

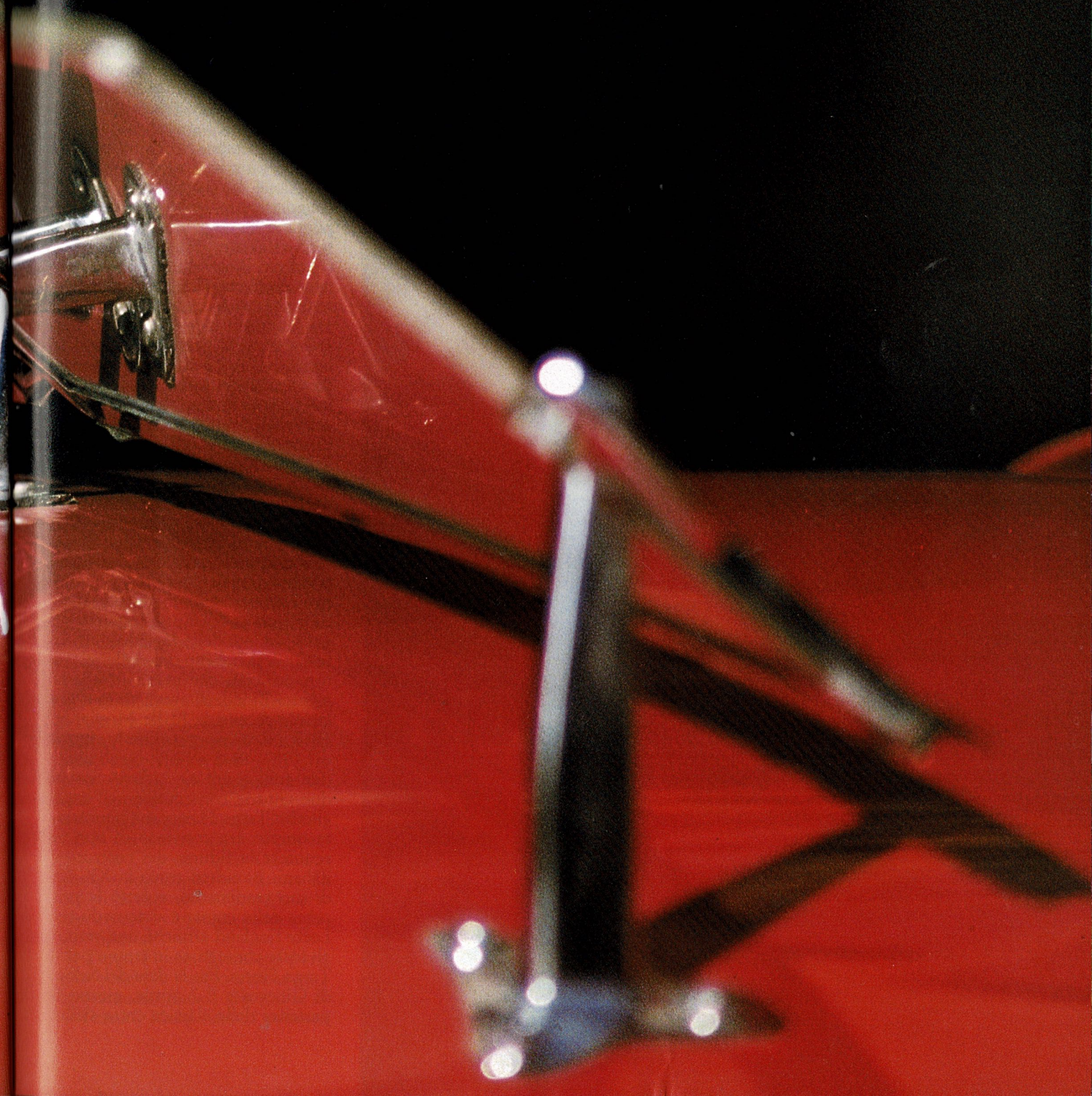
SPECIALE

# L'AMICO DEL GIAGUARO

di ELVIO DEGANELLO



*Clemente Biondetti. Fiorentino, pilota e costruttore  
innamorato della Jaguar. Uomo di fiducia della Casa di Coventry  
per l'attività sportiva in Italia nei primi anni Cinquanta.  
Sue alcune "special" sulla base della XK 120.*





