivo originale seguendo le raccomandazioni della Casa per i tempi di "cottura" del polimero. "Fai da te" assolutamente vietato anche ai più bravi, e ricorso a carrozzieri economici e improvvisati altrettanto sconsigliato: ne va della sicurezza nostra e degli altri. Della vetroresina iniettata a pressione si è già detto a proposito di Elan ed Elise prima serie: controllarla con attenzione, verificando allineamento e simmetria delle "luci" di cofani e portiere. Per quanto riguarda l'abitacolo, un bravo sellaio dovrebbe essere in grado di risolvere quasi ogni problema: la pelle di qualsiasi colore, con un po' di ricerche, si trova. Tuttavia, se da sostituire è un tessuto particolare o il rivestimento rovinato è specifico di una serie speciale, qualche grattacapo in più è da mettere in conto. Delle meccaniche Rover cedevano soprattutto le guarnizioni, quella della testa in particolare (quelle di primo impianto erano realizzate in materiale plastico); in generale bisogna tener presente che, pur leggerissima, l'Elise affaticava molto i motori Rover, nati per tutt'altre prestazioni e che a centro macchina soffrivano per l'insufficiente ventilazione. Un controllo delle perdite d'olio e della compressione è quindi da mettere in conto. Con i motori Toyota la situazione migliora nettamente: in California c'è chi ha guidato Elise per oltre 300 mila chilometri nel traffico senza riscontrare problemi.

DA SAPERE

Prezzi dei ricambi

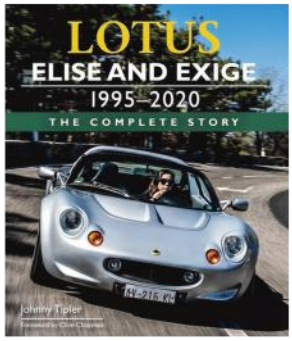
POMPA OLIO (ROVER)	**€ 129**
PASTIGLIE FRENO	**€ 231**
LOGO COFANO ANT.	**€ 114**
VOLANTE	**€ 330**
COLLETT. SCARICO (TOYOTA)	**€ 830**

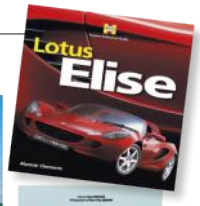
I club

Lotus Elise S1/S2 Owners Club
Gruppo Facebook dedicato soprattutto agli annunci di vendita di auto, accessori e ricambi.
Sito *facebook.com/groups/46028477753/*

Elises.co.uk
Non è un club, bensì un sito che contiene sezioni dedicate alla storia, alla manutenzione e all'acquisto.
Sito *elises.co.uk*

I libri





Ecco alcuni suggerimenti: "Lotus Elise" di Alastair Clements (Haynes); "Lotus and Exige 1995 - 2020 The Complete Story" di Johnny Tipler, con prefazione di Clive Chapman.
In francese c'è "Lotus Elise Retour aux sources" di Alain Chevalier, Etai.
Infine un volume giapponese: "Lotus Elise & Exige Perfect Book", uscito nel 2015 da Neko Mook.

Specialisti

Elise Parts
Sito *eliseparts.com*
Elise-Spares
Sito *elise-spares.com*
Hangar 111
Sito *hangar111.com*
Seriously Lotus
Sito *seriouslylotus.com*

3 SU QUALE PUNTARE

Sono state prodotte due Elise S2 uguali? Sì, ma non è facile trovarle. I certificati della Casa riportano con una certa frequenza "unica vettura con questa combinazione di versione, interni e colore". La S2 viene svelata al pubblico al Salone di Birmingham del 2000; il progetto era stato tenuto segretissimo per non rallentare le vendite della S1. Le consegne partono nel 2001, inizialmente nelle versioni Race Tech e Sports Tourer con il Rover Euro 3 da 122 CV. La prima versione speciale è di gennaio 2002, la Sport 135 con il motore portato a 137 CV grazie a scarico e centralina, non importata in Italia. Il kit di potenziamento era disponibile anche in aftermarket, l'assetto era normale e dall'esterno la distinguevano solo gli adesivi. Nel giugno 2002 arrivano i motori a fasatura variabile e tutte le Elise che li montano acquisiscono nel nome la sigla di progetto: 111 la "base" costruita in pochissimi esemplari, 111S la più rifinita; il motore dà 160 CV a 7.000 giri. Il cambio ha i rapporti centrali ravvicinati e la quinta più lunga; i cerchi sono gli Spider a otto razze e il diffusore posteriore passa da due a tre elementi. Dall'aprile 2003 vengono consegnati 123 esemplari della 135R: assetto con molle Eibach e ammortizzatori Bilstein, gomme semi slick su cerchi OZ a 16 razze, prese d'aria con griglie in tinta carrozzeria, due soli colori micalizzati (Silver Mica e Blue Mica). Quattro serie speciali con motore Rover omaggiano le Lotus di F. 1: Type 72 (con i colori John Player Special), Type 49 (livrea Gold Leaf), Type 25 (British Racing Green con bande gialle) e 99T, gialla con cerchi neri, come l'omonima monoposto con cui Ayrton Senna ha regalato al team Lotus l'ultima vittoria in F. 1: era il 1987, al Gran Premio di Detroit. A queste si aggiunge la Type 23, realizzata su base 111S: 50 esemplari, livrea bianca con fasce, selleria (in pelle), hardtop e capottina verdi. Per il 2004 si affiancano alle "Elise-Rover" quelle con motore Toyota; la sostituzione era stata programmata per entrare sul mercato americano: il serie K non avrebbe soddisfatto le normative antinquinamento

