

■ unique >>

Scacco al Giaguaro in quattro mosse

Jaguar Biondetti | 3.442 cm³
180 CV
oltre 200 km/h



Clemente Biondetti, l'unico pilota italiano nella squadra ufficiale Jaguar, modificò a più riprese la sua XK 120.

Nel 1950 elaborò la carrozzeria originale, poi ne fece una più leggera; nel 1951 montò la meccanica Jaguar in un corpo vettura Ferrari, infine nel 1952 realizzò una Sport simile alla C Type che la Jaguar stessa aveva derivato dalla XK 120



testo di **Aligi Deganello**
foto di **Art Photo**

L'elegante Sport che presentiamo in queste pagine è il risultato di un lungo lavoro d'affinamento, intrapreso dal campione fiorentino Clemente Biondetti per rendere sempre più competitiva la Jaguar XK 120 che la Casa inglese gli aveva affidato ufficialmente per le corse in Italia. Le linee morbide e ben levigate della Jaguar-Biondetti Special, così si chiama questa sportivissima barchetta, hanno molti punti in comune con la C Type, l'esclusivo modello che la Jaguar stessa realizzò nel 1951 per le competizioni partendo dalla meccanica della XK 120. Proprio una C Type, negata a Biondetti per la Mille Miglia, spinse il campione a trovare una via personalissima per ottenere una Sport il più possibile simile alla nuova arma di Coventry. La Special di Biondetti, così come la vediamo in queste pagine, è il punto d'arrivo d'una storia in quattro tempi iniziata a Ginevra nel marzo del 1950, quando il leggendario "Lefty" England, direttore sportivo della Jaguar, incontrò il pilota italiano, che aveva vinto le Mille Miglia del 1938, del 1947, del 1948 e del 1949, per offrirgli una delle sei XK 120 ufficiali che la Casa stava preparando per le corse. Dopo avere provato una XK 120 di serie presso un concessionario ginevrino, Biondetti accettò la proposta



di "Lefty", che lo impegnava a debuttare alla Targa Florio il 2 aprile. Data l'imminenza della classica siciliana, il campione italiano ottenne la prima delle sei XK 120 ufficiali, contraddistinta dal telaio n° 660043, dal motore n° W1147/8 e dalla targa JWK 650. Gliela consegnò John Lea, il leggendario tecnico della Jaguar, che la portò su strada da Coventry a Lugano,

Da Coventry alla Sicilia in automobile

dove i due insieme ripresero il viaggio per la Sicilia. A Firenze presero a bordo Gino Bronzoni, meccanico di fiducia di Biondetti. Durante il viaggio, le conversazioni dell'allegria brigata riguardarono le doti della XK 120 - che Biondetti trovò

Clemente Biondetti alla partenza del Gran Premio di Berna del 1952.

potente, maneggevole, discretamente frenata, ma un po' troppo pesante - e le qualità di Biondetti, del quale Lea apprezzò l'ottimo carattere e le grandi capacità di guida. Lea parlò inoltre del prototipo di un motore Jaguar XK di due litri e Biondetti chiese di averlo, per montarlo su una Maserati che avrebbe chiamato Jaguar Special. Alla Targa Florio la XK 120 del pilota toscano partì molto bene e rimase nel plotone dei primi fino al ritiro a causa della rottura di una biella. Nonostante l'inconveniente, la Jaguar destò sensazione per l'aspetto, la silenziosità,

■ >> Jaguar Biondetti

il comfort e la velocità, tanto che, ancor prima di lasciare l'isola, Biondetti aveva già venduto cinque XK, una delle quali all'influente Principe Lanza. Con la Mille Miglia del 23 aprile ormai alle porte, a Coventry giudicarono più semplice spedire un nuovo motore (n° W 1446 rinumerato W 1147/8) piuttosto dei ricambi per riparare quello sbiellato,