Pensando alle automobili italiane la mente corre a Torino e Milano; considerando le vetture da corsa il confine si sposta a Modena e Bologna. Oltre ci si immagina il vuoto. Niente di più errato: il centro e il sud della Penisola sono sempre stati presenti nel panorama automobilistico mondiale con le loro rinomate corse, i loro grandi piloti, le auto di costruttori come Minutolo, Paganelli, Taraschi, Patriarca, Giannini, Ermini e altri ancora; e oggi con l'Alfa di Pomigliano d'Arco e gli insediamenti Fiat. Negli anni Cinquanta anche l'elegantissima Firenze votata al culto del bello e del turismo visse uno straordinario fermento nello sport automobilistico grazie all'impulso dato da personaggi come Ermini, Scotti e Biondetti, tutti piloti con la vocazione del costruttore.

Biondetti, il più noto dei tre come pilota, e sin dagli anni Trenta creatore di automobili marcate M.B. (Maserati Biondetti), balzò alla cronaca degli anni Cinquanta come costruttore, quando realizzò le "special" con meccanica Jaguar. Una scelta desueta per l'artigianato italiano dell'auto da corsa, motivata da un susseguirsi di eventi, che, come tutte le favole, che si rispettino cominciò in un grande palazzo.

Correva l'anno 1950, al palazzo delle Esposizioni di Ginevra, Biondetti aveva appuntamento con il leggendario Lofty England del reparto corse Jaguar per provare una "XK 120". L'auto era del principe Bira e, sebbene nelle favole un principe non guasti mai, in questo caso la cosa è assolutamente marginale. Il vero motivo di quell'incontro nasceva dalla volontà della Jaguar di affidare al pilota italiano una delle sei vetture ufficiali che aveva in allestimento. Biondetti aveva vinto a una media record la Mille Miglia del 1938 e si era ripetuto con le vittorie del 1947, 1948 e 1949. Negli ultimi due anni si era aggiudicato anche due vittorie consecutive nell'impegnativa Targa Florio; ma nonostante questo era convinto di non riscuotere la fiducia dei costruttori italiani. Biondetti trovò la XK 120 di suo gradimento, accettò la proposta della Jaguar e si accordò con Lofty England affinché una vettura gli fosse consegnata in tempo per la Targa Florio. Fra la data del Salone di Ginevra e il 2 aprile, giorno di partenza della classica corsa sicilia-

