

MOTORE PER PASSIONE, MOTORE PER BUSINESS

Il nome Cosworth, nato dai fondatori dell'azienda Costin e Duckworth, è famoso in tutto il mondo per la produzione di motori ad alte prestazioni – Dal 1958 un'attività con pochi rivali – I legami con Ford, Lotus e le vittorie di Clark

di Luca Gastaldi

Come tante altre storie di motori e dintorni, anche questa ha qualcosa di poetico. La nascita dal nulla (o quasi), i sogni che si realizzano, la scalata al successo internazionale, i risultati eclatanti, il proprio nome conosciuto e ammirato in tutto il mondo. A tantissimi altri non va altrettanto bene. Quella piccola e sporca officina, nata un po' per caso e un po' per gioco, può rimanere tale da quando nasce a quando abbassa la saracinesca per l'ultima volta. Oppure...

Oppure quel bugigattolo comincia ad essere apprezzato in città, poi – dopo essersi ampliato – qualche cliente arriva da fuori perchè ne ha sentito parlare. E via via, anno dopo anno, la cosa si fa seria. È la favola di cenerentola capitata agli inglesi Mike Costin e Keith Duckworth, i cui nomi – l'inizio del primo e la fine del secondo – formano l'ormai famoso Cosworth. Sinonimo di motore potente, che ha equipaggiato ed equipaggia le vetture sportive delle più svariate tipologie. Rally, Formula 1, Indycar, produzione di serie, i propulsori Cosworth hanno vinto un po' dappertutto.

In tutta la vicenda, nata nell'Inghilterra di fine Anni Cinquanta, vi sono altri nomi che ricorderemo e che vi hanno preso parte: Ford, Lotus, Jim Clark. Anzi, il primo della lista potrebbe essere Lotus, in quando i due abili tecnici padri della Cosworth erano entrambi dipendenti dell'azienda creata da Anthony Colin Bruce Chapman. Nel 1958 i due decidono, però, di intraprendere da soli la strada verso il successo, diventando da semplici tecnici-impiegati a veri e propri costruttori di motori da competizione.

Costin e Duckworth trovano il supporto di altre due persone, Bill Brown e Benny Rood, quest'ultimo proprietario dell'officina del primo insediamento Cosworth a Londra. L'organigramma della nuova azienda vede Duckworth alla progettazione, Costin alla realizzazione tecnica, Brown alla direzione generale e Rood in officina. Tutti al lavoro, dunque. Inizia l'avventura.

La prima creazione uscita dall'officina Cosworth, nel 1959, è un'elaborazione del piccolo motore Fiat 1.100 destinato ad una vettura monoposto di Formula Junior. Non si riesce a “cavare” granchè da quel quattro cilindri un po' troppo “turistico”. Così, sotto consiglio di Howard Panton, il cliente della monoposto e commerciante di vetture Ford, si tenta con il motore del modello Anglia. Questa sarà la pietra miliare della



Cosworth. Dai 35 cavalli striminziti dell'Anglia di serie (motore siglato Ford 105E), dopo le cure nella clinica Cosworth il quattro cilindri esce super-rinvigorito con la bellezza di 114 CV a 8.000 giri al minuto. Da quel momento, esattamente la gara di debutto a Brands Hatch del 1959, la Cosworth-Ford Junior diventa il punto di riferimento nella Formula. Nella stagione successiva, dall'officina londinese usciranno 126 trasformazioni del motore Anglia. Ed è in quest'anno, il 1960, che i famosi tre nomi si riuniscono: insieme a Cosworth, la Ford, la Lotus e Jim Clark stipulano un immaginario "patto di sangue". Solo col senno di poi si riescono ad evidenziare certe coincidenze, che in questo caso si sintetizzano in un evento: Goodwood, 1960. Clark, al volante della Lotus 18 nella gara di Formula Junior, è artefice della prima vittoria di casa Cosworth.

"Pensavamo che fosse possibile creare un interessante attività nel settore delle auto e dei motori da corsa. Questo era il primo obiettivo che stava dietro la nascita della Cosworth". Ecco il pensiero di Keith Duckworth, che vedeva nel motore non solo passione ma un vero "business".

Il passo successivo coincide con la naturale evoluzione salendo di categoria nello sport. Da quella piccola Formula Junior, con la quale si sono fatti le ossa, il passo successivo è rivolto alla Formula 2.

