

IL SOGNO NEL CASSETTO



Lotus Seven

La roadster inglese più spartana di tutti i tempi

SPESSE snobbata da commercianti e case d'asta, ma non per questo sconosciuta ad appassionati riuniti in tribù al pari degli entusiasti delle Harley Davidson in ambito motociclistico, la Seven merita più di un'attenzione nella gamma delle Lotus costruite a cavallo degli anni Cinquanta e Settanta. Prodotta in quattro serie, in pochi esemplari e con svariate motorizzazioni, che vanno dal Ford 1.1 a valvole laterali sino al Cosworth 1.6 da 100 cavalli, è sicuramente la più essenziale e spartana roadster inglese. Ma al tempo stesso è anche l'auto sportiva più 'clonata' di tutti i tempi, replicata ancor oggi con successo da Caterham con motorizzazioni moderne, ciclistica riveduta e corretta e materiali d'avanguardia. Gli amanti della storia di Colin Chapman, che adorano pensare al leggendario costruttore

londinese mentre, laureando in ingegneria nel 1948, costruisce il suo primo prototipo nel garage dietro casa della fidanzata, apprezzeranno maggiormente la prima e la seconda serie della Seven. Carrozzata interamente in alluminio, è caratterizzata dalla scarsa strumentazione, dalle ruote stampate e dai motori di piccola cilindrata. Coloro che invece preferiscono le emozioni forti, dovranno concentrarsi sul modello Super Seven con freni a disco, ruote Minilite, motore bialbero da un litro e mezzo, carburatori Weber e quasi cento cavalli sotto il cofano. Brutte, anche se più affidabili, le 'terza' e 'quarta serie' degli anni Settanta, che hanno prezzi abbordabili e, oltre a non passare inosservate, sono molto divertenti. Una fine Anni 60 vale sui 35mila euro. **Max Bontempi**

I numeri che contano

1036 sterline è il prezzo di lancio al London Motor Show del 1957.
29 anni è l'età di Colin Chapman quando disegna la Seven, dopo aver vinto la classe 1100 a Le Mans con la Eleven.
4400 gli esemplari venduti dal 1957 al 1972, più circa 500 Super Seven.
116 miglia orarie è la velocità di punta degli ultimi esemplari (76 miglia orarie la prima serie con motore Ford).
1973 è l'anno in cui impianti, modelli e produzione della Seven sono trasferiti alla Caterham Cars di Dartford nel Kent.
59 sono gli 'independent builders' produttori di repliche della Seven. Si va dalle più note Westfield e Donkervoort all'indiana Chinkara ed all'estone Estfield Racetech.

CONTROSTERZO

Quale 4x4?

Cristiano Soro
 I consigli di un esperto per la scelta del fuoristrada più adatto



ALZI LA MANO
 chi non ha mai pensato, o sognato, di possedere un SUV, acronimo che sta per Sport Utility

Vehicle, magari usato. Può essere un'ottima soluzione: sono diventate vetture quasi comuni, e sono molto versatili. Con la loro trazione 4x4, inseribile o no, con o senza ridotte, sono una valida alternativa alle station wagon. Ma la scelta va fatta con oculatezza, specie se si vive o si va spesso in città con severe norme anti inquinamento. L'usato a benzina euro 4 ha meno problemi a circolare rispetto a un recente euro 4 diesel. E si può convertire a Gpl con una spesa contenuta. Oggi un po' tutte le Case producono dei Suv, e sono quasi tutti di buona fattura. I marchi storici per antonomasia? Jeep, Land Rover, Mitsubishi, Nissan e Toyota. Vediamo girare dei Mitsubishi L200 pick-up degli Anni 90 con 300.000 km che vanno come orologi. Per fermarli devi sparargli nel cofano con il bazooka! Chi abita in provincia, dove "quasi tutto è concesso", può permettersi dei 4x4 più datati ma che daranno tante soddisfazioni. Una raccomandazione: benzina o diesel che siano, motore in ordine e filtri sempre nuovi. Oltre al propulsore, ne risentirebbe l'ambiente.

Cristiano Soro è nato a Sassari 46 anni fa. È uno dei massimi esperti di fuoristrada storici e moderni, e lavora per una grande concessionaria a Milano. Alterna l'attività commerciale a quella di consulente per chi vuole acquistare e mantenere un fuoristrada e cercare i ricambi dei vari modelli presenti sul mercato.



Se la Fiat 850 Spider diventa Abarth

LA 'FIRMA' è di Bertone e lo stile è di Giorgetto Giugiaro, che nei primi Anni 60 lavorava per lui. La meccanica invece viene da Corso Marche, dove aveva sede l'Abarth. E poco importa se i più la confonderanno con una Fiat 850 Spider, la vettura da cui l'Abarth OT 1000 Spider (questo il suo nome) deriva in buona parte. Telaistica, scocca ed interni sono gli stessi della 'sorellina' più docile. Minimi davvero i

segnì distintivi: una diversa griglia posteriore, le scritte identificative, uno scarico sportivo e poco altro. Sotto al cofano però batte un 982 cm³ che eroga 62 cavalli. Ne sono state fatte poche, anzi pochissime: un centinaio circa, e quasi tutte sono finite in America, dove era nata l'idea di produrla. Alfredo Salvatore Cosentino, pilota ed elaboratore, quando vide la Fiat 850 Spider suggerì a Carlo Abarth di elaborarla, impegnandosi a distribuirla

negli States, dove fu usata in diverse gare. Anche per questo è rarissima: in Italia oggi ci sono solo 2-3 esemplari mentre un quarto si trova in Svizzera. I prezzi sono adeguati alla rarità del modello ed è bene farsi consigliare da un esperto visto che il rischio del "tarocco" è in agguato. Un italiano che ne ha una, ricevuta un'offerta di 35.000 euro, ha risposto con un secco "No, grazie".

Marco Chiari