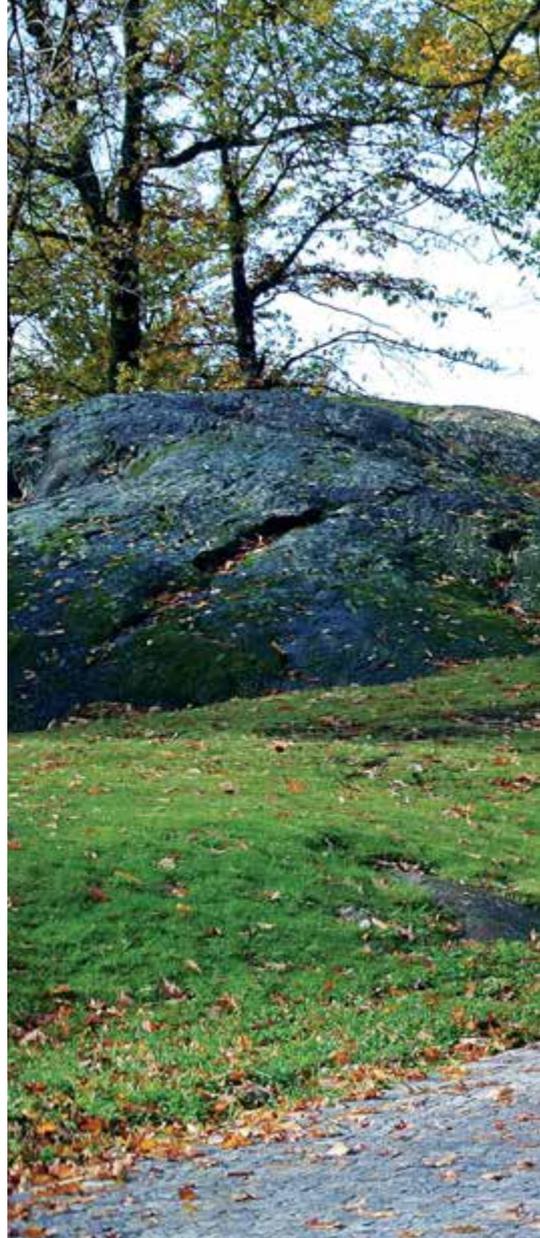
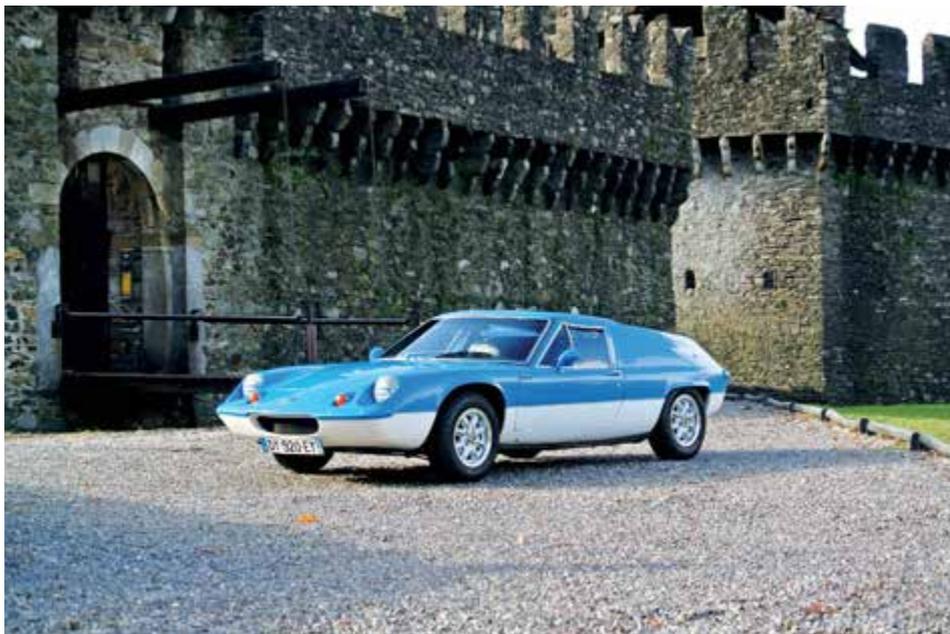




