

Πάνω σε αυτή τη χρονική στιγμή που ευρύτερα θεωρείται ως η 70η επέτειος της δημιουργίας της, μια μικρή αναφορά, προσωπικού περιεχομένου.

Είκοσι χρόνια νωρίτερα, Ιούνιος ήταν, πάλι παγκόσμιο κύπελο ποδοσφαίρου είχε, το 16ο στα γήπεδα της Γαλλίας, είχαμε βρεθεί στη Σάρτρη για τις 24ώρες του Le Mans. Κλίμα γιορτής, ατμόσφαιρα πανηγυριού, για τους θεατές βέβαια, διότι ομάδες και οδηγοί είχαν τα δικά τους άγχη, αντιμετώπιζαν τις δικές τους ανησυχίες.



αυτό το μπερδένο σύνολο γραμμάτων πάνω από τη λέξη Lotus, δεν είναι παρά τα αρχικά του Anthony Colin Bruce Chapman

Σε εκείνο το πανηγύρι, μου είχε κάνει εντύπωση, πόσοι Βρετανοί είχαν έρθει οδικώς από την πατρίδα τους με Lotus 7. Κάθε ηλικίας, χωρίς πρόβλημα να διανύσουν περισσότερα από χίλιαδιακόσια χιλιόμετρα, πήγαινε έλα, με το έτερον ήμισυ δίπλα δεμένο, χαμογελαστό, ευχαριστημένο με κάποιο μαντήλι στο κεφάλι ή κορδέλα στο κεφάλι. Να ανέχονται τις βροχές, την ψύχρα, τον ήλιο και να χαίρονται το μεδούλι της αυτοκίνησης, με μια καθαρά αντικομφορμιστική πρόταση. Τους παρατηρούσα και τους χαιρόμουν.

Μακριά από την ημεδαπή κουλτούρα το συγκεκριμένο αυτοκίνητο, ίσως και στο περιθώριο λόγω συνθηκών, δεν είχε κεντρίσει, μέχρι τότε το ενδιαφέρον μου. Πέρασαν μια ντουζίνα χρόνια, από εκείνο το Le Mans και η μοίρα το έφερε να συζητήσουμε για δυο σχεδόν έτη με ένα τέτοιο. Δεν είχα την τύχη να μου ανήκει, είχα όμως την χαρά της χρήσης και την ευθύνη της συντήρησης.

Πάνω στα 70χρονα της ύπαρξης της Lotus, ακολουθεί ένα μικρό φωτογραφικό αφιέρωμα

μέσα από αυτή τη σχέση, έστω και αν από το '73 η Caterham αγόρασε τα δικαιώματα παραγωγής και διάθεσης.



Η ιδέα κατασκευής του, κυοφορήθηκε σε ένα τρανό μυαλό της αυτοκίνησης το 1957. Ήταν ο Colin Chapman φανατικός οπαδός των ελαφρών κατασκευών. Σωληνωτό σασί, χαμηλό, στενό, διθέσιο και απλό στην κατασκευή τόσο όσο ένας άνθρωπος με βασικές μηχανολογικές γνώσεις και αντίστοιχα εργαλεία, να μπορεί να το συναρμολογήσει μόνος του.



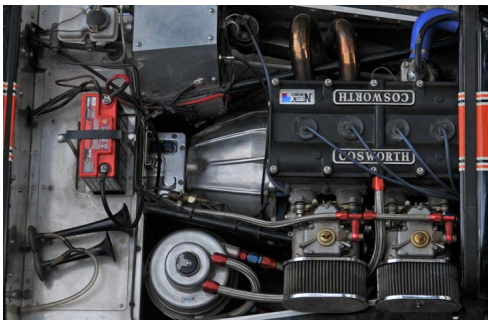
Δεν ήταν, ούτε είναι ένα αυτοκίνητο να κάνεις τις δουλειές σου, να πας τα παιδιά σχολείο, να πήξεις στην πόλη ή να διανύεις πολλά χιλιόμετρα ξεκούραστα. Τίποτα από όλα αυτά. Είναι όμως ένα εργαλείο που κάνει την ψυχούλα σου να χαίρεται, τις αισθήσεις σου να συγκινούνται και τα χείλη σου να χαμογελούν.

Τετρατροχικά είναι υπο-κείμενο τω όντι, καθότι υπόκειται από όλα τα υπόλοιπα τροχοφόρα

που κυκλοφορούν στους δρόμους. Τα μάτια του οδηγού είναι 90 πόντους από το έδαφος και η έδρα του όχι περισσότερους από 12.



