LEGGERA, CATTIVA MA BERLINA

La Consul Cortina esordisce nel 1962 con, sotto il cofano, un asfittico 1.2 da 48 CV. Lanciata per contrastare il successo della Mini, Ford UK segue una filosofia diversa: presentare una vettura per la famiglia spaziosa e ampia ma economica e dai costi di esercizio ridotti.

Ci sono due macro-considerazioni da fare, riguardo al fenomeno di vitaminizzare all'inverosimile berline da famiglia sonnolente e dalla linea anonima, per renderle delle belve da pista: è l'attività preferita di molti preparatori e costruttori (qualcuno in particolar modo: Amédée Gordini o Karl Abarth vi dicono qualcosa?) e, con uguale intensità, ha infiammato e agitato i sonni degli appassionati che le hanno comprate o solo sognate. Infatti, negheremmo l'evidenza se affermassimo che questo settore di vetture, oggi da collezione, non sia uno dei più dinamici sul mercato, succosi per i restauratori e sicuri per chi ci vede un investimento: si vedano Abarth su base 500, 600 e 850, Ford Escort Cosworth, Lancia Delta Integrale, tanto per citare le più lampanti.

Ma in questo panorama c'è probabilmente un modello, che eleva il nostro discorso all'ennesima potenza: è la Ford Cortina Lotus. Un'auto che "di follie in questo mondo se ne vedono, ma come questa nessuna": una berlina senza alcuna velleità stilistica né tantomeno corsaiola, che un bel giorno, un genio di nome Colin Chapman, decide che è ora di smettere di portarci i figli a scuola e le borse della spesa nell'enorme cofano, per darla in mano a proprietari ben più sprintosi, quelli che vogliono correrci in categoria Gruppo 2.

SENZA DARLO TROPPO A VEDERE (ANCHE SE CON QUELLE BANDE VERDI...) LOTUS TRASFORMA LA CORTINA, UNA SONNOLENTA BERLINA DI GRANDE SERIE, IN UNA VERA E PROPRIA MACCHINA DA GUERRA: ALLEGGERITA, CON UN MOTORE BIALBERO CATTIVISSIMO, È ANCORA OGGI UN'AUTO DA GUIDARE... COL COLTELLO TRA I DENTI.

di Luca Marconetti

L'esemplare del nostro servizio, una "Airflow" del 1966, è in Italia da almeno due decenni ma il suo primo proprietario era californiano. Fin dall'origine il motore ha alberi a camme con alzata maggiore, valvole maggiorate, ruote 205/60HR-13, che montano però sui suoi cerchi originali in lamiera, mentre all'epoca molti erano sostituiti coi più sportivi Minilite.

LA CONSUL CORTINA E LE PRIME TIMIDE VERSIONI SPORTIVEGGIANTI

Partiamo intanto dall'assurto che la denominazione ufficiale è "Ford Consul Cortina developed by Lotus" (ma sull'autorevolissimo "almanacco" di settore Automobil Revue appare perfino la denominazione "Sports Special"), e già questo dovrebbe bastarvi per farvi comprendere che razza di auto avete di fronte. Ma riavvolgiamo un attimo il nastro fino al settembre 1962, stabilimenti di Dagenham, periferia est di Londra: la Ford (filiale britannica), per contrastare il successo della Mini, invece di concepire un'auto di piccole dimensioni decide di proporne una dalla carrozzeria generosa ma dalle prestazioni ridotte, così da essere adatta alle famiglie e a chi cerca un'automobile economica e senza pretese. Nasce la Consul Cortina, berlina tradizionale a 2 porte (sarà poi disponibile anche con 4 porte e station wagon) con sotto il cofano il datato 105E "Kent" dell'Anglia ultima serie - della quale la Consul Cortina è idealmente l'erede, anche se l'Anglia popolerà il mercato fino al 1967 per essere ufficialmente sostituita dalla Escort - portato da 996,6 cm^3 a 1197 cm^3 (è la corsa ad aumentare, da 48,41 a 58,17 mm, sigla interna 113E), alimentato da un carburatore invertito Solex 30 PSEI 2 per una potenza di 48 CV a 4800 giri/min: non propriamente un fulmine... ›