Lotus Europa, "Her Majesty" la regina della velocità



C'è poco da obiettare: le auto inglesi posseggono uno stile che, in quanto a raffinatezza ed eleganza, non è secondo a nessuno; sia che si parli di grandi classici, sia che, sotto la nostra lente d'ingrandimento, finiscano pezzi di fattura più inconsueta. È il caso della superlativa Lotus Europa S2 Type 54 del 1969 che ci è capitato di poter osservare durante la nostra ultima uscita a caccia di meraviglie del passato. A vederla, impeccabile nella sua livrea bianca e blu, sembra quasi sortita da un bozzetto avveniristico partorito da una mente consorella a quella che forgiò la Ford GT 40 (con la quale condivide un'altezza da terra estremamente ridotta, soli 1'080 centimetri) o una qualsiasi Ferrari del tempo.

L'azienda ► Lotus, imprese sportive a parte, ha sempre incarnato il vero spirito automobilistico britannico: una stravaganza senza eccessi e una volontà di spingere le performances al massimo attraverso una squisita opera di fine artigianato. La ditta, fondata a Hethel nel 1952 da Colin Chapman, ingegnere che

si distinse nell'immediato dopoguerra (nello stemma figurano le sue iniziali), appartiene oggi alla cinese Geely, ma la sua anima, votata alla velocità e alla leggerezza, è rimasta immutata.

Il modello "Europa" ► Fu una coupé GT a 2 porte con motore centrale, prodotta in circa 9'300 esemplari dal 1966 al 1975 e della quale, in tempi recenti, fu tentata una riedizione che non ebbe il lustro e la fortuna della sua antenata. Il progetto risale al 1963 e venne realizzato sulla base d'alcuni disegni che Ron Hickman, l'allora direttore della Lotus Engineering, tratteggiò per un nuovo mezzo da competizione della Ford (di cui all'epoca la casa britannica era sussidiaria) destinata alla 24 Ore di Le Mans. Superata dalla "Lola Racing Cars" nella gara d'appalto, la vettura fu poi parzialmente riscoperta da Chapman, soprattutto per le sue doti aerodinamiche. L'"Europa", infatti, è ancora oggi riconosciuta per vantare uno tra i coefficienti di penetrazione più elevati (Cx 0.29). Originariamente doveva sostituire la Lotus 7 che, tuttavia, rimase in produzione fino al 1973.

Tecnica ► Era stata concepita secondo l'idea minimalista di Chapman ed ereditava la soluzione progettuale della Elan. Ossia, il "backbone chassis", un telaio costituito da un elemento portante centrale in acciaio scatolato (posteriormente a forma di Y, molto simile a quello delle Formula 1 di quell'epoca) che, oltre a contenere la trasmissione, sosteneva il motore e le sospensioni. La carrozzeria monoscocca si basava totalmente su pannelli in fibra di vetro. Le sospensioni erano tutte a bracci indipendenti. L'estrema maneggevolezza portò i giornalisti a descriverla come la vettura da strada più vicina a una Formula 1 mai realizzata.

La dinastia ► Iniziò nel 1966 con la "Series 1" o "S1", anche conosciuta come Type 46. Nell'aprile del 1968 gli successe il modello oggetto del nostro articolo, la Series 2 (Type 54). Con la sua progenitrice, condivideva il quattro cilindri in linea da 1'470 cm³ della Renault, il Cléon-Alu tipo A1k. Ne presentava una versione potenziata (come l'Alpine A110), con carburatore Weber doppio corpo, che garantiva 82 CV di potenza massima a



6'000 giri/min e un rapporto di compressione innalzato a 10.25:1. Montava un cambio a quattro rapporti che, come il motore, era installato in posizione longitudinale. La S2, con i suoi 630 chili, era ancora più leggera della S1 che ne pesava 686, e raggiungeva i 178 km/h. ► Rispetto alla S1, offriva alcune migliorie, come gli alzacristalli elettrici, i sedili completamente regolabili e una plancia di comando in legno lavorato. Su richiesta delle industrie assicuratrici, Lotus dovette cambiare le giunzioni del telaio dal collante a resina ai più tradizionali bulloni. Un piccolo numero di Type 54 fu modificato per l'esportazione negli Stati Uniti.