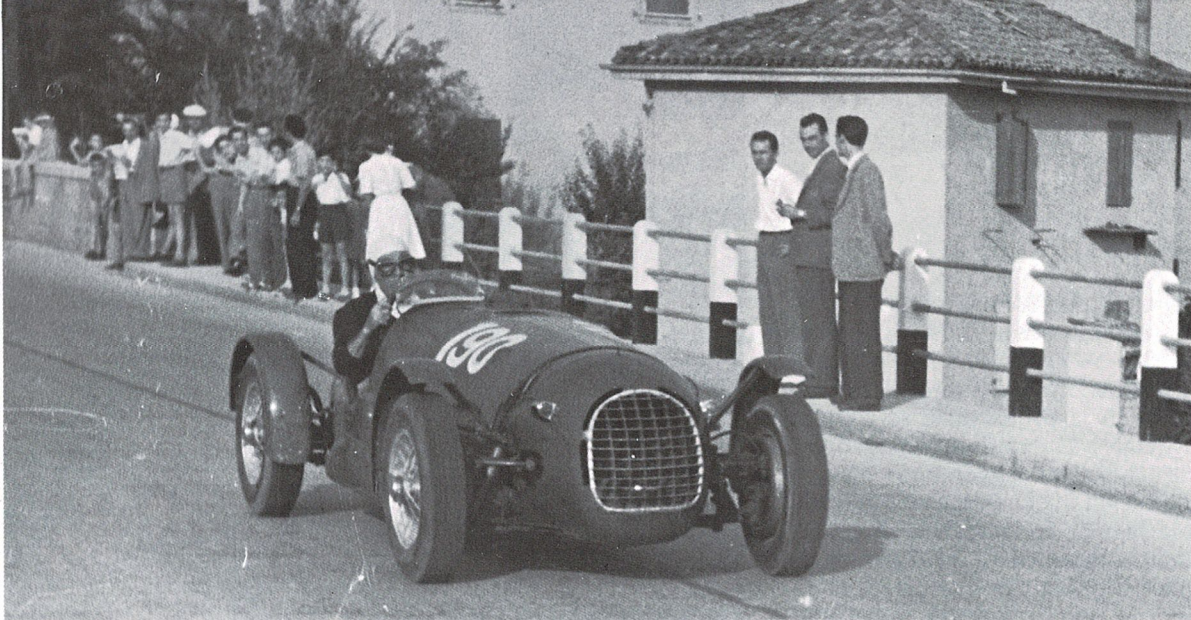
na, c'era pochissimo tempo; così la XK con motore n° W1147, telaio n° 660043 e targata JWK 650, destinata a Biondetti, ma di proprietà della Casa, fu la prima delle sei vetture ufficiali a essere completata. John Lea, un altro leggendario tecnico inglese, in quel momento in servizio alla Jaguar, fu incaricato di consegnare a Biondetti la XK 120 e di seguire il pilota per due gare, per ritornare quindi in patria con l'auto dopo lo svolgimento della Mille Miglia. Di nuovo fu fissato un incontro in Svizzera. Poco dopo la partenza Lea incorse in un incidente, che lo costrinse a tornare a Coventry per trasferire in un nuovo telaio i resti della JWK 650. Dopo aver lavorato tutta la notte si rimise sulla strada, questa volta con un collega che avrebbe guidato fino a Lugano, e sarebbe rientrato in Gran Bretagna. Nonostante Lea, per ragioni contingenti, non avesse rispettato in pieno la disposizione di non usare benzina francese perché di cattiva qualità, il trasferimento si svolse senza inconvenienti. A Lugano Lea incontrò Biondetti e il viaggio riprese tanto tranquillamente che i due ebbero il tempo di fermarsi a Modena per curiosare alla Maserati. A Firenze sostarono brevemente per far salire in auto il meccanico Gino Bronzoni e in tre proseguirono per Palermo. Durante il viaggio Biondetti ebbe modo di rimanere impressionato dalle doti della XK 120 che trovò potente, maneggevole e discretamente frenata, anche se riscontrò un eccessivo peso, del resto del tutto normale in un'auto nata non specificamente per le competizioni. Lea rimase colpito dalle doti di guida di Biondetti che trovò uomo di ottimo carattere e pilota meraviglioso: guidava senza frenate violente, lasciandosi alle spalle una curva dietro l'altra in modo molto fluido ed elegante, sempre in un sovrasterzo leggero e divertente. Lea parlava in inglese, Biondetti e Bronzoni in toscano, eppure riuscirono a capirsi. Sin da quel viaggio Biondetti chiese a Lea la sua intermediazione per ottenere da Coventry una XK meno pesante e soprattutto un motore da due litri da montare su una Maserati che avrebbe chiamato proprio Jaguar "Special".

Alla Targa Florio, Biondetti partì molto bene e fu l'unico a tener testa allo scatenato Ascari alla guida di una Ferrari. Molti furono costretti



## CORPO FERRARI

Nelle pagine precedenti, due viste dell'ultima "special" allestita da Biondetti sulla base di una Jaguar XK 120. Qui accanto, il pilota toscano alla Bologna-Passo della Raticosa del 1951. La macchina è una sua creazione: telaio Ferrari 166 con motore XK 120.



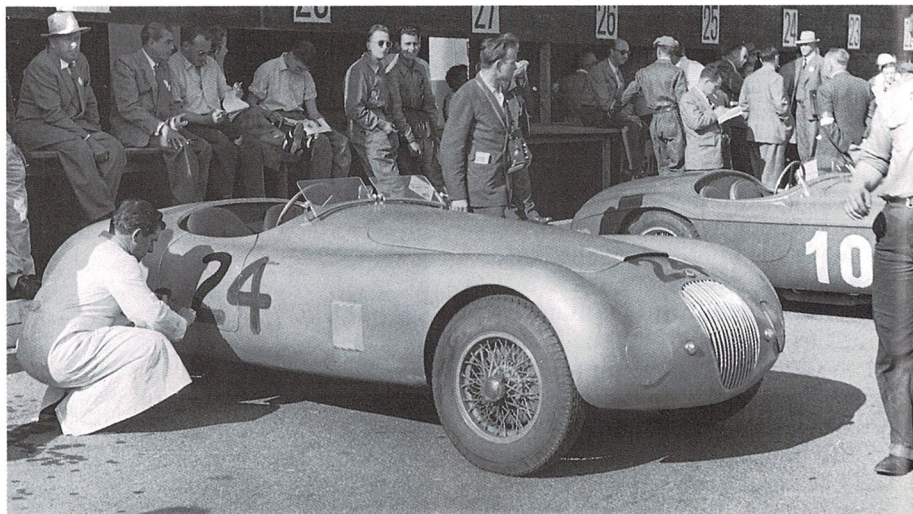
## PRIME MODIFICHE

*Un passo indietro. Biondetti alla Mille Miglia del 1950. La XK 120 inviatagli da Coventry ha il parabrezza più piccolo. È la prima, timida modifica realizzata dal pilota fiorentino sulla vettura inglese che verrà in seguito "interpretata" ben più liberamente (foto sotto).*

