

La nuova sportiva estrema di Lotus, sarà disponibile in versione Road e Racer per 311 esemplari in tutto. Ha 456 CV, pesa 900 kg e tocca i 290 km/h



La leggendaria Lotus, nata all'inizio degli anni '50, che dette tanto filo da torcere a Enzo Ferrari è da decenni sinonimo di alte prestazioni. Essenziale, più tecnologica nei materiali e ancora più potente, **Lotus 3-Eleven** conserva il suo ruolo di auto da corsa estrema, che consente comunque all'occorrenza di girare anche su strada, senza rimpianti per il comfort che comunque non esiste.

Rimane appagante sia in circuito che su un misto e mette alla prova le doti del telaio interamente in alluminio, composto da elementi realizzati per estrusione e saldati tra loro. Oggi, prodotta nelle versioni **Road** e **Race**, rappresenta il top della Casa britannica, con il peso ridotto a soli 900 kg, raggiunge un rapporto peso/potenza di 2 kg/C e i suoi **456 CV** e 450 Nm spingono fino a **290 km/h**, così che la Lotus di serie più veloce mai realizzata ora è in grado di battere in accelerazione anche la "sorella" Evora 400, di cui condivide il motore 3.5 litri V6.



La **versione stradale** 3-Eleven Road, monta un **cambio manuale a 6 marce** e un differenziale autobloccante Torsen, mentre **la corsaiola** Race è dotata di una trasmissione sequenziale a 6 rapporti. Ambedue montano un roll-bar a gabbia, le sospensioni a doppio quadrilatero con molle Eibach, ammortizzatori Öhlins

regolabili e barra antirollio anteriore anch'essa regolabile. L'ala posteriore, è fissa ma con incidenza diversificata tra i due modelli.

La **strumentazione digitale** della Road ha schermo TFT a colori programmabile a scelta in modalità stradale o da pista, mentre la Race ha in aggiunta il sistema di acquisizione dati, il sedile omologato FIA così come le cinture a sei punti, l'estintore e lo stacca batteria.



Indipendentemente dalla versione, l'impianto frenante è composto da quattro freni da 332 millimetri di diametro, con pinze a 4 pistoncini componibili, mentre troviamo ruote forgiate in alluminio da 225/40 R18 all'anteriore e 275/35 R19 al retrotreno, con l'ausilio di un differenziale Torsen sulla Lotus 3-Eleven Road, di tipo LSD sulla Race.

Essendo sostanzialmente una "**barchetta**", la 3-Eleven, che condensa tutte le conoscenze Lotus in un unico modello, da **biposto** può essere trasformata in vettura **monoposto** con la carenatura che chiude una parte dell'abitacolo lasciando libero solo il sedile del guidatore. Al volante ad estrazione rapida si aggiunge il sedile sportivo a guscio e le cinture di sicurezza a quattro punti e il parabrezza è sostituito da un piccolo deflettore, ma in ambedue le versioni rimane comunque la cosa più simile ad una vettura da corsa che si possa immaginare.

La Lotus 3-Eleven, che verrà prodotta in 113 esemplari, è la più costosa delle supercar di Hethel, con un prezzo base di **115.000 euro** per la stradale Road e di **161.500 euro** per la Race. Le prime consegne sono previste entro la metà del prossimo anno.

La redazione

Photogallery