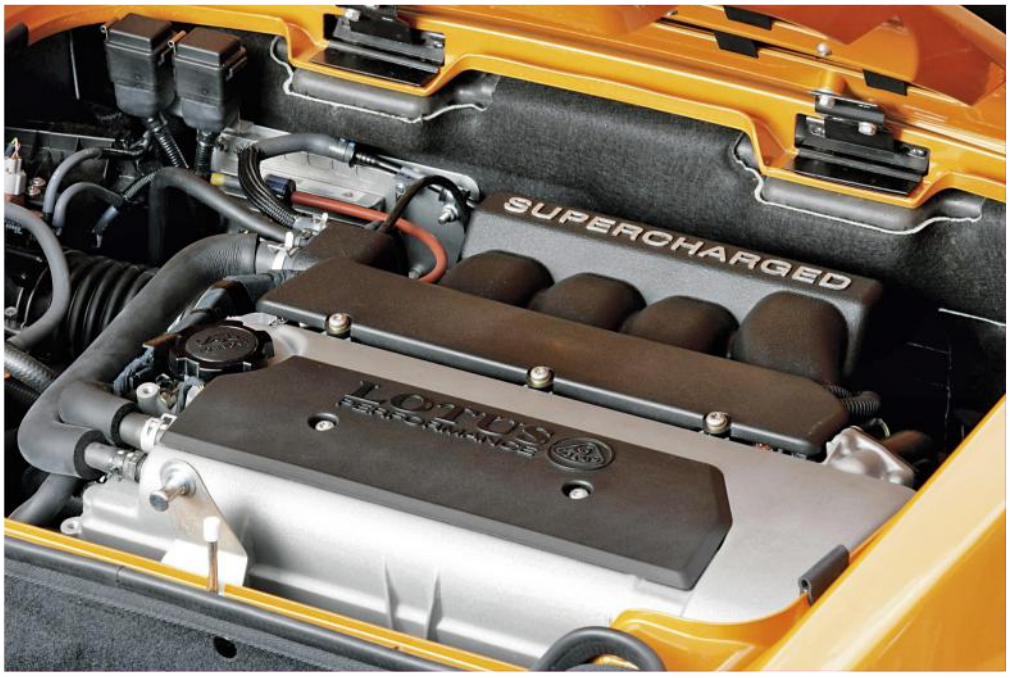
LOTUS ELISE 2001-2006

LOTUS ELISE 111S 2002-2005

LOTUS ELISE 111R - ELISE R 2004-2011

LOTUS ELISE S 2006-2011

LOTUS ELISE SC 2008-2011



e pure in Europa avrebbe avuto problemi con le Euro 4 e successive. La transizione è lunga; le 111S rimangono in produzione fino al 2005 e la S2 base termina l'anno dopo. L'era Toyota inizia con la 111R, spinta dal 1.800 con fasatura variabile 2ZZ-GE da 192 CV a 7.800 giri, accoppiato a un cambio manuale a sei marce, sempre di origine Toyota. Per la prima volta una Elise ha servofreno e ABS; gli scarichi passano dai lati al centro, sotto i diffusori posteriori. Dal 2006 la 111 R si chiama Elise R e passa all'acceleratore by-wire e alle luci posteriori a Led. I primi modelli per gli Usa, ufficiosamente definiti "Federal" Elise, arrivano sul mercato nel 2004 e sono subito un successo. Da fuori si distinguono per i side marker; la dotazione comprende gli airbag per guidatore e passeggero, optional sulle versioni europee dal 2006 e di serie dal 2008. Nel 2006 la Elise S sostituisce la S2 "base" introducendo l'estetica della R e un più tranquillo motore Toyota 1ZZ.FE

PRATICAMENTE NON ESISTONO DUE ELISE IDENTICHE. OGNUNA QUINDI È MERITEVOLE DI ATTENZIONE

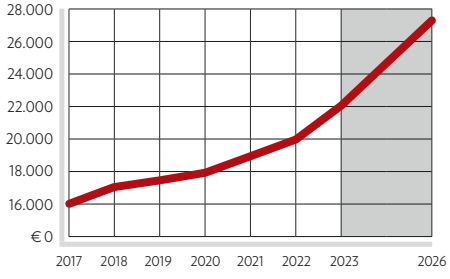
da 136 CV; ne patiscono velocità massima e accelerazione, ma non la guidabilità; in compenso si risparmia non poco. La prima Elise di serie sovralimentata arriva col model year 2008: è la SC, con compressore volumetrico. L'idea nasce dalla Exige S del 2006, ma qui, a causa del minor spazio disponibile, si deve rinunciare all'intercooler e il compressore non è l'Eaton ME2, ma il più compatto Magnuson M45. I cavalli sono 220 e l'erogazione è molto fluida, con una curva di coppia più piatta delle versioni normali. Pesa 918 kg e si riconosce per il diverso spoiler posteriore. Le serie speciali comprendono la Sports Racer (199 unità in Advent Red o Persian Blue con fasce bianche, 2005), le riedizioni della 72D in livrea JPS dedicata a Emerson Fittipaldi (2007) e della Type 25 su base SC (2008) e la Club Racer.

4 IL MERCATO

È quasi impossibile stare dietro alla variegata gamma della Elise S2, un modello che è rimasto in produzione per un decennio (dal 2001 al 2011) e che ha avuto una serie pressoché infinita di allestimenti, due famiglie di motori (prima Rover, poi Toyota), cui si aggiungono una valanga di serie speciali. Il recente riordino delle quotazioni ha distinto sei modelli di riferimento, prodotti in serie. Il nostro listino non fornisce indicazioni sulle edizioni speciali o limitate, che generalmente sono oggetto di trattative specifiche dalle quali è pressoché impossibile ricavare riferimenti oggettivi, essenziali per elaborare quotazioni attendibili. Le S2 di base, quelle con il motore Rover 1.800 da 122 CV in listino dal 2001 al 2006, hanno una quotazione identica a quella delle versioni d'accesso della S1: 22.000 euro (label AB) e 33.000 euro (label A+). Non si segnalano differenze tra l'allestimento più sportivo Race Tech e quello più confortevole Sports Tourer: è questione di gusti (ed esigenze di utilizzo). A seguire la 111, rimasta in listino dal 2002 al 2004, che è quotata 25.000 euro (AB) e 37.500 euro (A+). La 111S vale qualcosa in più: rispettivamente 27.000-40.500 euro. La prima Elise S2 dotata di motore Toyota, la 111R, poi semplicemente Elise R, è invece quotata 30.000 euro (AB) e 45.000 euro (A+). Dal 2006 la versione d'attacco è la Elise S, con motore Toyota da 136 CV, che rimane in listino fino al termine di produzione della seconda serie: vale da 23.000 euro (in buone condizioni) a 34.500 euro (perfetta). Per finire, la più sportiva delle S2: la SC. Derivata dalla Exige S, approdata sul mercato nel 2006, la SC arriva nel 2008: per questa sportivissima Lotus i valori di riferimento sono 33.000 euro (label AB) e 44.500 euro (label A+). I prezzi delle Elise S2, insomma, viaggiano in tandem con quelli della prima serie, pur essendo quasi tutta la produzione con un'età inferiore ai 20 anni, quindi ancora esclusa dai benefici fiscali riconosciuti ai veicoli di interesse storico e collezionistico. Tuttavia è fuori di dubbio che le S2, fin dall'inizio della loro commercializzazione considerate instant classic, siano vetture da collezione, che seguono logiche di mercato assolutamente amatoriali. Il loro valore continuerà a salire. RC