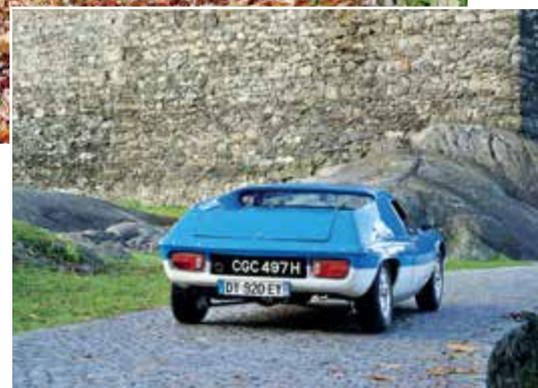
Eredità ► Alla S2 succedettero la "Series 2 Federal" (Type 65), con ulteriori cambiamenti a telaio, scocca e propulsore per rispettare gli standard statunitensi, e la Twin Cam - Special (Type 74), con un'unità da 115 CV "big valve" Lotus - Ford Twin Cam.

I risultati agonistici ► Nel 1966, mentre la Type 46 era ancora in vendita, il Team utilizzava nelle competizioni la Type 47,

una versione modificata per la pista, dotata di un DOHC da 165 CV Lotus/Ford/Cosworth. Viene ricordata per aver conquistato il primo e secondo posto (guidata, rispettivamente, da John Miles e da Jackie Oliver) nella prima gara a Brands Hatch il 26 dicembre di quell'anno.

LA NOSTRA VETTURA

Renato Tamagni è un autentico appassionato di tutto quanto concerne il marchio Lotus, dal vestire all'arredamento di casa. Della sua S2 Type 54 del 1969 ci parla con meraviglioso trasporto; vista la particolarità dell'oggetto da collezione, lo possiamo senz'altro comprendere. «Ho sempre nutrito grande entusiasmo verso le automobili in genere, anche se si tratta di una prerogativa che, in famiglia, non era del tutto compresa. Ancor prima di compire 18 anni, già scalpitavo per averne una. Accanto a dove abitavo a Giubiasco, viveva un signore che possedeva una Honda S800 Coupé: ricordo quanto mi piacesse, in quella tonalità blu e con quel suo rumore peculiare (determinato dai 10mila giri che raggiungeva il suo propulsore) che sentivo quasi quotidianamente. Poi



c'erano le Jaguar E, dalla linea più classica, ma che rappresentavano un sogno cui anelare. Un giorno, però, in compagnia di un qualche amico che già guidava e della mia prima ragazza, andammo a fare una passeggiata fin sul Lungolago d'Ascona». Tamagni vi scorse quella che descrive essere una macchina sensazionale, in una livrea bianca e rossa (targata Zurigo), che sembrava una Ferrari. Era invece una Lotus. «Fu un colpo di fulmine: era sportiva, bassissima, incredibilmente particolare per l'epoca. Da allora, benché i decenni scorressero tra i mille episodi della vita e della carriera, non la dimenticai. A mia moglie, dicevo sempre che un giorno quel tipo di vettura sarebbe stato mio, quando avrei avuto il tempo per prendermene cura. Dovetti attendere il pensionamento ma, alla fine, ho realizzato questo mio pic-