Gli affari si ampliano, la sede si amplia. Dal nord di Londra, la Cosworth trasferisce i suoi 40 dipendenti a Northampton, cittadina che ancora oggi ospita la fabbrica e i suoi attuali 600 impiegati. Undici fabbricati separati dove si progetta, si disegna, si sviluppa, si prova e si gestisce tutta l'attività "motorsport".

Una data storica è il 1966, anno in cui Duckworth firma un contratto con la Ford per lo sviluppo del nuovo motore 3 litri per la Formula 1. Il colosso americano è attratto dai tanti successi ottenuti dalla Cosworth e decide di affidargli inizialmente la produzione dei motori bialbero a quattro cilindri in linea di 1.600 cm³ per la Formula 2. Dalle officine Cosworth esce l'FVA (Four Valve serie A), da 200 CV a 8.500 giri al minuto e quattro valvole per cilindro. Nelle versioni successive la potenza arriva anche a 245 CV a 10.000 giri, con un boom di vendite che raggiunge le 40 unità. In un certo senso l'esame è superato. E' l'ora della massima serie, la Formula 1. Nasce il legendario DFV (Double Four Valve): 8 cilindri a V di 90°, 2.993 cm³, 32 valvole, 405 CV a 8.750 giri al minuto, iniezione indiretta e monoblocco in alluminio. Debutterà sulla monoposto Lotus e con Jim Clark al volante nel G.P. d'Olanda del 1967. E vince subito. Buon segno, perché in 15 anni di "carriera" il DFV si aggiudica 155 corse, con il culmine nel 1973 quando il propulsore vince tutte le 15 gare del campionato.

Il decennio degli Anni Settanta vede la Cosworth sbarcare Oltreoceano per equipaggiare le vetture per le



gare Indy e CART. Si sviluppa il motore DFX, derivato da quello di Formula 1 con l'aggiunta del turbocompressore, che conquista il record di 151 vittorie in 14 anni, dieci campionato del mondo piloti e dieci vittorie consecutive nella 500 Miglia di Indianapolis (dal 1978 al 1988). McLaren, Penske, March e Lola sono i costruttori che hanno scelto i motori Cosworth.

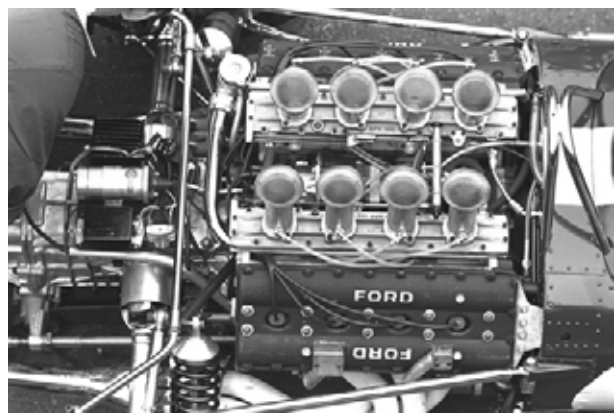
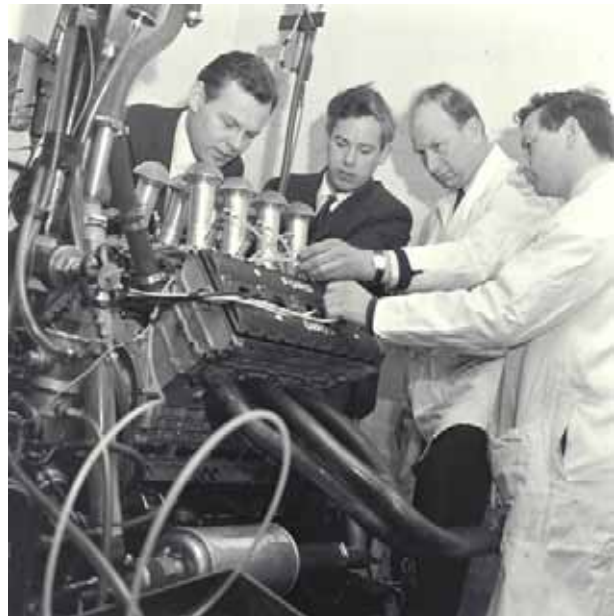
Ci avviciniamo ai giorni attuali. Gli Anni Ottanta e Novanta. In Formula 1 il nuovo motore HB prende il posto del DFV, la cui carriera culmina nel 1993 con 6 vittorie – cinque per il campionissimo Ayrton Senna sulla McLaren. L'anno seguente, il motore Zetec V8 da 3.500 cm³ aiuta Michael Schumacher a conquistare il suo primo mondiale piloti con la Benetton-Ford. Nel frattempo anche in America si parla di Cosworth: Nigel Mansell è campione CART (1993) e Jacques Villeneuve vince la 500 Miglia di Indianapolis (1995). Gli ultimi impegni vedono Cosworth occupare il 30% della griglia in Formula 1, con il V10 3.000 cm³ alloggiato in esclusiva nel vano della attuale Jaguar. Dal 1998 l'azienda Cosworth Racing è di proprietà della Ford Motor Company, che di recente ha deciso di mettere in vendita il Team di Formula 1.