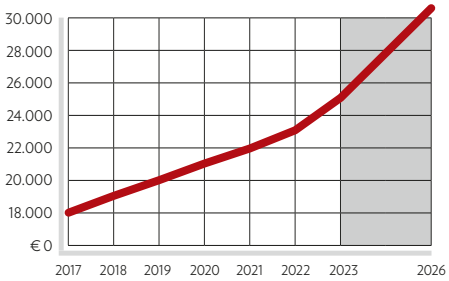
LA ENTRY LEVEL È LA S2 CON MOTORE ROVER 1.800 DA 122 CV. AL TOP SI PONE LA SC DA 220 CV

LOTUS ELISE
2001-2006



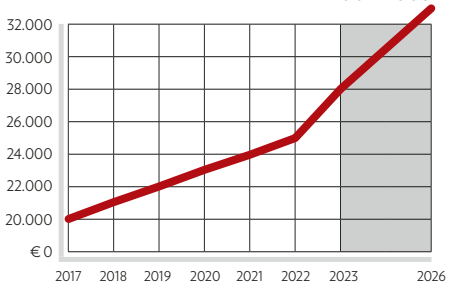
I due allestimenti disponibili all'epoca, quello più racing e quello più confortevole, hanno la stessa quotazione, e le medesime opportunità di rivalutazione nel tempo.

LOTUS ELISE 111
2002-2004



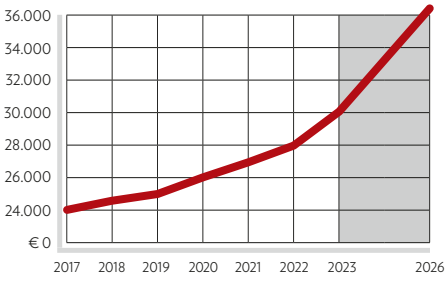
Rimane in listino per poco tempo; il suo valore è a metà strada tra la quotazione della Elise base e quella della 111S. Però le prospettive di rivalutazione sono identiche.

LOTUS ELISE 111S
2002-2005



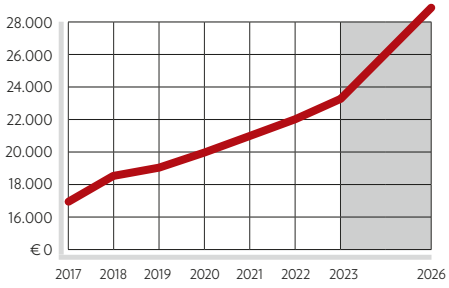
La versione più ricca della gamma con motore di derivazione Rover costruita di serie: il suo valore in fascia AB si avvicina ai 30.000 euro; se perfetta, supera i 40.000 euro.

LOTUS ELISE 111R – ELISE R
2004-2011



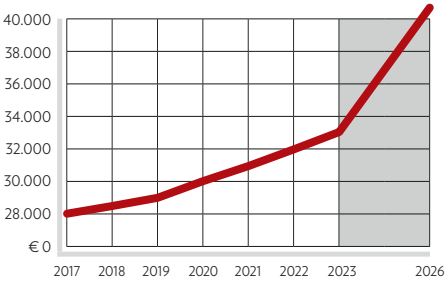
Segna il debutto del motore Toyota 1.800: ben 192 CV. Si tratta di una delle più quotate Elise della seconda serie. Non è facile trovarne una in vendita.

LOTUS ELISE S
2006-2011



Rappresenta la versione d'accesso della seconda serie con motore Toyota (136 CV): nettamente più affidabile, con prestazioni leggermente migliori.

LOTUS ELISE SC
2008-2011



Il top di gamma nella produzione di serie. È quasi una Exige in termini di prestazioni. Un'auto pressoché da corsa. In prospettiva, è la più interessante tra le versioni di serie.

SULLA CATTIVA STRADA

Deriva dalla Sport Elise, berlinetta monoposto omologata solo per l'uso in pista. Ne mantiene tutte le caratteristiche, ma ovviamente l'abitacolo è a due posti affiancati. Motore 1.800 da 177 o 193 CV. Impossibile resisterle

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

LOTUS EXIGE

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per divertirsi. Poi si può discutere su cosa sia più divertente, se guidarla in pista, su un passo di montagna, parcheggiarla davanti al bar per l'aperitivo o semplicemente ammirarla in garage. Però rimane divertente come solo una hypercar in scala può essere: in 3,79 metri condensa una berlinetta a motore centrale che nella versione meno performante accelera da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi. E poi c'è il divertimento di entrare in un club esclusivo: una Exige non si compra per caso, bisogna essere disposti a rinunciare a qualche confort, per esempio a non viaggiare con un bagaglio più voluminoso di quello di un motociclista. Se la Elise, e la S1 in particolare, poteva essere "carina e coccolosa", la Exige no: è una piccola peste e così va portata. Inutile cercare di mimetizzarla da macchina sobria: potrà anche essere British Racing Green in tinta unita, colore che le dona moltissimo, ma non avrà mai l'aplomb britannico. Minigonne, spoiler, alettoni, addirittura la presa d'aria sul tetto di molte versioni la tradiscono come corsaiola pura, e la sua indole non cambierà mai. Inutile partire dai semafori a velocità da Panda 30: probabilmente si ingolferebbe, e non ci farebbe fare una gran figura. Tanto vale stare al gioco, tutt'al più staccando il piede quando si è raggiunto il limite di velocità:

non si rischia la patente, ma si dà una lezione ad auto ben più costose. "C'è gusto a umiliare, con una modesta utilitaria, vetture di classe e prezzo superiori": l'ha detto Carlo Abarth, ma Colin Chapman non dissentirebbe, se non forse per il fatto che nessuna Lotus è una "modesta utilitaria" (anche se il motore...).

QUOTAZIONI

La prima serie della Exige è in continua crescita, un trend giustificato dai numeri di produzione ridottissimi. Un esemplare in buone condizioni vale 38.000 euro (label AB), ma raggiunge i 57.000 euro se in condizioni da concorso (A+).