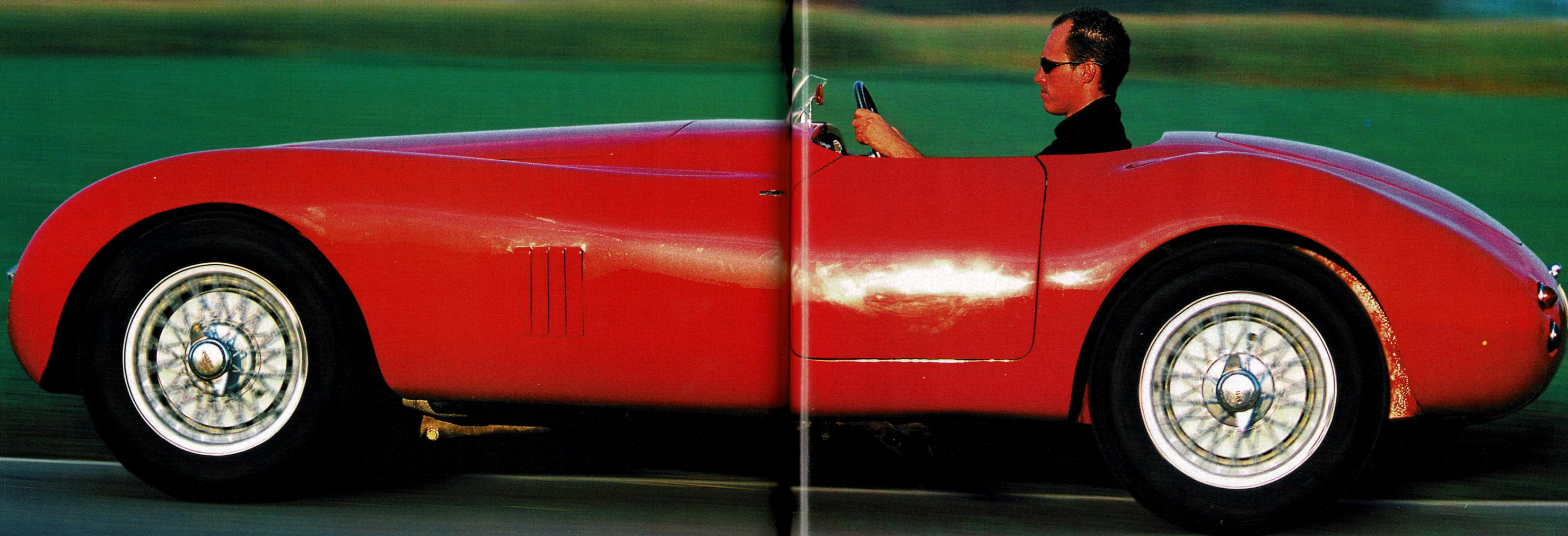
Sopra, Biondetti sulla Jaguar XK120 con parabrezza abbassato alla Mille Miglia

del 1950. Della Xk 120 la trasformazione Biondetti conserva il motore e la meccanica.

contemporaneamente fecero sapere al forte pilota toscano che poteva tenere il motore rotto in Sicilia per realizzare la sua Special. Prima della "Mille Miglia" Biondetti modificò il parabrezza della sua Jaguar, facendolo più basso ed avvolgente. La classica maratona bresciana fu un'altra gara eroica, ma sfortunata per l'asso fiorentino: la sua XK 120

fu vittima prima di un surriscaldamento, poi della rottura di una balestra. In ogni modo alla fine giunse ottava, mentre la meglio piazzata delle Jaguar, sulla quale era John Lea, si classificò quinta. Il risultato appagò la Casa inglese, che fece rientrare il suo meccanico, rimasto fino allora con Biondetti, e lasciò la "JWK 650" in Italia. Il primo

intervento di modifica del parabrezza per la Mille Miglia preluse ad una più estesa modifica alla carrozzeria, che si vide per la prima volta il 14 maggio alla "Parma-Poggio" di Berceto, dove Biondetti si classificò terzo assoluto, quindi alla "Coppa Toscana" il quattro giugno. Il secondo atto della complessa vicenda della Jaguar-Biondetti prese avvio il 29 giugno al "Giro



■ >> Jaguar Biondetti

dell'Umbria" quando Adolfo Tedeschi, che guidava in quel momento, travolse alcune persone mentre rientrava ai box per ritirarsi e terminò la sua corsa contro un albero, piegando irrimediabilmente il telaio. Questa circostanza rafforzò in Biondetti il desiderio di costruire la sua Special. Pensò per prima cosa al motore rigenerando quello rotto alla Targa Florio con nuovi stantuffi Mondial Piston che elevavano il rapporto di compressione a 11:1 e nuovi assi a camme

