

Comunicato stampa

Il “Garagista” Inglese, Colin Chapman vs Enzo Ferrari

La mostra, curata da Matteo Panini (Circolo della Biella), ripercorre l'evoluzione delle rispettive aziende, **Ferrari e Lotus**, attraverso una immaginaria time-line tecnica come a rappresentare la storia di due “miti automobilistici” dichiaratamente contro sui campi di gara (gli autodromi) attraverso il confronto della scuola italiana a quella dei garagisti inglesi. L'efficiente contaminazione aeronautica inglese e l'amore infinito dei cavalli dei motori di Maranello. Saranno i personaggi e le loro macchine a parlare di quello che ancora oggi è una sfida aperta anche nella Formula attuale dei motori ibridi, come il posizionamento del motore nella parte posteriore della vettura, alle spalle del pilota. Il Drake commentò snobbando questa innovazione e sentenziò che “i buoi vanno davanti al carro e non dietro”. Il risultato fu che l'inglese si portò a casa 2 mondiali con Jack Brabham al volante e che l'italiano, ultimo fra tutti i costruttori, fu costretto a seguire la nuova concezione rincorrendo con notevole ritardo.

Matteo Panini così anticipa il grande evento “Tutti sognano di correre in Formula 1 ma la vera avventura è vedere la propria macchina, con il proprio nome sfidare i grandi marchi e perché no pensare di vincere con qualche idea bizzarra nel telaio. La storia dal 1950 ad oggi ci racconta di tanti personaggi che si sono affacciati in F1 perché una volta era più facile: allestivi un telaio e compravi un motore (quasi sempre il mitico 3 litri Ford-Cosworth) e il gioco era fatto. Enzo Ferrari chiamava questi team, sprezzantemente, "assemblatori" o "garagisti". Quei garagisti gli diedero però molti dolori. Come la Lotus, vincitrice di 7 Mondiali Costruttori e scomparsa alla fine del 1993, dopo che a guidarla, tra gli ultimi, ci fu un certo Mika Hakkinen. La morte (o la fuga, come qualcuno sussurra ancora) del genio e proprietario Colin Chapman, segnò l'inizio della fine del team inglese”.

In Mostra auto davvero da sogno come la Lotus **Elite Type 14** (1957-1966).

La Type 14, che debuttò al Salone dell'Automobile di Londra del 1957 era una piccola coupé 2 posti caratterizzata dall'innovativa soluzione della scocca portante interamente in fibra di vetro, con inserito all'interno una struttura in acciaio. Grazie a questa soluzione la piccola sportiva Lotus aveva un peso contenuto in 504 kg. Spinta da un piccolo 4 cilindri in linea monoalbero in testa tutto in alluminio prodotto dalla Coventry Climax di 1.216 cm³ da 72 cavalli, la Elite raggiungeva, una velocità di punta di 180 km/h. La trazione posteriore, il cambio manuale a 4 marce (d'origine MG), le sospensioni a 4 ruote indipendenti e i freni a disco su tutte le ruote, completavano il quadro tecnico. Nel 1959, risolti i problemi iniziali, la casa inglese decise d'impiegare la sua piccola sportiva nelle competizioni e approntò un kit di preparazione ufficiale, che includeva un potenziamento a 95 cavalli del motore e un nuovo cambio manuale a 5 rapporti prodotto dalla ZF. La Elite ottenne numerose vittorie nella propria classe sia alla 24 Ore di Le Mans che al Nürburgring. Nel 1960, una serie di aggiornamenti (volti, soprattutto, a migliorare l'affidabilità e la qualità costruttiva) uniti a qualche ritocco estetico, diedero vita alla Elite S2. La produzione cessò nel 1963 dopo 1.030 esemplari prodotti.

Per continuare ad esempio con la **Lotus Eleven-Type 11** del 1956 – 1958 ideata da Colin Chapman, mentre la forma filante della carrozzeria venne disegnata da Frank Costin. La sua

versione standard, soprannominata Le Mans, era dotata di un motore Coventry Climax 1100 cm³ montato davanti a un telaio tubolare e aveva sospensioni posteriori De Dion e freni a disco da 240 mm. Era una vettura estremamente leggera: il peso a pieno carico era di circa 450 chilogrammi. Alcune Eleven furono in seguito dotate del 1500 cm³ Coventry Climax per competere nella classe della medesima cilindrata. L'Eleven è una delle auto Lotus più vincenti: ha battuto diversi record, il più importante dei quali appartiene a Stirling Moss per un giro a Monza alla velocità media di 229 km/h. Inoltre ha riportato vittorie di classe a Le Mans e a Sebring. Nel 1957 l'Eleven venne sottoposta ad un sostanziale cambiamento di design, con nuove sospensioni anteriori e una trasmissione migliorata. Ufficialmente denominata **Eleven Serie 2**, questo modello successivo è anche conosciuto come Lotus 13, anche se non si tratta di un nome ufficiale (forse dovuto al fatto che venne lanciata in produzione fra la Lotus Twelve (modello 12) e la Lotus Elite (modello 14). Il numero 13 non è mai stato attribuito dalla Lotus.