Oltre all'attività sportiva, sono da ricordare le vetture stradali che portano la firma Cosworth sotto il cofano. Si tratta delle Ford Sierra e delle Escort. La prima fa la sua apparizione al Salone di Francoforte del 1985, con la sua carrozzeria a due volumi a tre porte. Viene prodotta in 5.000 esemplari, quelli minimi per l'omologazione in Gruppo A e Gruppo N, mentre due anni dopo nasce la seconda versione, sempre con analoga struttura, ma più potente. La nuova sigla è RS 500, prodotta in 500 unità destinate soprattutto alle corse. Nel 1988 appare la più "borghese" Sierra a tre volumi: la nuova versione RS Cosworth ha il motore sovralimentato da 1.993 cm³ e 204 CV a 6.000 giri al minuto e la coppia massima di 28,1 kgm a 4.500 giri. La trazione è, come sul modello precedente, sulle ruote posteriori.

La genialità gioviale di Duckworth

Keith Duckworth, il mago dei motori, è nato in Inghilterra il 10 settembre 1933 e si è laureato in ingegneria meccanica presso l'università di Londra per seguire la sua grande passione per le automobili. La sua carriera si è sviluppata in modo quasi fiabesco, perché, in attesa di trovare una occupazione fissa, aveva comprato una scatola di montaggio per costruirsi una Lotus 6. In Inghilterra, infatti, è possibile farsi "in casa" una automobile con un kit omologato da una fabbrica riconosciuta.

Duckworth l'aveva montata non solo bene, ma aveva contattato la Casa per suggerire alcuni miglioramenti. Il suo contatto presso la Lotus era quel Mike Costin il cui cognome, associato a quello di Duckworth, avrebbe dato origine al marchio Cosworth per una nuova azienda con sede a Northampton.



Da quei primi contatti erano nate una collaborazione con la Lotus e l'amicizia con Costin, tanto che i due decisero di mettersi in proprio creando la famosa marca nel 1958. Per qualche anno la partecipazione di Costin era stata solo ufficiosa, in quanto Chapman (il patron della Lotus) lo aveva vincolato fino al 1962.

Grazie a questa collaborazione, Duckworth ha ottenuto il suo primo successo con il motore per la Formula Junior derivato dal Ford Anglia, adottato dalla Lotus per le proprie monoposto.

Il secondo passo è stato il motore per la Formula 2 derivato dalla Ford Cortina, monoalbero a camme in testa, che ha vinto i campionati del 1964 e 1965.

Il terzo passo che lo ha portato alla celebrità è stato il contratto del 1965 grazie al quale la Ford finanziava con 100 mila sterline lo sviluppo di un motore nuovo per la Formula 2 a doppio asse a camme in testa e di un motore per la Formula 1.

Con quest'ultimo motore (da cui è derivata anche una versione turbo per Indianapolis) Duckworth ha dimostrato la sua genialità di progettista. Motore compatto nelle dimensioni esterne e nella camera di scoppio a quattro valvole per cilindro, dotato di soluzioni innovative come la pompa per creare una depressione nel carter e la riduzione al minimo degli attriti.

Di carattere gioviale e sempre pronto a dare spiegazioni tecniche a chi le chiedesse, Duckworth è la dimostrazione che genialità e simpatia vanno bene insieme. Oltre a solide basi teoriche era dotato di una inventiva che gli ha consentito di innovare in un campo, quello delle corse, dove le novità tecniche servono ad stare davanti agli avversari. La sua piena attività nell'azienda è durata fino al 1990, anno in cui la stessa è stata comprata dal gruppo industriale Vickers, per limitarsi poi a quella di consulente.