La Cortina Lotus viene lanciata nell'autunno del 1963 e nasce dalla collaborazione con Colin Chapman, che la equipaggia con un 1.6 bialbero, cofani e porte in alluminio. Nella foto si può notare la calandra del primo tipo e il fregio riportante il nome "Consul", poi abbandonato.
Altra peculiarità degli esemplari pre-1964 (sotto) è l'assenza della presa d'aria sul montante posteriore. All'anteriore, il paraurti è sostituito dalle due "bugne" agli angoli della carrozzeria.

Sopra, a sinistra, i due fari supplementari Carello sono tipici dell'epoca, il logo Lotus campeggia sulla mascherina e il fregio riporta ora la cifra "Cortina", segno che è stato abbandonato il nome Consul. Gli sfoghi d'aria introdotti sulla Airflow per migliorare l'areazione dell'abitacolo.
Sotto, a sinistra, i bei fari tondi della Cortina di serie, desunti da altri modelli Ford. Nei parafanghi posteriori appare ancora il simbolo Lotus.
A destra, il prezioso adesivo dell'Automobile Club Southern California, al quale il primo proprietario era iscritto.

I tentativi di offrire modelli più briosi, comunque, non tardano ad arrivare: nel gennaio 1963 la Cortina Super ha un 1499 cm^3 (corsa aumentata a 72,7 mm, sigla 118E) con un carburatore Zenith 33 VN 2 per 60 CV a 4600 giri/min, che salgono addirittura a 78 (116 E/GT carburatore doppio corpo Weber 28/36 DCD 22) sulla GT di pochi mesi dopo, con assetto dedicato, linea e interni di intonazione sportiva, che sarà base per diverse versioni da rally competitive e vincenti, per tornare a scrivere alcuni dei tanti capitoli di storia del motorsport targato Ford, dal quale però il marchio dell'ovale era stato lontano per qualche anno.

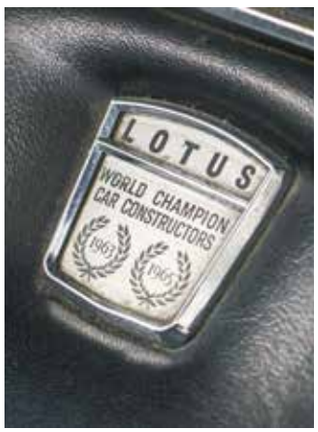
CHAPMAN VUOLE FARE A SUO MODO

A Cheshunt, storico quartier generale di Lotus prima del trasloco a Hethel, nel 1961, ad appena 9 anni dalla fondazione dell'azienda, si utilizzano ancora i motori Ford "Kent", quando Colin Chapman, il genio "apostolo della leggerezza" e fondatore di quella che sarà una delle più straordinarie case automobilistiche inglesi, decide che è ora di cambiare, realizzando un motore, sempre su base Ford ma fortemente

Con il restyling datato 1964 esordisce la calandra estesa alle zone sotto i proiettori, che inglobano anche gli indicatori di direzione ridisegnati: l'elemento è portatore del soprannome "Airflow". Le Cortina Lotus stradali sono tutte in livrea bianca (Ermine White) con la banda verde (Sherwood Green) che corre sotto la linea di cintura e conclude nella codina posteriore.

modificato "a suo modo", favorevole sia all'elaborazione per rispettare i diversi regolamenti delle competizioni, sia per montarlo sotto il cofano di una nuova vettura a marchio Lotus, da produrre in un discreto numero di esemplari, la Elan. Siamo nei primi mesi del 1962. Walter Hayes, già direttore del Sunday Dispatch e amico di Chapman, che chiama a dirigere una rubrica motoristica, è intanto diventato capo delle pubbliche relazioni di Ford UK. Chapman confida a Hayes che sta lavorando al nuovo propulsore e a quest'ultimo viene l'idea: perché non chiederne alla Lotus 1000 esemplari da montare sotto il cofano di altrettante Consul Cortina, così da omologarle per il Gruppo 2 per la categoria Turismo? Chapman accetta e, poche settimane dopo, le prime scocche senza portiere e cofani, arrivano a Cheshunt, dove mette subito la sua squadra di tecnici - nonostante questi siano già oberati dalla Elan - al lavoro. D'altronde agli amici, non si può negare un favore...