Valore € (label AB)

38.000

2 RESTAURO

Se è da restaurare, state alla larga. Battuta facile e con un discreto fondo di verità, che deve confrontarsi con una produzione totale di 600 pezzi circa. Quando se ne trova una non bisognerebbe lasciarsela sfuggire, il che è esattamente il contrario di quanto appena detto. Riassumiamo dalle puntate andate in onda nel ciclo "Elise": l'auto è la stessa, identica la struttura in estrusi di alluminio tenuti insieme da colle strutturali; della stessa famiglia i motori serie K; uguale il disegno delle sospensioni. Le differenze principali stanno nel fatto che è una berlinetta e nell'assenza di una versione d'attacco tranquilla: si parte da 177 CV a 7.800 giri, erogati dalla variante di un motore che non a caso si chiama Very High Performance Derivative. Un quattro cilindri da travet che, arrivando anche ai 193 CV della versione "Track Specification" pensata per le piste, non può garantire affidabilità totale. Impossibile pensare a grandi chilometraggi, ma l'eventuale revisione non è impossibile: la stessa Lotus consiglia la sostituzione dei pistoni dopo 40 mila km; a giudicare dai forum a qualche collezionista sono capitate brutte sorprese proprio poco dopo questo chilometraggio, che si sono risolte in spese notevoli.
Si trovano anche motori nuovi con cifre non modeste, ma nemmeno impossibili: sono forse una soluzione migliore di una revisione parziale. Da controllare molto accuratamente sono poi telaio e sospensioni: il primo deve essere perfetto, possibilmente inurtato o comunque riparato a regola d'arte. Le seconde possono essere semplicemente usurate, e sostituire molle e ammortizzatori può essere ancora una volta costoso ma non impossibile; potrebbe anzi essere l'occasione per montare un assetto più performante. Se invece telaio e sospensioni mostrano tracce di urti o corrosione più che superficiale, cosa non improbabile visto che alluminio e acciaio formano una coppia galvanica che favorisce la ruggine su quest'ultimo, veramente è il caso di lasciar perdere.

DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

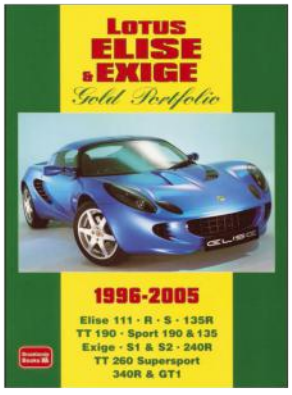
RADIATORE (LOTUS SPORT)	**€ 498**
SEDILI (PROBAX IN PELLE)	**€ 1.490**
SET DISCHI (2)	**€ 700**
DIFFUSORE POSTERIORE (3)	**€ 678**
ALTERNATORE	**€ 182**

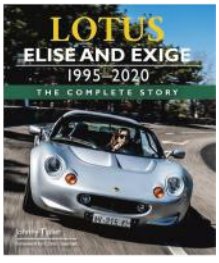
• I club

Exiges.com
Forum inglese specifico per i proprietari di Exige delle tre serie. Ospita molti thread tecnici con domande e risposte, mercatino di vetture, ricambi e accessori, calendari e reportage di eventi e track day.
Sito *exiges.com*

Club Lotus Italia
Sito *clublotusitalia.it*

• I libri





Al momento non esistono monografie specifiche sulla Exige: tutti i titoli disponibili comprendono quindi anche i contemporanei modelli Elise. "Lotus Elite and Exige 1995-2020, The Complete Story" di John Tipler è uscito da Crowood Press nel 2021. "Lotus Elise & Exige Gold Portfolio", curato da R.M. Clarke è la classica raccolta di prove su strada edita da Brooklands Books.

• Specialisti

Esprit Engineering
Sito *espritengineering.co.uk*
Elise Shop
Sito *elise-shop.com*
Hangar 111
Sito *hangar111.com*
Lotus Web Store
Sito *lotuswebstore.it*

LOTUS EXIGE 2000-2001

3 SU QUALE PUNTARE

Ancora una volta "su quella che si trova purché sia in buone condizioni", anche perché la Exige prima serie esiste solo con motore da 177 o 193 CV: non ci sono serie speciali o allestimenti particolari. Ma conosciamola più da vicino. La Exige deriva strettamente dalla Sport Elise, la berlinetta monoposto da 200 CV destinata esclusivamente all'impiego in pista e protagonista del Campionato Autobytel Lotus. Quindi la Exige può tranquillamente essere considerata la prima "chiusa" omologata per la circolazione su strada. La conversione impone alcuni interventi rispetto alla Sport: lo spoiler anteriore viene rialzato di qualche centimetro, il cofano motore è ora in policarbonato e l'abitacolo prevede due sedili affiancati.
Il resto rimane pressoché invariato. La carrozzeria mantiene pertanto i passaruota allargati, dovuti alle carreggiate "maggiorate" rispetto a quelle della spider Elise: anteriore 1.454 mm e posteriore 1.489 mm. All'avantreno sono montati pneumatici 195/50 ZR16, mentre dietro figurano dei 225/45 ZR17. Il tettuccio è imbullonato e presenta una vistosa presa d'aria per immettere aria fresca nel vano motore. La coda è dominata da un'ampia ala: grazie all'attento studio delle appendici aerodinamiche, la Casa dichiara ben 80 kg di spinta verso il basso (circa il 10% del peso della vettura) a 160 km/h. Ben equilibrata la distribuzione dei pesi: 359 kg davanti (40%) e 538 kg dietro (60%). Pressoché invariato il telaio, costituito da elementi scatolati di lega leggera incollati tra loro; l'impianto frenante è composto da quattro dischi (282 mm di diametro) forati e autoventilanti; le pinze anteriori sono AP Racing, mentre dietro sono montate le Brembo. Mancano il servofreno e l'impianto ABS. Il motore è il solito quattro cilindri Rover di 1.796 cm^3, elaborato dalla Lotus fino a spremere ben 177 CV a 7.800 giri/minuto. La Lotus Motorsport, il reparto corse della Casa, offre pochi optional, fra cui uno stage per elevare la potenza a 193

CV. A questo è accoppiato un cambio a cinque marce. Quattroruote ne pubblica la prove nel giugno del 2001. E le poche parole introduttive al servizio sono illuminanti. “Imbarazzante, scomoda, ma straordinariamente affascinante e soprattutto irresistibile: dedicata a chi ha un raffinato gusto per la guida pura, questa berlinetta trasmette al pilota le stesse forti sensazioni di un’auto da competizione, senza filtri e interferenze tecnologiche. Dà il meglio di sé in pista, ma sa divertire anche su strada”. Dopo ventidue anni queste poche righe sono una sorta di canto delle sirene, che attrae irrimediabilmente gli appassionati.
La pagella di Quattroruote “certifica” le doti dinamiche della Exige: cinque stelle sono assegnate alle voci accelerazione, ripresa, sterzo, freni, tenuta di strada e stabilità. Due stelle invece compaiono accanto a plancia e comandi, climatizzazione (per rinfrescare l’abitacolo

NON CI SONO VERSIONI O ALLESTIMENTI SPECIALI: L’UNICA OPZIONE È IL MOTORE DA 177 O 193 CV

si devono abbassare, manualmente, i finestrini), finitura e confort. Alla strumentazione viene dato insufficiente (una stella): non solo l’aspetto è utilitario, ma il termometro acqua e l’indicatore del livello carburante sono piuttosto vaghi. Ma tutti questi su quella che di fatto è un’auto da corsa adattata all’uso stradale sono peccati davvero veniali. Oggi ancor più che allora. Al tempo la Casa comunica una produzione di appena 400 unità: di queste una trentina finiscono nei garage di cultori italiani del marchio. Tuttavia secondo alcune fonti il numero è ben più elevato (in senso relativo ovviamente): circa 600. La costruzione inizia più o meno con la fine della Elise S1 e termina l’anno successivo per poi riprendere nel 2004, ovviamente sulla base della Elise S2, come si vedrà nelle prossime pagine.