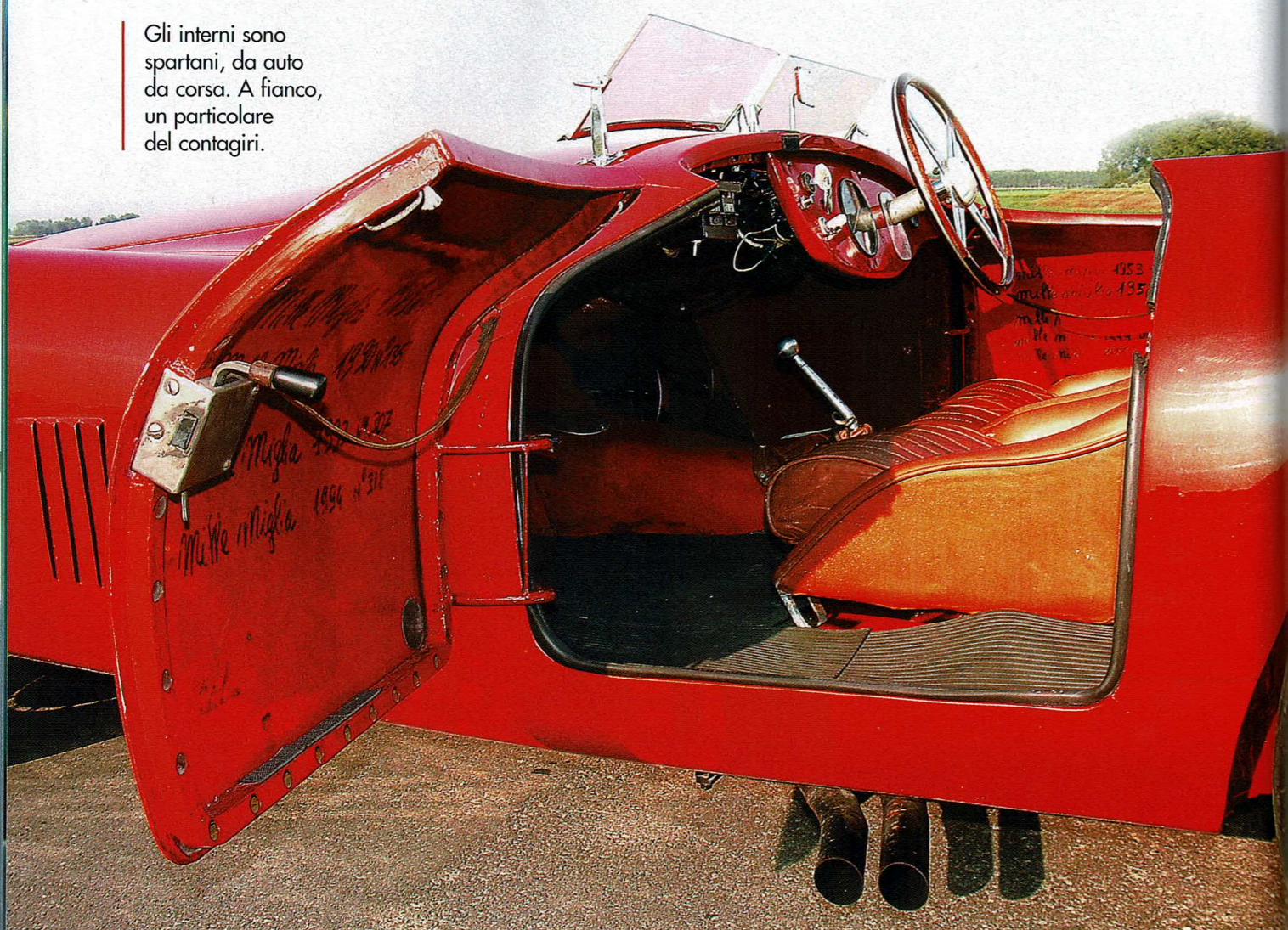
fatti realizzare apposta a Milano. Poi, con alcuni adattamenti, montò la meccanica così modificata sul telaio di una Ferrari 166 che giaceva nella sua officina

Il debutto della Special a Monza nel 1950

senza motore. La Jaguar-Ferrari-Biondetti Special, senza parafanghi e fanali, debuttò al G.P. d'Italia di Formula 1 a Monza nel settembre del 1950,

concludendo con un ritiro. Il primo aprile 1951 Biondetti e la sua Special, aggiornata con i parafanghi ed i fanali, presero il via per il "Giro di Sicilia" con il pilota febbricitante e la macchina afflitta da problemi elettrici che fecero perdere sei preziosi minuti alla partenza. Nonostante questo, il tenace toscano si classificò ottavo assoluto. A metà aprile del 1951 auto e pilota, di nuovo in forma, vinsero la gara di casa "Firenze-Fiesole" infrangendo il record

Gli interni sono spartani, da auto da corsa. A fianco, un particolare del contagiri.