Εμφανισιακά μας έρχεται σχεδόν αναλλοίωτο από τότε που ο Colin Chapman έβαλε την υπογραφή του. Αποτελεί την επιτομή της απλότητας. Σωλήνες για πλαίσιο, αλουμινόφυλλα για να καλυφθούν οι επιφάνειες, στοιχειώδες ηλεκτρικό κύκλωμα, υδραυλικά ελάχιστα, ηλεκτρονικά ούτε για δείγμα, κινητήρας εμπρός, ακολουθεί το κιβώτιο, κεντρικός άξονας, κίνηση πίσω. Απουσιάζουν πάσης φύσεως ηλεκτρονικά, όπως και καλοριφέρ, κλιματιστικά, ηχοσυστήματα.



Μηχανικά, το συγκεκριμένο ανήκει στο ένδοξο παρελθόν. Ατμοσφαιρικά 1.691 κ.εκ. που τροφοδοτούνται από δύο οριζόντιας ροής 45άρια Weber έτοιμα να προσφέρουν ποταμούς καυσίμων στους θαλάμους καύσεων, ενώ δυο επικεφαλής εκκεντροφόροι αναλαμβάνουν να ανοιγοκλείνουν 16 βαλβίδες έως και 8.500 φορές το λεπτό, κάτω από ένα μαύρο καπάκι που γράφει Cosworth. Πίσω από όλα αυτά υπάρχει ένα άλλο κουτί που γράφει Quaife και σχέσεις κλειστές (όχι δεν είναι αυτό που άλλοι θέλουν άλλοι όχι, είναι οι 300 σ.α.λ. περίπου από αλλαγή σε αλλαγή) με μια «μακριά» πρώτη που μπορεί να ακουμπήσει τα 80 + χλμ/ώρα.



Οδηγικά είναι αποκάλυψη. Οι εξαιρετικές επιδόσεις, απότοκο του συνδυασμού ωμής, άμεσης ισχύος και ελάχιστης μάζας, σε αναγκάζουν ή να το πιέσεις ή να το απορρίψεις. Έτσι είναι, δεν υπάρχει μέση οδός. Η το ερωτεύεσαι ή σε απωθεί.



Οι ήχοι από εισροές του μείγματος σε συνδυασμό με τους διπλούς εκκεντροφόρους επικεφαλής, την κοντή και σχετικά ελεύθερη εξάτμιση θυμίζουν ένα ξεχασμένο σύνολο. Η παρουσία του στον δρόμο ανήκει στα άκρα. Ή θα το ταξιδέψεις ήσυχα, ειρηνικά, κάποιο γαλήνιο χειμερινό απομεσήμερο, ή που θα κουμπώνεις με βία την επόμενη στο QuaiFFE προσπαθώντας με τρόπο να ορίσεις την ουρά πάνω στην οποία κάθεσαι, αφού η πλάτη σου απέχει λίγα εκατοστά από τον πίσω άξονα.



Με άμεση απόκριση και μικρές κινήσεις, ιδίως στις διορθώσεις, όπου λογικά έχεις συνηθίσει σε μεγαλύτερες. Με κοντές και σφικτές διαδρομές στις αναρτήσεις, περνάνε μέσα τα πάντα σε βαθμό υπερθετικό (μια άλλη πρόταση για λιθοτριψία), ενώ από μια ταχύτητα και πάνω, που έχει να κάνει και με την ποιότητα της ασφάλτου, γίνεται επικίνδυνο. Μπορεί να χάσεις την ουρά στην αλλαγή από 3η σε 4η, ενώ αν η επιφάνεια δεν είναι λεία, σχεδόν δεν θα μπορεί η ματιά σου να νετάρει τον δρόμο από τις υπερβολικές δονήσεις.



Εννοείται ότι το καλοκαίρι τα πόδια σου θα ψηθούν από τις θερμοκρασίες του κινητήρα, ενώ τον χειμώνα θα ξυλιάσεις από τις ριπές του παγωμένου αέρα. Δεν είναι άνετο, δεν έχει χώρους. περισσότερο μια ιδέα, παρά ένα όχημα.

Εννοείται πως στο διάστημα της κοινής μας ζωής, πρόσεξα ιδιαίτερα τις συναναστροφές του. Μικρή απόδειξη οι εικόνες που ακολουθούν.



με το ομοεθνές και σχεδόν συνομήλικο MGA .



με έναν εξελιγμένο απόγονο από την Αυστρία, το KTM xBow .



με το x uno barra nove, το γλυκό δημιούργημα του Marcello Gandini