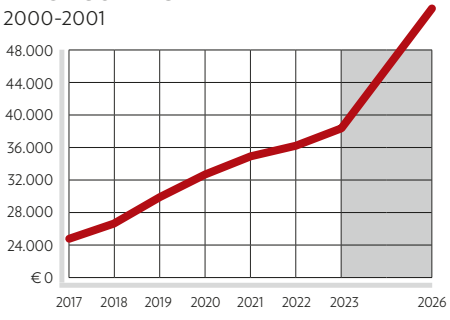
4 IL MERCATO

La Lotus Exige, derivata dalla prima generazione della ben più popolare Elise, è una sorta di "antipasto" di quella che sarebbe diventata l'auto stradale da corsa per eccellenza nella produzione della Casa di Hethel. Dopo questa anticipazione, la Exige è stata costruita in altre due serie, rimanendo a listino fino al 2021. La produzione complessiva è comunque centellinata in soli poco più di 10.000 esemplari. Ma la prima, con le sue rarissime 400 unità assemblate tra il 2000 e il 2001 (ma, come accennato sui numeri effettivi non c'è accordo) rappresenta un must tra le youngtimer Lotus, un oggetto di altissimo pregio storico e una delle più pure rappresentanti della "vecchia scuola" di Colin Chapman, dove la leggerezza conta di più della potenza. I suoi 177 CV appaiono quasi ridicoli rispetto agli oltre 400 delle ultime Exige costruite pochi anni fa, ma rappresentano pur sempre una potenza specifica di 100 CV/litro, ottenuta da un motore aspirato di derivazione Rover Serie K, dotato della più esasperata elaborazione possibile. Abbinato a circa 800 kg di peso, garantiva un'accelerazione da 0 a 100 in meno di 5 secondi. Sono questi gli elementi che fanno supporre una rivalutazione formidabile nei prossimi anni. Già oggi, a distanza di poco più di 20 anni dalla uscita di produzione, il valore di un esemplare perfetto è superiore a quello di listino dell'epoca (100 milioni di lire), ma c'è chi sostiene che nel volgere di qualche anno potrebbe avvicinarsi al raddoppio.

UN ESEMPLARE PERFETTO COSTA PIÙ DI QUANTO COSTASSE DA NUOVO, 22 ANNI FA. ACCADE DI RADO

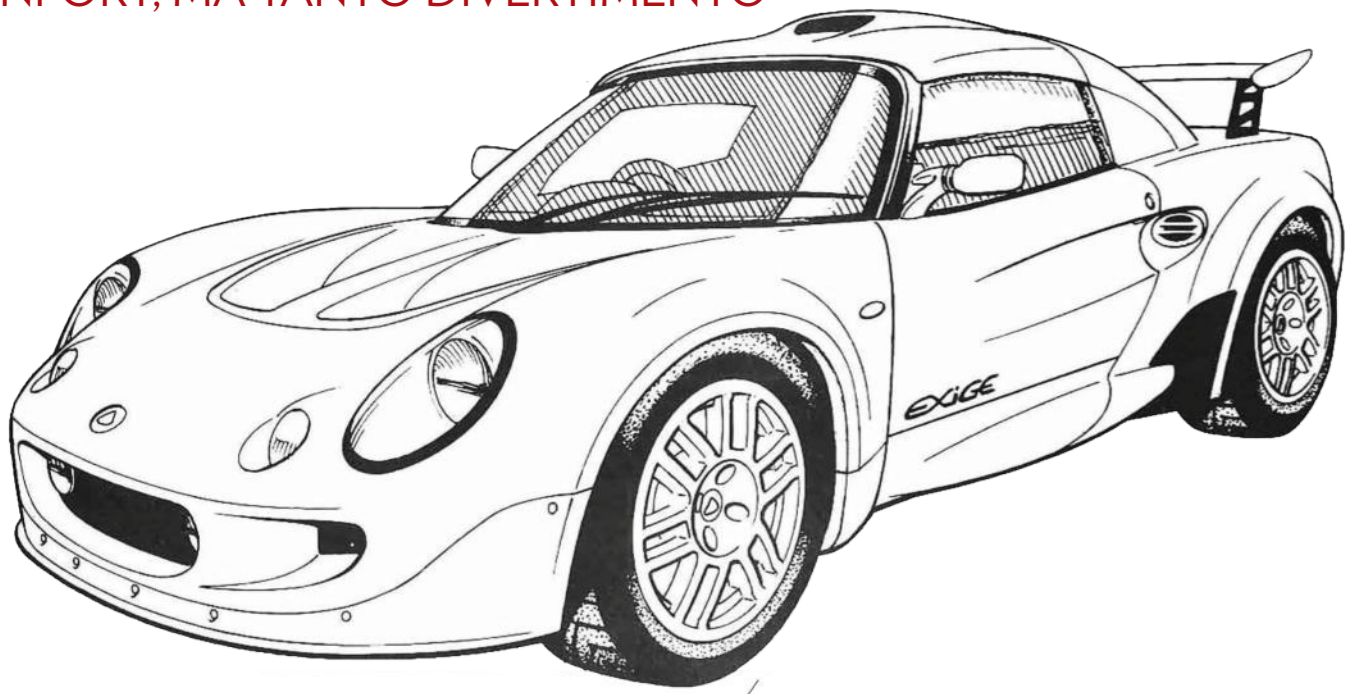
Con presupposti di questa natura è facile comprendere che per trovare una Lotus Exige prima serie in vendita occorre armarsi di santa pazienza, sguinzagliare tutte le conoscenze possibili nell'ambito del mondo del collezionismo di auto sportive ed essere disposti a staccare un assegno generoso. L'impegno e l'investimento saranno però ripagati. La prima generazione è realmente una vetrina tecnologica che riassume le potenzialità di una Lotus Elise preparata per le competizioni. A differenza delle serie successive, che si sono via via sempre più distaccate dall'originale per brillare di luce autonoma, per diventare molto più simili a una supercar, la Exige è ancora relativamente semplice, vicina alla filosofia di Colin Chapman. Ecco perché è apprezzatissima dai puristi. RC