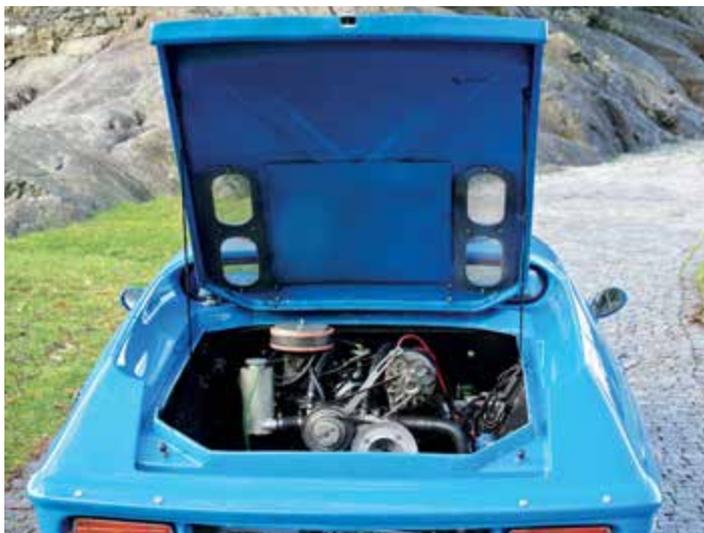


colo desiderio». ► Dopo alcune valutazioni, Tamagni ne scovò una in Francia, paese nel quale trascorre buona parte dell'anno. «Chiesi al proprietario di riservarmela e, con un bel gruzzolo in tasca, nel novembre del 2015 andai a vederla. La provai per 5-6 chilometri e decisi di comprarla. L'ex proprietario, che a quanto dicono le carte fu il secondo sulla lista

e colui che l'esportò dall'Inghilterra, me la consegnò presso la mia residenza di Roquebrune Cap Martin in Costa Azzurra». ► Venne completamente restaurata, ad eccezione del motore originale (semplicemente revisionato) e di carrozzeria, cruscotto e volante. Iniziò a circolare nel 2017 ed è tutt'ora immatricolata in Francia dov'è anche catalogata ufficialmente

come veicolo d'epoca. «Di tanto in tanto la porto in Svizzera, perché qui ho molti amici appassionati con cui condividere esperienze di viaggio e raduni: sono nelle sezioni ticinesi dell'Alpine Club (per via del propulsore Renault) e dello Schweizer Motor Veteranen Club nonché nel Top Club Ticino. Al di là del fascino ingegneristico, penso sia un ottimo espediente per coltivare coesione e convivialità». ► La Type 54 di Tamagni è un mezzo davvero stupefacente, con il suo volante sport e le ruote Minilite, retaggi di un aggiornamento che le fu conferito in Inghilterra. A parte le ovvie vicissitudini legate al posizionamento a destra del volante (come ogni buon suddito di Sua Maestà), da guidare è fantastica. Bassissima ma anche comoda, in perfetto equilibrio aerodinamico, rimane incollata a terra. «Devo starci attento: sui 145 all'ora il muso inizia ad alzarsi perché manca la ruota di scorta che pesa una quarantina di chili. Non molti, ma fondamentali nell'economia di una vettura che ne dischiara soli 630». Per il resto... si vola, lungo le strade sempre sgombre e dal fascino senza tempo della Costa Azzurra.

di Elias Bertini



SCHEDA TECNICA

Prima immatricolazione: 7.8.1969 Newark (GB)
 Motore: 4 cilindri in linea Renault Cléon-Alu tipo A1k
 Cilindrata: 1'470 cm³
 Alesaggio x corsa: 76 x 81
 Rapporto di compressione: 10.25:1
 Potenza massima: 82 CV
 Alimentazione: carburatore doppio corpo Weber
 Cambio: 4 marce + retro
 Freni: 2 a disco anteriori + 2 a tamburo posteriori
 Velocità massima: 178 km/h
 Lunghezza: 3'995 mm
 Larghezza: 1'640 mm
 Altezza: 1'080 mm
 Peso a vuoto: 630 kg
 Coefficiente aerodinamico (Cx): 0.29