E' stato anche all'avanguardia nel modo di spostarsi, perché si era comprato un piccolo elicottero biposto col quale si recava ad incontrare clienti e fornitori, evitando così gli inevitabili ingorghi delle strade locali. Alla fine degli Anni Sessanta erano veramente pochi coloro che possedevano un elicottero e se lo pilotavano da soli.

Gravi problemi di cuore ne hanno limitato l'attività in tempi recenti, compresa quella del pilotaggio dell'elicottero, ma non l'interesse per i problemi tecnici, che continua a seguire.

Jim Clark, nato per le corse

Genitori agricoltori che, dopo aver messo al mondo quattro femmine, il 4 marzo del 1936 danno il benvenuto all'unico figlio maschio, Jimmy. La famiglia Clark, di Kilmaddy, non è molto d'accordo nel vedere quel giovane sempre più attratto dalle auto e dalle corse. Ma Jim insiste, comincia con alcuni rally locali, poi si butta in pista e un giorno, al volante di una Lotus Elite, si batte con lo stesso Colin Chapman. Il patron della Lotus finirà per proporgli un contratto,



rubando il promettente Jim alla Aston Martin. Con il team Lotus, Jim Clark debutta in Formula 1 nel Gran Premio di Germania del 1960 sostituendo John Surtees, impegnato nel campionato di motociclismo. Il debutto non è dei più fortunati perchè, mentre si trova in quinta posizione, la rottura del cambio lo costringe al ritiro. La seconda gara è Spa-Francorchamps, lungo e difficile tracciato sul quale Clark vede morire due piloti tra i quali il suo compagno di squadra Alan Stacey. La posizione finale di Clark sarà un buon quinto posto.

Nel 1961 Clark archivia la sua prima vittoria in Formula 1, con la Lotus 18 nel G.P. di Pau. Il proseguo della stagione sarà un po' avaro di risultati, con parecchi ritiri e con l'amaro episodio nel Gran Premio d'Italia. Clark entra in contatto con la Ferrari di Wolfgang von Trips, che carambola nel prato uccidendo alcuni spettatori e dove anche il pilota Ferrari perde la vita. Un anno migliore è il '62, anche se ancora la sua Lotus 25 soffre per la scarsa affidabilità. Su 33 gare disputate (tra Formula 1, Sport e Gran Turismo), i ritiri sono ben 14, 10 dei quali in F1. Clark è di nuovo vittorioso in Belgio, la pista che preferisce e dove vincerà per quattro volte consecutive. Al termine della stagione perde il titolo in favore di Graham Hill.

Nei cosiddetti "test invernali" svolti in America, sulla pista di Indianapolis, già si ha sentore del potenziale Lotus per la stagione alle porte, il 1963. Clark domina il campionato, sempre con la Lotus, vincendo 7 gare su 10 e partendo 8 volte dalla prima fila. Il mondiale piloti è suo, così come quello costruttori, per la prima volta, nelle bacheche della Lotus.

La concorrenza corre ai ripari. Ferrari si aggiudica il mondiale 1964 con John Surtees, ma Clark fa parte del lotto di piloti in corsa per il titolo. Tre vittorie per il pilota inglese, che si gioca il campionato in Messico, all'ultima gara, contro Hill e Surtees. Bandini, compagno di squadra di Surtees, colpisce Hill mettendolo "ko" e Clark, dopo aver dominato la corsa, all'ultimo giro abbandona a causa della rottura del motore lasciando via libera a Surtees. Dopo questa "beffa", il pilota Lotus si rifà nel 1965, quando si aggiudica il suo secondo titolo mondiale. Dopo un anno in salita, a causa dell'introduzione della nuova Formula con motori da 3 litri e con la Lotus in ritardo nello sviluppo, si deve attendere il 1967 per vedere nuovamente Clark e la scuderia di Chapman ad alto livello. È arrivato il nuovo motore Cosworth-Ford DFV: al primo posto – per la prima volta – nel G.P. di Zandvoort, in Olanda. La stagione 1968 dura troppo poco, giusto il tempo di una vittoria, in Sud Africa. L'ultima per l'asso Jimmy Clark.