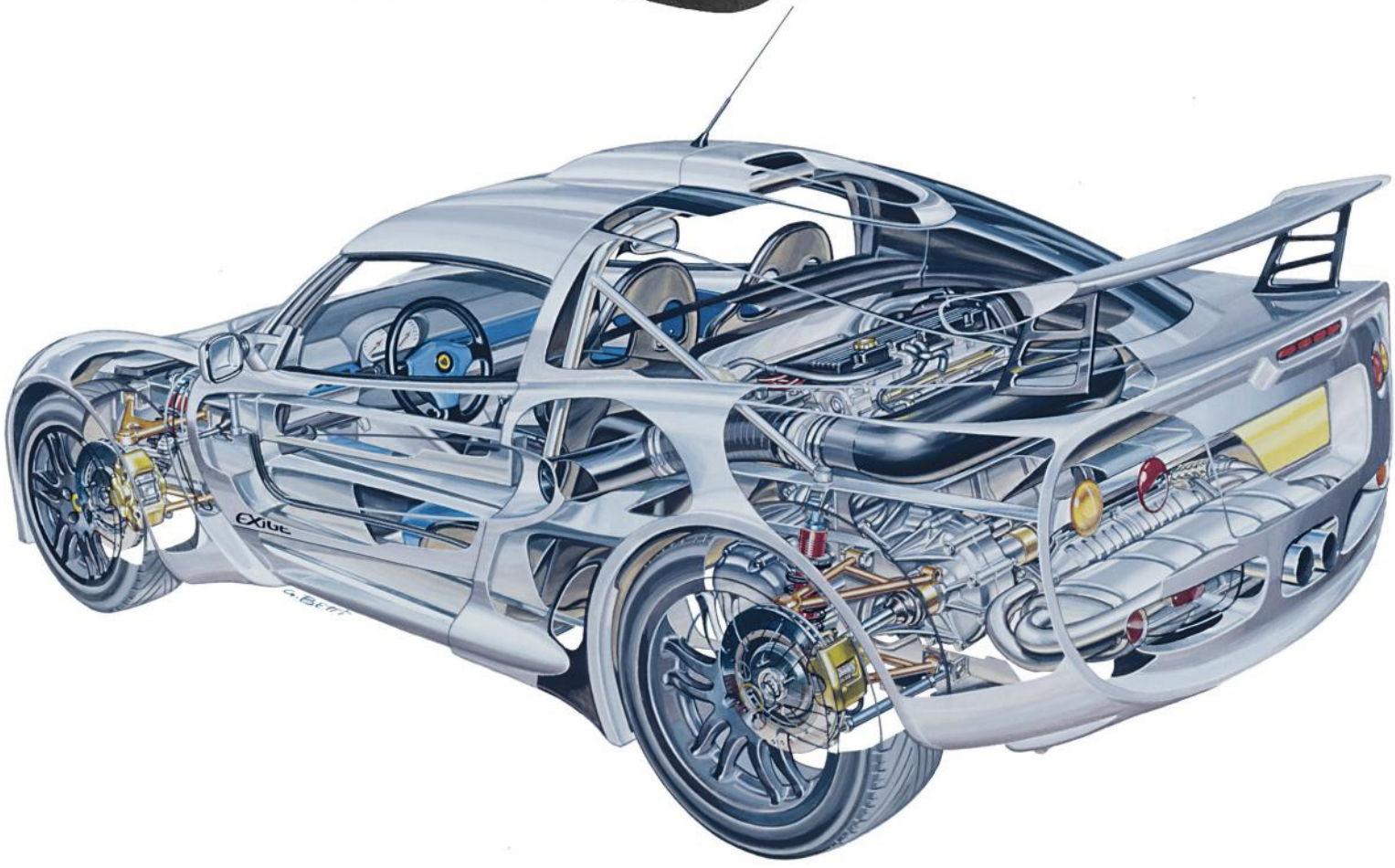
LOTUS EXIGE
2000-2001



Una delle youngtimer più interessanti in assoluto. Con una produzione di soli 400 esemplari: il suo valore crescerà in maniera elevatissima nei prossimi anni.

IN PRATICA, È UNA VETTURA DA CORSA OMOLOGATA PER L'USO STRADALE. POCO CONFORT, MA TANTO DIVERTIMENTO





VERSO LA PERFEZIONE

La seconda generazione della berlinetta derivata dalla Elise fa faville. Merito del motore 1.800 di origine Toyota. Nella versione base da 192 CV catapulta questa compatta sportiva nell'orbita dei 240 km/h. Il tutto con un comportamento dinamico da supercar

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è sempre lei, ma sulla base più evoluta della Elise S2. Certo, chi di Elise ed Exige prime serie amava il look rétro rimarrà un po' deluso di fronte al nuovo musetto con i fari allungati e alla grande presa d'aria sulla fiancata, tratti somatici salienti del disegno del reparto stile diretto da Russell Carr che li aveva introdotti con il restyling dell'Elise. Del resto, se le prestazioni sono da hypercar, il look non può essere da meno. In coda c'è sempre un alettone preso di peso a una monoposto: con la sua portanza genera un carico aerodinamico di 45 kg a 160 km/h: l'alettoncino dell'Elise, alla stessa velocità, spingeva di soli 5,9 kg. Alla guida, anche il più scettico degli appassionati rimarrà favorevolmente impressionato sia dalla tenuta di strada sia dal motore 16 valvole Toyota 2ZZ-GE da 1.8 litri da 192 CV a 7.800 giri e 187 Nm a 6.800. Coppia massima un po' in alto, dirà qualcuno, ma non è che in basso i Newton-metro siano pochi. Commercialmente la Lotus adotta una tecnica collaudata dai marchi di moda e orologeria d'alta gamma: mantiene bassa la produzione per aumentare il desiderio del cliente. Dopo che la prima Exige esce di produzione bisogna aspettare tre anni per vederne un'altra: tra il 2001 e il 2003 ci sono solo le Elise S2. La seconda generazione di questa compatta coupé torna nel 2004, evolvendosi fino al 2011 in versioni sempre più potenti e prestazionali. Senza dubbio non è un'auto da scegliere se non si vuole correre: nonostante la dotazione sia ricca (su alcuni allestimenti), i sacrifici in termini di confort sono molti, per quanto compensati dal divertimento.