Anche gli interni, rispetto alla serie "pre-Airflow" sono rivisti, con una plancia molto ricca di strumenti e indicatori. Bellissimi volante, pedaliera e leva del cambio. La strumentazione Smiths, in miglia orarie, è inserita in un pannello d'alluminio spazzolato. Gli interni austeri hanno poco di sportivo, anzi: i sedili, pur non trattenendo in curva, sono comodi anche per i lunghi viaggi. L'auto ha la guida a sinistra, come tutti gli esemplari per gli USA. A destra, la targhetta posta davanti alla leva cambio che riporta gli allori nel Campionato Costruttori F1 ottenuti dalla Lotus.



Un bellissimo esemplare per il team Alan Mann Racing Ltd, eccezionalmente in livrea oro/rosso. Vincerà il campionato inglese Turismo nel 1965 con John Whitmore, il pilota che più di tutti prese il volante della berlina travestita da supercar.
A sinistra, in alto, Jim Clark fu tra i piloti più importanti a portare la Cortina Lotus a essere reginetta della categoria Turismo. In basso, la Cortina MkII "Twin Cam" del 1967: i loghi Lotus sono spariti, le bande laterali sono un accessorio, viene prodotta nello stabilimento Ford di Dagenham e non più in Lotus, è più larga, pesante e... meno affascinante della sua antenata.

LA CONSUL CORTINA DEVELOPED BY LOTUS E LA CORTINA LOTUS "AIR FLOW" (1963-1970)

Che le scocche arrivino sprovviste di portiere e cofani, la dice lunga sulla cura dimagrante Lotus impartita alla "family car" di Dagenham: i citati elementi ma anche le scatole di cambio e differenziale solo totalmente in lega leggera; poi le sospensioni anteriori a ruote indipendenti hanno montanti più corti e bracci forgiati prodotti a Cheshunt, quelle posteriori perdono le balestre e ricevono molle elicoidali, insieme a una staffa detta "A-Frame" (dalla sua forma) con il vertice ancorato al differenziale e i due "rami" alla scocca, dietro ai piedi dei passeggeri posteriori. Il retrotreno giova anche di rinforzi tubolari tra il divano e la paratia del bagagliaio (elementi che costringono a spostare la ruota in verticale sul lato sinistro del cofano, che ospita anche la batteria, per riequilibrare il peso): tutto è volto a migliorare la stabilità del posteriore e a difenderlo dagli scuotimenti laterali, accentuati sulla versione di serie dalla carreggiata ben più stretta della carrozzeria. Il risultato sarebbe stato superiore alle aspettative, visto che la "cifra" della Cortina Lotus in gara, è di alzare la ruota anteriore interna alla curva.

Maggiorati anche i freni, dei Girling con servocomando e dischi da 240 mm (i posteriori rimangono a tamburo). Così abbigliata, l'asticella della bilancia si ferma a 842 kg, come la Cortina Super e ben 24 kg meno della GT.

Infine il motore, upgrade notevole rispetto alle Cortina di serie, che altro non è che quello pronto per la Elan ma che, in realtà, nasce per un altro scopo: partendo dal 116E, del quale mantiene ancora il valore dell'alesaggio di 81 mm ancora del 105E della Anglia, ma con la corsa portata a 72,55 mm (120E), ne scaturisce un 1498 cm^3 in lega leggera che debutta alla 1000 Km del Nürburgring '62 sulla Lotus 23 di Jim Clark. Ciò che lo

Il propulsore. Spiccano i coperchi dei due alberi (con un disegno molto simile a quello dei motori Alfa Romeo) e la batteria da due carburatori orizzontali doppio corpo Weber 40.
Sotto, la Cortina Lotus di Procter/Mabbs al Rallye di Monte Carlo 1966, che corre con la Scuderia Alan Mann.