Partenza della Mille Miglia 1952: la Jaguar C Type n°619 di Stirling Moss accanto alla Jaguar Biondetti n°620 guidata da Primo Pezzoli.

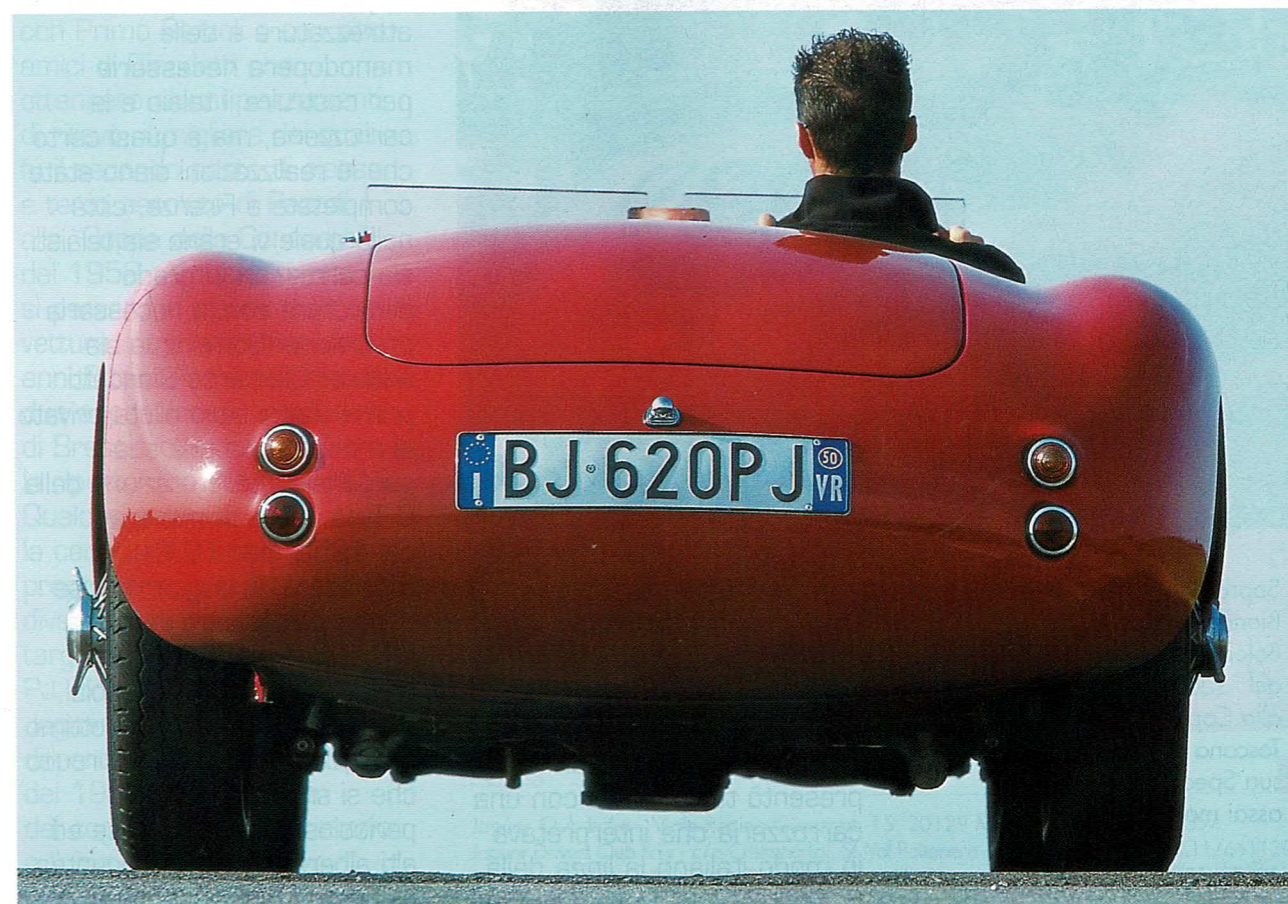
precedente. La corsa precedette di poco la Mille Miglia, per la quale da Coventry arrivò all'asso fiorentino un altro motore nuovo preparato in fabbrica (n° 1147/9). Poco dopo, a Le Mans, Biondetti ebbe l'onore di portare al debutto la XK 120 C, la nuova arma della Jaguar per le competizioni, diventata poi famosa con il nome semplificato di "C Type". Il motore, sia pure potenziato a 200 CV con l'adozione di carburatori SU da due pollici, era molto simile al sei cilindri XK di serie, ma il telaio tubolare era del tutto nuovo così come la carrozzeria più bassa, leggera e profilata.