QUOTAZIONI

I valori della Exige S2 si distinguono in quattro livelli: base, S, S240 e S260 Cup (quest'ultima supera il limite dei 40.000 euro, quindi non viene esaminata nella nostra guida). La Exige S2 è quotata 32.000 euro (label AB); la S 240, invece, raggiunge i 40.000 euro.

Valore minimo € (label AB)	Valore massimo € (label AB)
32.000	40.000

2 RESTAURO

Questo aspetto può essere un punto dolente. Non stiamo parlando della meccanica: il Toyota 1.800, come suggerisce la sua nascita da una collaborazione con la Yamaha, non teme di girare alto, e il cambio Aisin a sei marce è anch'esso di provata affidabilità.
E nemmeno della struttura di base, che va comunque controllata molto accuratamente per le stesse ragioni viste parlando di Elise ed Exige prima serie (del resto è praticamente la stessa), in particolare sulle versioni costruite per le competizioni, perché anche un'uscita di pista nella ghiaia potrebbe essere fonte di gravi danni.
Parliamo piuttosto delle serie speciali, che sin dall'inizio costituiscono una quota significativa delle vendite dell'Exige e che spesso differiscono dalle versioni di serie anche nella meccanica. Alle tarature estreme, 240 e 260 CV, corrispondono naturalmente componenti racing specifici (freni, scarichi e sospensioni in particolare) che non è facile reperire sul mercato.
Le aziende che vendono pezzi e kit per l'elaborazione sono numerose, e questo è un altro rischio: le Exige preparate sono molte, e da collezionisti è legittimo desiderare la massima originalità, la quale raramente viene rispettata da queste preparazioni magari tecnicamente valide (in particolare per esaltare un aspetto come l'accelerazione, la tenuta, la velocità massima) ma non previste dalla Casa.
Particolarmente interessante è lo Sports Pack proposto per la Exige S, che comprende il Lotus Traction Control (LTC): il dispositivo, sempre escludibile manualmente dal guidatore tramite l'apposito pulsante, entra in funzione non appena si superano gli 8 km/h. Il Super Sports aggiunge taratura da pista delle sospensioni, dotate di molle Eibach, ammortizzatori regolabili Bilstein e barra antirollio, anch'essa regolabile. Oltre agli splendidi e leggerissimi cerchi neri a sette razze nelle misure 6.5J davanti e 7.5J dietro. Non si tratta di un dettaglio: montandoli si ottiene un risparmio di peso di 8 kg.

DA SAPERE

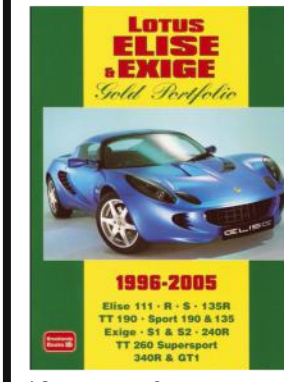
Prezzi dei ricambi

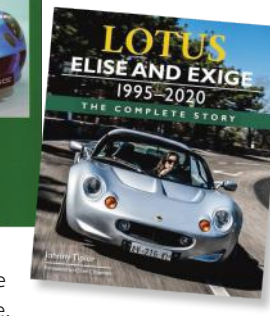
SPOILER ANT. (S240-260)	**€ 882**
DIFFERENZIALE AUTOBLOCC.	**€ 1.100**
KIT FRIZIONE	**€ 487**
PASTIGLIE FRENO POST.	**€ 210**
RADIATORE MAGGIORATO	**€ 368**

I club

Lotus and Light Cars Club
Comunity molto attiva che organizza eventi in pista. Il forum offe infinite opportunità per trovare ricambi e avere consigli e suggerimenti tecnici sulla manutenzione.
Sito *llcc.it*
Exiges
Sito *exiges.com*
Club Lotus Italia
Sito *clublotusitalia.it*

I libri





Non essendoci testi dedicati specificamente alla Exige seconda serie, i titoli sono quelli già suggeriti per la prima generazione di questa berlinetta sportiva. Quindi: "Lotus Elite and Exige 1995-2020, The Complete Story" di John Tipler (Crowood Press) e la classica raccolta di prove su strada "Lotus Elise & Exige Gold Portfolio", della Brooklands Books.

Specialisti

Elise Parts
Sito *eliseparts.com*
Esprit Engineering
Sito *espritengineering.co.uk*
Lotus Web Store
Sito *lotuswebstore.it*
Seriously Lotus
Sito *seriouslylotus.com*

3 SU QUALE PUNTARE

Le Exige sono tutte molto divertenti. Persino la base, equipaggiata col 1.800 da 192 CV. Sulla carta sembrano pochi? Allora aggiungiamo che la Exige sfiora i 240 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 5,2 secondi, mentre in 13,2 secondi si viaggia già a 160 orari. Prestazioni ottenute grazie a un maniacale studio aerodinamico (a 160 il carico è di 41,2 kg: 19,3 davanti e 21,9 dietro). Il tutto in una vettura dal peso di appena 875 kg, lunga 3.797 mm e con un passo di 2.300 mm. Leggerezza e agilità sono del resto la chiave di volta di una guida davvero divertente. Al debutto per la Exige sono previsti due "pacchetti" di accessori. Il Touring Pack comprende alzacristalli elettrici, rivestimento in moquette con puntapiedi di lega leggera per il passeggero, impianto stereo Blaupunkt Woodstock con lettore cd e MP3 e inserti in Alcantara. Il Performance Pack, non disponibile in abbinamento al Touring, prevede, tra l'altro, sedili sportivi con logo Exige sui poggiatesta e cinture a quattro punti. Nella gamma colori, esclusivi per la Exige sono il Chrome Orange, il Graphite Grey e Krypton Green. Lo step successivo