contraddistingue, è la grande novità della distribuzione a due alberi a camme in testa, come i motori della Alfa Romeo. Per l'utilizzo "civile" poi, l'unità, prodotta a Cheshunt, giova anche dell'aumento dell'alesaggio a 82,55 mm (sigla "Ford Lotus 125E"), per una cilindrata di 1558 cm^3 complessivi. Del motore, che finirà sotto al cofano delle Cortina Lotus, sono fin da subito disponibili una versione "standard", alimentata da due carburatori orizzontali doppio corpo Weber 40 DCOE 18 in grado di erogare 106 CV a 5500 giri/min, e una "speciale", con carburatori Weber 40 DCOE 2, pompa benzina elettrica e radiatore dell'olio, capace di ben 140 CV a 6500 giri/min, un dato astronomico, circa 100 CV in più della Cortina base.
Piccola curiosità: il motore viene progettato dal capace Harry Mundy in forza alla Lotus (che ottiene anche la consulenza di Keith Duckworth, fra i fondatori della Cosworth...) al quale viene chiesto se preferisce ricevere un compenso per ogni motore, o una cifra forfettaria di 1000 £. Mundy, sciaguratamente, preferirà questa seconda ipotesi, senza immaginare che, di quei motori, ne verranno prodotti circa 34.000.
Tornando alla "nostra", constatiamo che anche il cambio, a 4 rapporti ravvicinati, deriva in tutto e per tutto dalla Elan, mentre nella versione "speciale" ha una rapportatura dedicata ed è abbinato al differenziale autobloccante. Le ruote sono le 6.00-13 della Cortina Estate, a richiesta delle 5.50-13, in entrambi i casi con cerchi in acciaio di serie (molti li sostituivano con i classici Minilite del tempo).

ALLA GUIDA VA TENUTA SEMPRE AL MASSIMO

La Cortina Lotus del nostro servizio, una Airflow del 1966 con guida a sinistra, pur essendo in Italia da più di vent'anni, arriva dagli USA, dove il modello ha dominato le gare Turismo come in Regno Unito. Fin dall'origine il suo motore è ottimizzato: ha alberi a camme con alzata maggiore, valvole maggiorate, rapporto di compressione di 10,2:1, ruote 205/60HR-13 e cambio con rapporto allungato per migliorare la marcia a velocità di crociera.
Oggi è di proprietà del collezionista toscano Massimiliano Buccioni, che, con la sua Cortina Lotus, abbiamo incontrato ad "ASI in Pista" nel 2022, dove non l'ha risparmiata, nonostante ci sia arrivato da Firenze su strada. *"Quando il proprietario dal quale l'ho acquistata, mi ci ha portato a fare un giro, mi sono seriamente spaventato... la guidava come un pazzo! E in effetti, al di là degli eccessi, va guidata sempre 'col coltello tra i denti', perché ti chiama sempre verso il limite ed è nella zona alta del contagiri che entusiasma"* - ci ha detto Massimiliano. Ha ragione, anche se bisogna sapere che, la Cortina Lotus non è una Giulia Ti Super, va saputa prevedere, domare, mediare il suo comportamento scorbutico e tutt'altro che maneggevole ma, proprio per questo, assolutamente sincero e senza filtri: l'ingresso in curva non va mai forzato troppo anzi, se ben anticipato, si fa tutto di potenza, giocando col sovrasterzo, sempre avvertibile.
Ma la sgroppata in pista è stata un'eccezionalità perché di solito, per lo stupore di organizzatori e partecipanti, Massimiliano la Cortina Lotus la usa, spesso con al volante sua moglie Monica, alle gare di regolarità del Trofeo ASI: *"comprare auto, magari di poco valore storico-culturale, solo perché sono adatte a fare regolarità, non ci diverte per niente"* - hanno concluso Massimiliano e Monica, che in garage hanno anche una Anglia coeva della Cortina - *"con lei difficilmente si vince ma ci togliamo tantissime soddisfazioni!"*.