al ritiro nel tentativo di tenere il ritmo infernale dei primi due, ma dopo cinque ore di corsa anche Biondetti dovette abbandonare mentre era in seconda posizione. Nonostante il ritiro la Jaguar XK 120 destò sensazione per il suo aspetto, la sua silenziosità, il comfort e la forte velocità. La stampa italiana riportò con enfasi la corsa del bravo pilota di casa Biondetti. Il pilota toscano che ben sapeva che le corse fan vendere automobili, ancor prima di lasciare la Sicilia aveva già venduto cinque XK, delle quali una all'influente Principe Lanza. La causa del ritiro della Jaguar alla Targa Florio fu una biella che, rotasi, a fatica aprì uno squarcio nel basamento rendendo la riparazione molto laboriosa. La Mille Miglia era ormai alle porte e Lea richiedendo a Coventry i ricambi ricordò il desiderio di Biondetti di aver un motore due litri per la sua Jaguar Special. Da Coventry giudicarono più semplice spedire un nuovo motore piuttosto che i ricambi e contemporaneamente mandarono a dire a Biondetti che per la sua Special avrebbe potuto usare il motore rotto in Sicilia. La Mille Miglia del 1950 fu per

Biondetti e la sua Jaguar un'altra gara eroica ma sfortunata. Il pilota toscano fu attardato prima da problemi di surriscaldamento, poi da una balestra rottasi a causa dei continui passaggi sui ponti Bailey che dappertutto, dopo la guerra, rimpiazzavano le opere murarie originali. Alla fine giunse ottavo. La migliore delle Jaguar si classificò quinta, un risultato soddisfacente per la Casa inglese che fece rientrare Lea lasciando la JWK 650 in Italia.

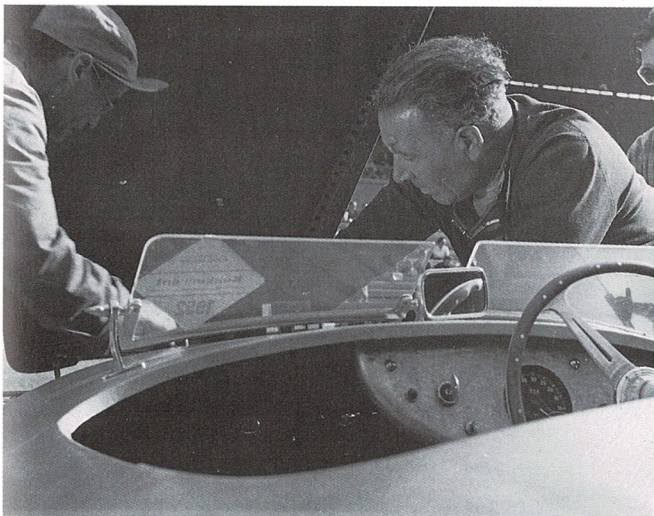
Osservando la XK 120 della Miglia Miglia si può notare come il parabrezza fosse stato abbassato. Quel primo intervento prelude a una più radicale modifica della carrozzeria, che si vide alla Coppa Toscana dove Clemente Biondetti dovette fermarsi per la rottura della coppa dell'olio. Formulando propositi di rivincita, il pilota con la stessa vettura alleggerita si presentò alla Parma-Poggio di Berceto ma non riuscì ad andare oltre un terzo posto. Nel corso del successivo Giro dell'Umbria la JWK 650 fu affidata al pilota Tedeschi con Biondetti seconda guida. La gara ebbe un epilogo che avrebbe potuto essere tragico. Imboccando la strada dei box per ritirarsi, Tedeschi non riuscì a evitare la folla che gli si era fatta intorno, travolse alcune persone ferendone una e, infine, andò a sbattere violentemente contro un albero piegando senza rimedio il telaio. Quella circostanza e la difficoltà di ottenere dei ricambi rafforzarono in Biondetti la volontà di costruire la Special. La sua officina era un vero bazar di pezzi d'auto da corsa perché il pilota toscano, a forza di sostituire e modificare i particolari delle vetture con le quali aveva ga-