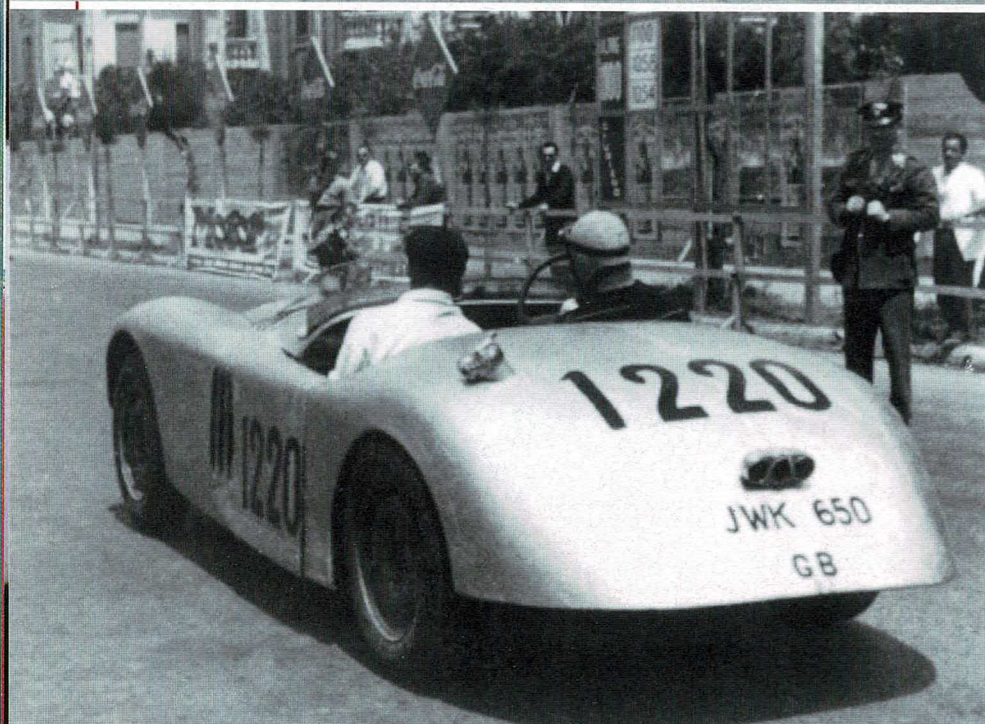
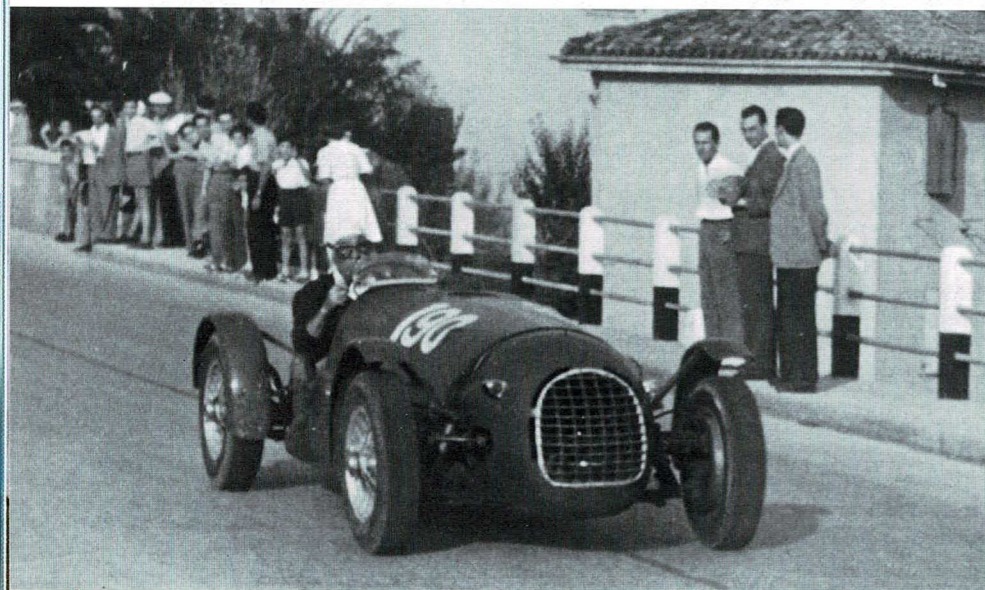
La Jaguar, oltre alla C Type di Biondetti/Johnson, schierò a Le Mans altri due esemplari per Moss/Fairman e Whitehead/Walker. Biondetti fu il primo a ritirarsi per un problema di circolazione dell'olio, dopo otto ore toccò a Moss, mentre la Jaguar di Whitehead/Walker marciò