Al lancio nel settembre 1963, la Cortina Lotus è disponibile esclusivamente in livrea Ermine White con bande laterali e codina posteriore a contrasto nella bellissima tinta Sherwood Green (solo successivamente la scuderia Alan Mann Racing ne chiederà qualche esemplare oro/rosso ed è nota anche la richiesta di un cliente perché si sostituisse il verde delle bande con il blu). A distinguerla dalle Cortina normali, pochi, saggi tocchi: tre stemmi giallo/verde Lotus, sulla calandra e sui parafanghi posteriori e l'assenza, all'anteriore, del paraurti a lama, sostituito da due "cantonali" agli angoli della carrozzeria.
L'interno, derivato da quello già essenziale ma sportivo della GT, è ancora più caratterizzato con dettagli in alluminio, pedaliera sportiva e volante a calice.
Nel 1964 arriva il "restyling funzionale", con l'adizione di una nuova calandra bipartita e più ampia per migliorare il raffreddamento, e le prese d'aria sui montanti posteriori per areare l'abitacolo, modifiche che le valgono il soprannome di "Air Flow". Purtroppo, nello stesso periodo, si dovrà fare a meno dell'alluminio, sostituito dal più convenzionale acciaio (il peso sale di 60 kg). Nel 1965 infine, viene adottato un più maneggevole cambio Ford e l'asse posteriore ritrova le più affidabili balestre al posto delle molle elicoidali.
Alla fine, la Cortina Lotus, nonostante i problemi di affidabilità iniziali e la vendita tramite la rete Ford, poco incline alle vetture ad alte prestazioni, sarà un piccolo successo: dai 1000 esemplari previsti in origine, si arriverà a 2894 fino al 1966 mentre, con il lancio della Cortina MkII per il 1967, una vettura destinata a una fascia più alta di mercato, la versione col motore Lotus bialbero entrerà a listino con la denominazione di "Cortina Twin Cam", quale semplice proposta sportiveggiante del modello (è ora prodotta a Dagenham insieme alle sorelle meno prestazionali): più pesante, larga e omologata al resto della gamma, nonostante i 3 CV in più, ha perso gran parte del fascino e della cattiveria della sua antenata pioniera, consegnandola al mito.

LE CORSE

Lo scopo di Walter Hayes, quello di far realizzare a Colin Chapman la Cortina Lotus per omologarla in Gruppo 2, Categoria Turismo, sortì presto il suo effetto: sarà Jack Sears a impalmarla nel campionato inglese Turismo nel 1963 (mentre la Lotus vince il Campionato di F1, bissato nel '65), titolo che riuscirà l'anno dopo al ben più noto Jim Clark, ma al suo volante arrivano anche altri mostri sacri come Graham Hill, Jackie Stewart, Dan Gurney, Jacky Ickx, Pier Courage, Paul Hawkins. Nel 1965 è ora del trionfo in Europeo Turismo (2^ divisione) con la vettura rosso/oro della scuderia Alan Mann Racing, guidata da John Whitmore, davanti all'Alfa GTA di Andrea De Adamich, l'unica rivale a impensierire la Cortina Lotus nella categoria Turismo. Ottimi i piazzamenti nei rally con Vic Elford, Pat Moss e Roger Clark. Nel 1966 l'auto viene omologata anche in Gruppo 5, grazie alle modifiche della Rubery Owen Engine Development Division, azienda nell'orbita BRM: pistoni e bielle forgiati, profili alberi a camme rivisti, carter secco, iniezione elettronica Lucas per potenze fino a 180 CV. Otterranno buoni piazzamenti e qualche vittoria con Jim Clark e John Whitmore.

L'elegantissima ma allo stesso tempo sprintosa resa della tonalità bicolore nello specchio di coda, esalta l'andamento a pinna dei parafanghi posteriori: è una scelta di Lotus, che, oltre a dotarle di motore e cambio e modificare le sospensioni, nel suo stabilimento di Cheshunt verniciava le scocche provenienti dalla Ford.