reggiato, nel tempo aveva messo da parte un'invidiabile mole di ricambi. Spesso intere auto, per qualche motivo non più funzionanti, si aggiungevano ai pezzi. Questo toccò anche a una Ferrari "166" usata al circuito delle Cascine e dimessa con il motore rotto (pare fosse la settima costruita). Per realizzare la sua Special, Biondetti pensò per prima cosa al motore. Per rigenerare quello della Targa Florio, alla Mondial Piston ordinò degli stantuffi con com-

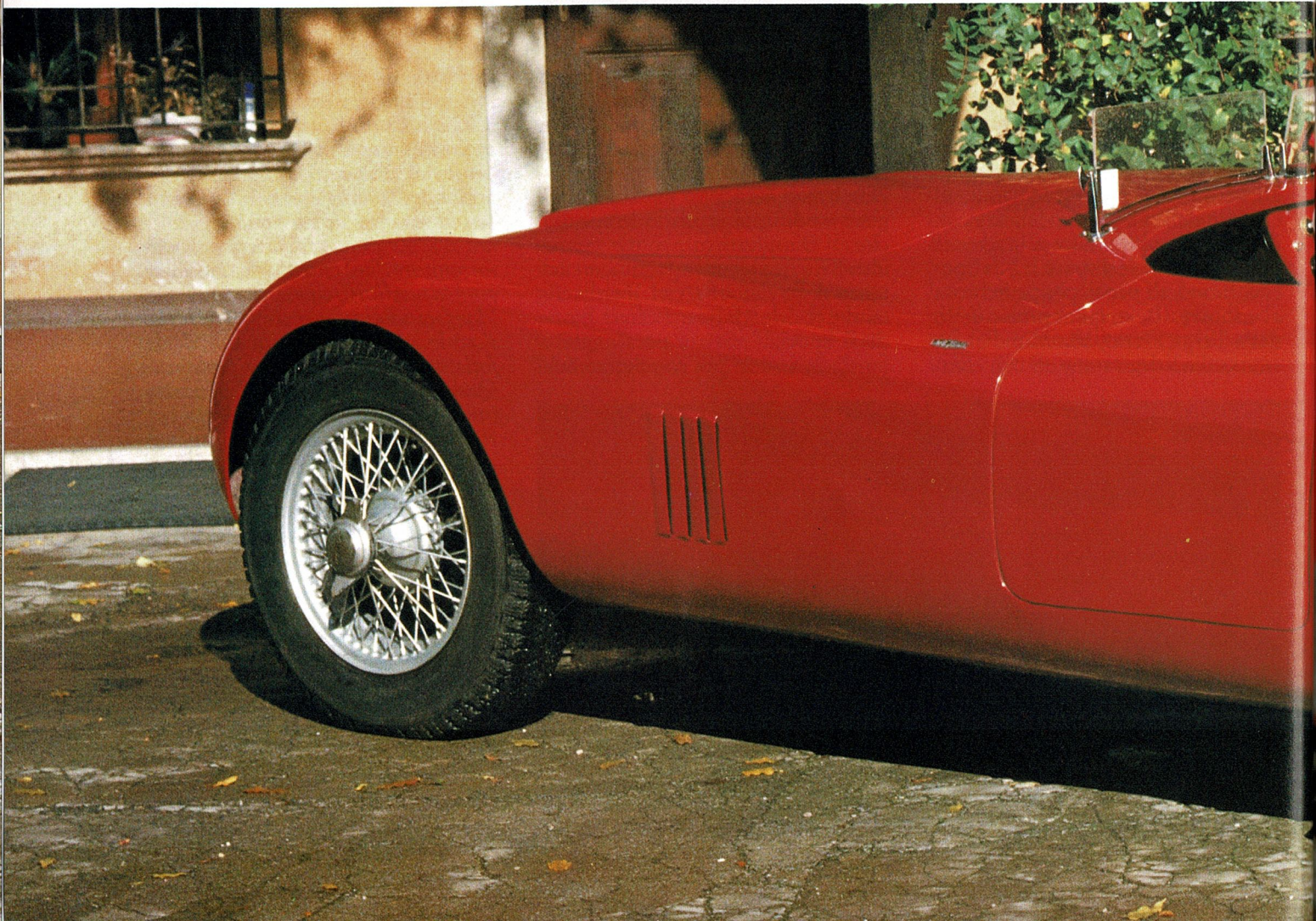