L'incontro fatale tra Biondetti e la C Type

come un orologio e vinse. Il toscano, impressionato dalle doti della C Type, chiese di averne una per correre in Italia, ma non ne trovò di disponibili, perciò pensò di aggiornare nuovamente la

sua Special per renderla il più possibile simile alla C Type che lo aveva tanto favorevolmente impressionato. Un intervento così radicale richiedeva molto tempo, perciò durante la stagione 1951 la Jaguar-Ferrari-Biondetti cambiò poco e mantenne la carrozzeria della Ferrari 166 anche quando il telaio originale fu sostituito a causa delle continue rotture. Con la vecchia carrozzeria a "siluro", dotata di parafanghi tipo moto, Biondetti fu secondo nella gara in salita del Gran San Bernardo, settimo assoluto al "Giro delle Calabrie" e disputò inoltre il "Circuito di Senigallia", la "Bologna-Raticosa"





Sopra, Clemente Biondetti alla Bologna-Raticosa del 1950. Sotto, alla Coppa Toscana con la sua Special già assai modificata.

e la "Catania-Etna", ma senza troppo successo. Durante l'inverno nell'officina fiorentina di Clemente Biondetti si lavorò molto sulla "Special", che nella primavera del 1952 si presentò tutta nuova con una carrozzeria che interpretava in modo italiano la linea della C Type. Anche il telaio era del

tutto nuovo. Sebbene in certa misura si potesse dire ispirato alla Ferrari 166, era più largo e più rigido. La struttura principale era formata da due grossi tubi, secondo i più seguiti canoni italiani di allora. Alcuni ricordano che il meccanico Gino Bronzoni ebbe parte attiva nel lavoro, ma è difficile oggi risalire con precisione a chi realizzò materialmente i particolari della nuova Jaguar-Biondetti. Di certo si sa che il campione nella sua officina di via Manfredo Fanti non disponeva delle

Una Jaguar fatta in casa, a Firenze

attrezzature e della manodopera necessarie per costruire il telaio e la carrozzeria, ma è quasi certo che le realizzazioni siano state completate a Firenze, città nella quale vi erano sia telaisti, sia carrozzieri in grado di lavorare con la necessaria precisione. Comunque sia andata, Clemente Biondetti prima d'ogni altro pilota privato al mondo ebbe una sua personale interpretazione della C Type. Nella primavera del 1952, per il G.P. di Svizzera, la Jaguar decise di non partecipare in forma ufficiale ed affidò la difesa dei propri colori alla Special di Biondetti, che era un ottimo conoscitore del difficile circuito che si snodava pericolosamente fra case ed alti alberi. In corsa, l'argentea biposto di Biondetti battagliò