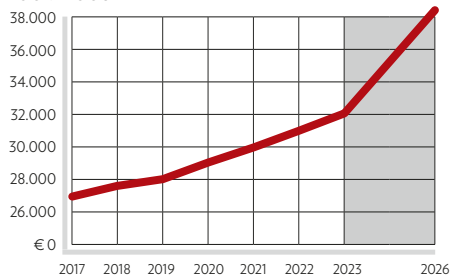
LOTUS EXIGE 2004-2006

LOTUS EXIGE S 2006-2008

4 IL MERCATO

Se la Exige S1 ha rappresentato una sorta di antipasto per ingolosire i clienti sportivi, è la S2 a consacrare definitivamente questo nome nella leggenda Lotus, con una produzione di piccola serie ma di grande successo. La seconda generazione adotta esclusivamente motori di origine Toyota, aspirati o sovralimentati. I valori di mercato sono ovviamente in scala, con quotazioni più alte progressivamente in base all'incremento di potenza. La S2 di base, quella con il motore 1.8 da 192 CV, è quotata 32.000 euro se in buono stato di conservazione (parlare di restauro è poco frequente vista la "giovinezza" del modello, a meno di un incidente grave, ma in questo caso è preferibile mettersi sulle tracce di un altro esemplare), ma se perfetta (label A+) ci si avvicina molto ai 50.000 euro (esattamente 48.000). La Exige S, con motore da 221 CV, ha quotazioni di poco superiori: 35.000 euro (AB) e 52.500 euro (A+). Con la Exige S 240 si raggiunge il limite massimo di budget previsto dalla collana: 40.000 euro è il riferimento economico della label AB, (60.000 euro nella fascia A+). Rimane dunque esclusa la versione di punta Exige S 260 Cup, che Ruoteclassiche quota 45.000 euro (AB) e 67.500 euro (A+). I valori di mercato di queste sportive sono in crescita molto rapida, anche se i prezzi di vendita variano molto a seconda dell'eventuale impiego in pista e del possibile palmarès. I valori indicati da Ruoteclassiche, però, giova ricordarlo, sono sempre riferiti a un esemplare stradale e originale, regolarmente targato. L'acquisto di una Exige va ponderato con molta attenzione, alla ricerca di eventuali riparazioni eseguite maldestramente. E comunque una di queste sofisticate sportive, se ha avuto incidenti di grave entità, va esaminata con estrema cura. Coloro che investono in una Exige sanno che è come depositare i soldi in banca: non si corrono rischi. RC

LOTUS EXIGE
2004-2006



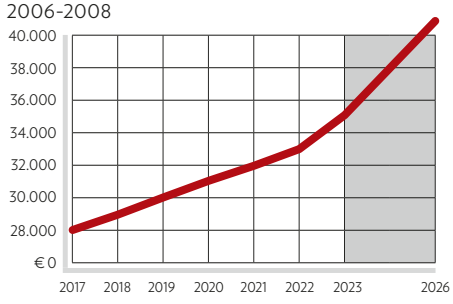
Con la S2 la Exige diventa una Lotus prodotta regolarmente in serie. Destinata sia all'uso in pista sia, soprattutto, ai track day amatoriali. Quotazioni in crescita.

arriva nel 2006 con la Exige S: il motore Toyota 2ZZ-GE viene dotato di compressore tipo Roots, con intercooler aria-aria. Il risultato? Una potenza di ben 221 CV. La velocità si avvicina ai 250 km/h, mentre il tempo per passare da 0 a 100 km/h si abbassa a 4,3 secondi. Quattro i pacchetti di accessori offerti: Touring, Super Touring, Sports e Super Sports. Optional che possono essere ordinati separatamente sono il Lotus Traction Control System (LTC), il differenziale a slittamento limitato Torsen e l'aria condizionata (che però aggiunge 15 kg di peso). Di serie sono proposti ben venti colori, ai quali si aggiungono quelli a richiesta del committente. Per il 2008 ecco l'ultima versione che rimane entro la nostra soglia di spesa (40.000 euro): la Exige S 240, la cui sigla declama subito la sua dote vincente, ossia la potenza elevata a 240 CV. Sufficienti per toccare il cielo con un dito...

GIÀ LA VERSIONE BASE DA 192 CV SFIORA I 240 KM/H E DIVERTE. PER GLI ASSATANATI CI SONO LE S DA 221 O 240 CV

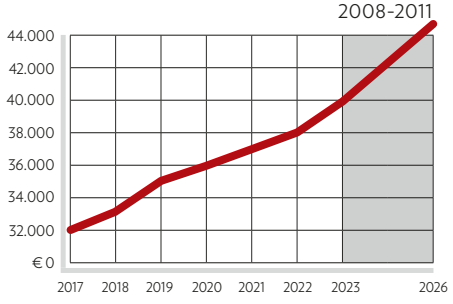
LOTUS EXIGE S 240 2008-2011

LOTUS EXIGE S
2006-2008



Con il compressore, la S alza l'asticella delle prestazioni del motore Toyota 1.800. È una versione molto ricercata dagli estimatori; è stata da subito considerata una instant classic.

LOTUS EXIGE S 240
2008-2011



La S 240 è una vera belva, un'auto da collezionisti di sportive di alto lignaggio. È una forma di investimento di nicchia, ma che riserverà grandi soddisfazioni.

SCELTE OPPOSTE

Il simbolo della Austin Healey attinge all'araldica tradizionale: una scelta molto British. Modernissimo, invece, l'emblema della Lotus, che raffigura in astratto il fiore di loto; sullo sfondo spiccano le iniziali del nome del fondatore, Anthony Colin Bruce Chapman. Un disegno essenziale, leggero, come le sue automobili

1952

AUSTIN HEALEY

LOTUS

1948

1984

1986

1989

2010

2019

LA LOTUS ELISE SC ARRIVA COL MODEL YEAR 2008. IL SUO MOTORE 1.800 DI ORIGINE TOYOTA È DOTATO DI COMPRESSORE, CHE ELEVA LA POTENZA A BEN 220 CV

1 ALPINE RENAULT

2 SAAB VOLVO

3 FORD OPEL

Una collana di sei volumi dedicata alle auto straniere nella fascia di prezzo bassa e media, con un limite di spesa fissato a 40.000 euro. Ecco la nuova serie di allegati che vi accompagnerà da febbraio a luglio. Una carrellata particolarmente ricca, articolata in circa 140 modelli, suddivisi nei fascicoli Alpine-Renault, Saab-Volvo, Ford-Opel, Austin Healey-Lotus, Giapponesi e MG-Triumph. Una guida, un vademecum indirizzato soprattutto agli appassionati che desiderano entrare nel mondo delle auto storiche con cognizione di causa. All'aspirante collezionista vengono infatti fornite informazioni essenziali per andare a colpo sicuro: per ogni automobile sono indicate le versioni migliori su cui puntare, le analisi dei trend di mercato e le quotazioni. Non mancano i suggerimenti sul restauro, le liste dei punti deboli da esaminare con maggior attenzione e gli approfondimenti sulla disponibilità dei ricambi. Completano il quadro gli elenchi dei club più attivi e degli specialisti. Senza dimenticare i consigli sui libri da consultare per approfondire le proprie conoscenze sui vari modelli

4 AUSTIN HEALEY LOTUS

5 GIAPPONESI

6 MG TRIUMPH