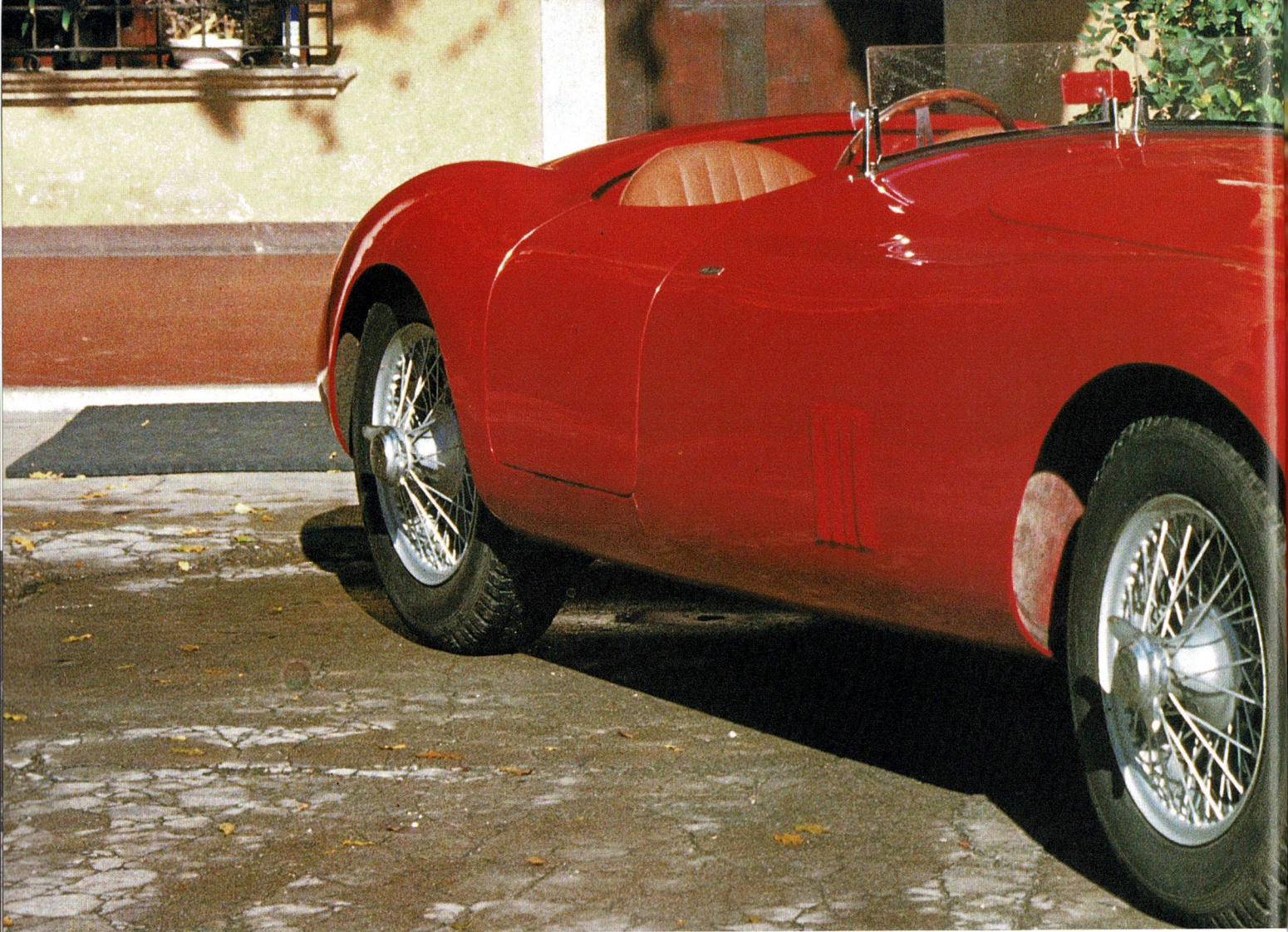
pressione elevata a 11:1, a Milano fece realizzare dei nuovi assi a camme. Al Garage Cencini di Lugano ordinò una scatola dello sterzo come quella incidentata al Giro dell'Umbria. Quando la meccanica Jaguar modificata secondo le specifiche di Biondetti fu pronta, venne installata con alcuni adattamenti sul telaio della citata Ferrari 166 diventando così la "Jaguar-Ferrari Biondetti Special". Senza parafanghi e fanali, in assetto per competere nel-