a lungo con le Aston Martin di Geoff Duke e Reg Parnell, poi un guasto la fermò a metà gara. Due mesi dopo, il toscano tentò invano di avere una C Type ufficiale per la Mille Miglia, ma la Jaguar non lo esaudì. Così, mentre già pensava di ripiegare sulla sua Special, la Ferrari gli offrì una delle proprie vetture. Ad ogni modo, la Jaguar-Biondetti partecipò alla Mille Miglia guidata da Primo Pezzoli. Fu un'altra corsa sfortunata. Questo, aggiunto alla delusione per la negazione della C Type per la corsa bresciana, allontanò il pilota fiorentino dalla Casa del Giaguaro. La Jaguar-Biondetti Special continuò così la sua carriera con Primo Pezzoli o con altri amici di Biondetti che ottennero alcuni piazzamenti di rilievo, il migliore dei quali fu il secondo posto di classe e terzo assoluto di Pezzoli alla "Coppa della Consuma" del 1952. A questo punto, si persero le tracce della bella vettura, ritrovata infine negli anni Ottanta e restaurata dai due appassionati collezionisti di Brescia che nel 1990 la riportarono alla Mille Miglia. Qualche anno, dopo la cedettero all'attuale proprietario, che attese diverse anni per ottenere la targa che desiderava: BJ 620 PJ, dove BJ sta per Biondetti Jaguar, 620 è il numero di partenza della Mille Miglia del 1952, P è l'iniziale del cognome del proprietario e l'ultima J sta di nuovo per Jaguar.



Caratteristiche tecniche

Motore

Posizione e numero cilindri: anteriore, 6 in linea
 Alesaggio x corsa: 83 x 106 mm
 Cilindrata totale: 3.442 cm³
 Distribuzione: valvole in testa, 2 alberi a camme comandati da catene
 Rapporto di compressione: 11:1
 Potenza: 180 Hp a 5.000 giri/min.
 Alimentazione: due carburatori SU H8
 Impianto elettrico: 12 V

Trasmissione

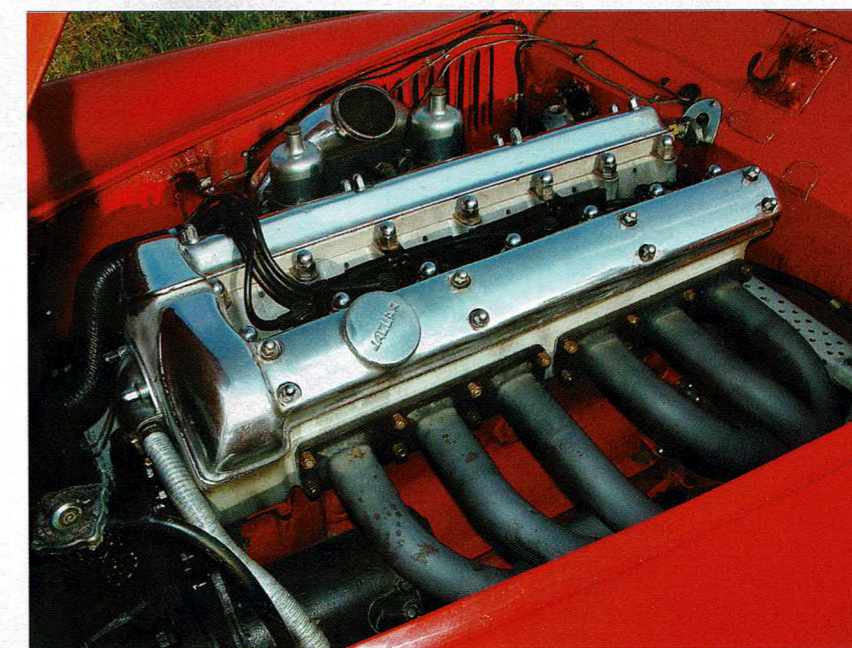
Trazione: posteriore
 Frizione: monodisco a secco
 Cambio: 4 velocità costruzione Moss

Corpo vettura

Autotelaio: a longheroni
 Sospensioni anteriori: ruote indipendenti, bracci trasversali, barre di torsione longitudinali, ammortizzatori telescopici
 Sospensioni posteriori: assale rigido, balestre semi ellittiche, ammortizzatori a leva
 Freni: idraulici a tamburo
 Freno a mano: a leva agente sulle ruote posteriori
 Sterzo: a circolazione di sfere
 Pneumatici: 6.00 x 16

Dimensioni e peso

Passo: 2.490 mm
 Carreggiate: 1.300 mm ant. e 1.270 mm post.
 Lunghezza: 4.300
 Larghezza: 1.560 mm
 Peso: 950 kg
 Velocità max: oltre 200 km/h



I CLUB

Jaguar Club Italia - Viale Regina Giovanna 15, 20129 Milano. Tel. 02/29402394
 Jaguar Drivers Club Italy - c/o Cristiano Loi, St. Val Pattonera 204/3 10100 TO. Tel 0.11/66112905
 Sc. Automobilistica "Clemente Biondetti" - via G. Capponi 26, 50121 FI. Tel 055/570013