Al termine della sua carriera, che coincide con la sua morte avvenuta ad Hockenheim durante una gara di Formula 2 il 7 aprile 1968, il grande Jim Clark ha disputato 72 Gran Premi: di questi ne ha vinti 25, ha segnato 33 pole position e ha conquistati 2 campionati



del mondo (1963-1965).

Lotus: sempre avanti

Non è semplice ridurre a poche righe la storia di un Marchio così interessante e affascinante come Lotus. Ma dopo aver parlato di Cosworth, era doveroso un cenno a quello che è stato un partner che forse ha segnato la strada al costruttore di motori.

Il nome Lotus deriva da quello di un fiore esotico e, forse, dal nomignolo della moglie di Anthony Colin Bruce Chapman, il fondatore della Casa inglese. Chapman, ingegnere meccanico di professione e pilota per hobby, aveva sempre sognato di costruire un'automobile. La sua prima creazione risale al 1948, quando allestì una vettura per il trial trasformando una vecchia Austin Seven del 1930. Produsse questa Lotus Mark 1 in pochi esemplari, giusto perchè alcuni amici ed appassionati insistettero per averla. Niente in confronto a quello che successe di lì a pochi anni.

Nel 1952 Chapman costituì la Lotus Engineering Company Ltd. Con la forte convinzione di diventare un vero costruttore di automobili. Ma nei primi anni l'attività è stata soprattutto sportiva, era anche stato creato il Racing Team Lotus, senza grandi sbocchi nella produzione in serie. Per il grande salto si è dovuto aspettare il 1957, quando nelle officine di Delamare Road a Cheshunt la Lotus Engineering si trasformò in Lotus Car Ltd. L'attività sportiva si divise nettamente dalla produzione e i programmi si fecero fitti.

Velocità, stile, personalità e tecnologia. Sono i quattro elementi che hanno da sempre guidato Chapman nella progettazione delle sue automobili, che fossero da competizione o di serie.

Nello sport, la direzione è stata quella delle vetture monoposto, dalla Formula Junior alla Formula 1 (dove debuttò nel 1958) passando per la Formula 2. Tra i tanti modelli costruiti, da ricordare la Lotus 25, la prima monoscocca in lamiera chiodata, con serbatoi incorporati e sospensioni anteriori a molle interne, caratterizzata dalla posizione di guida semisdraiata, in pratica costruita su misura per Jim Clark, che fece la sua prima apparizione nel Gran Premio d'Olanda del 1962 e che vinse il mondiale nel '63 e nel '65. Tra le vetture stradali, invece, fecero la loro comparsa i modelli Elite, Seven (poi Super Seven) ed Elan.

Con la nuova sede aperta nel 1966 a Norfolk – un ex aeroporto militare utilizzato dagli americani nella Seconda Guerra Mondiale, dove è ancora oggi la sede Lotus con tanto di pista privata per i test – la produzione entrò in gran regime. Chapman disegnò, progettò e provò diverse nuove Lotus in breve tempo: la Europa, la Elan S3 e la Elan 2+2. Tra le monoposto, nacque la Lotus 49, la prima ad adottare il leggendario motore Cosworth-Ford DFV V8 e la prima a farlo vincere in un G.P. (1967 con Clark). E fu anche la prima Formula 1 con livrea completamente sponsorizzata – con “tabaccaio” Gold Leaf.

La fine degli Anni Sessanta e gli Anni Settanta videro la Lotus sfornare tante nuove auto, sia su strada sia in pista. Le vetture inglesi conquistarono i mondiali Formula 1 nel '63, '65, '70, '72, '73 e '78. Le esperienze d'Oltreoceano portarono la Lotus a sperimentare anche le monoposto con motore a turbina e a trazione integrale, come il modello 56B e 63. Parallelamente scesero in strada la Sprint, la quattro posti Elite, la Eclat e la Esprit. La fine degli Anni Settanta vide la Lotus protagonista nell'ardimentoso progetto di De Lorean.

Nel 1982, a 54 anni, morì in circostanze misteriose il fondatore Colin Chapman, ma l'azienda proseguì il suo cammino, sviluppando, per esempio, le sospensioni attive (1983). La storia più recente racconta del ritiro della Lotus dalla Formula 1 (1995), dopo aver lanciato sulle piste gli astri Nigel Mansell (1981) e Ayrton Senna (1985).