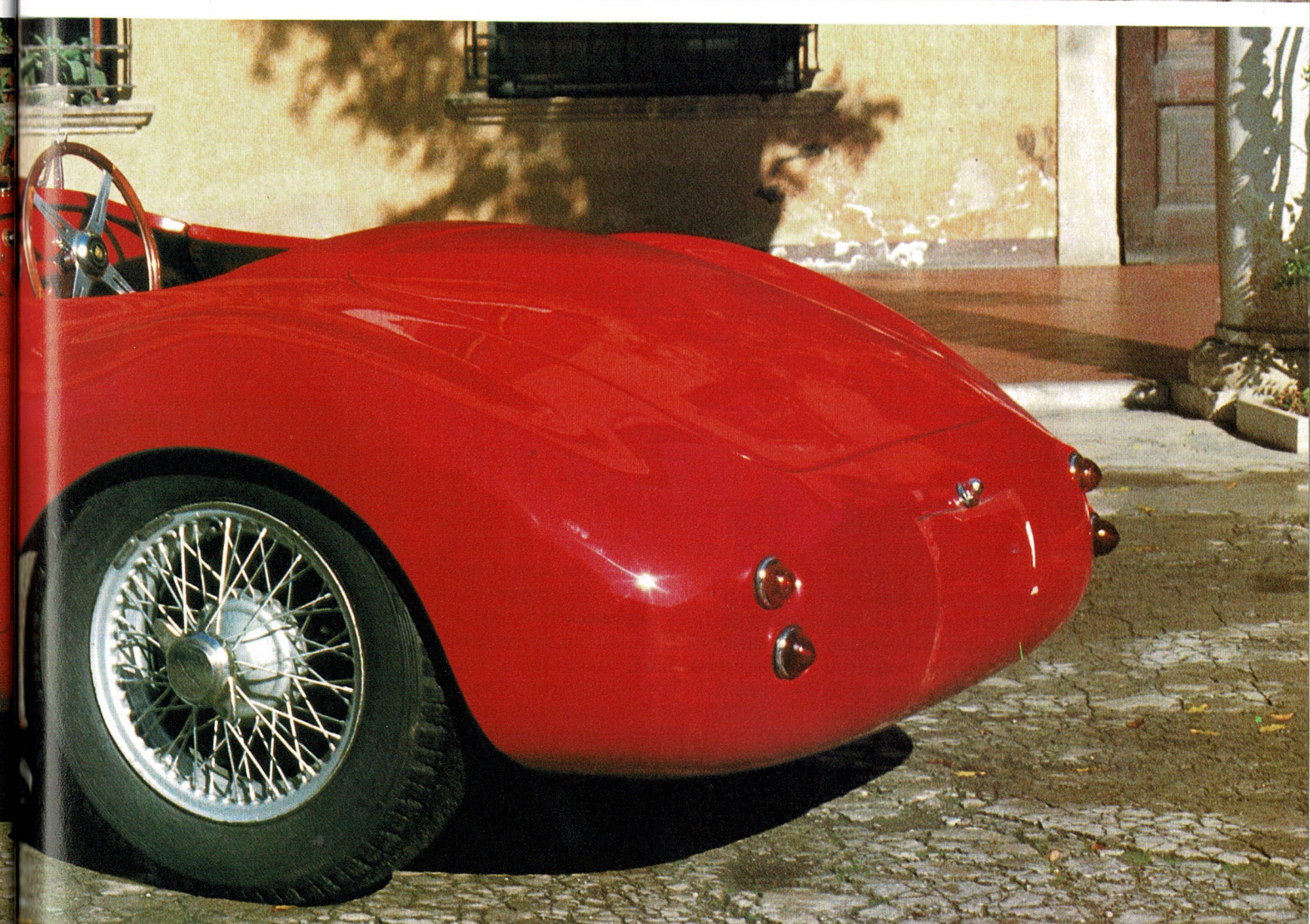


**L'ALTRA C TYPE**  
Mille Miglia del 1952. La Jaguar a Biondetti non ha voluto dare la nuova C Type e lui se l'è costruita per conto proprio. Nella foto in alto, la special di Biondetti a confronto con la barchetta ufficiale di Coventry guidata da Moss.

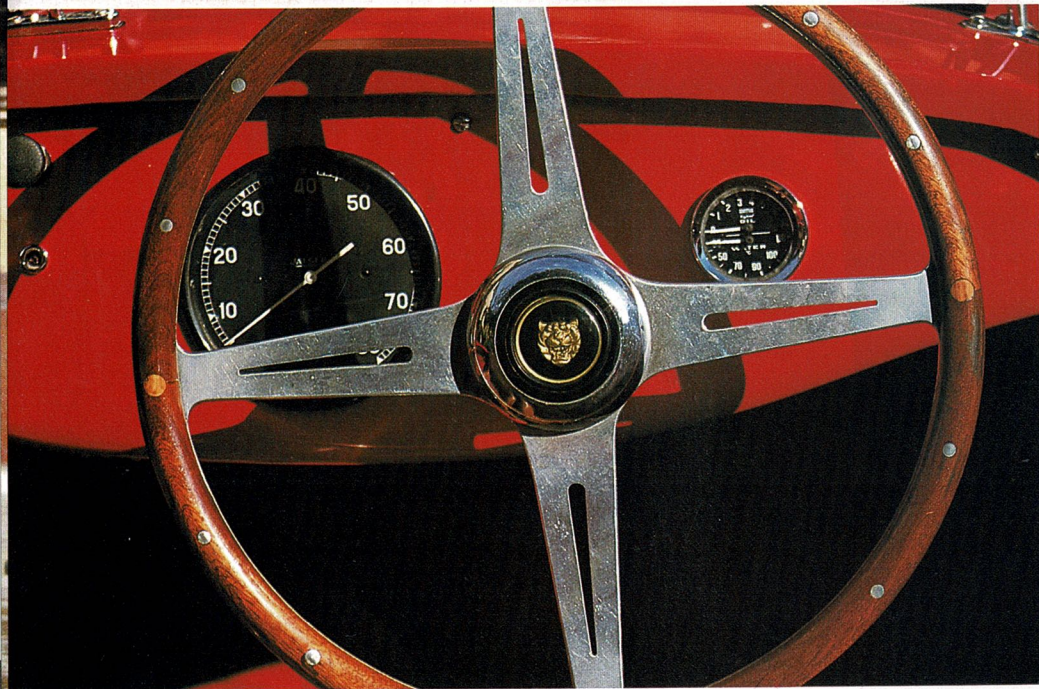
la Formula 1 di allora, la vettura fu iscritta al G.P. d'Italia a Monza nel settembre del 1950. Fu questa l'unica apparizione, sia pure involontaria, di una Jaguar in una gara di F1. Il tre litri e mezzo modificato da Biondetti nulla poté contro il fantastico 1500 sovralimentato dell'Alfa Romeo e, come era prevedibile, la partecipazione si concluse con un ritiro. Il 1° aprile 1951 Biondetti e la sua Special dotata di parafanghi e fanali si trovarono alla partenza del Giro di Sicilia. Il pilota era febbricitante, la sua auto aveva un malanno di natura elettrica che fece perdere sei preziosi minuti alla partenza; nonostante questo, il tenace toscano si classificò in ottava posizione assoluta. A metà aprile del 1951 auto e pilota, di nuovo in forma, vinsero la gara di casa, la Firenze-Fiesole infrangendo il record precedente. Non si trattava però di una corsa molto importante. Con il buon auspicio della recente vittoria Biondetti iscrisse la sua Jaguar Special alla Mille Miglia. Per la corsa bresciana la Casa di Coventry fece avere al pilota un motore di 3,5 litri nuovo di fabbrica appositamente preparato. In tal modo comprendendo il W1147 e quello della Targa Florio divennero complessivamente 3 i motori inviati a Biondetti. Michele Cortini, il giovane meccanico che in quell'occasione fu il secondo di Biondetti, ricorda: «*Quel 6 cilindri "works" arrivò a Firenze con la garanzia di aver girato per 50 ore a 5800 giri senza dare problemi: un motore fantastico! Partimmo il giovedì dall'officina situata in via Manfredi Fanti, mentre lungo tutto il viale Alessandro Volta due ali di folla salutavano la nostra partenza. Quando fummo a Brescia Biondetti con un'altra auto andò a Milano per ritirare dei nuovi freni a tre ganasce e delle ruote di maggiore diametro che erano appena arrivate dall'Inghilterra. Completammo la Jaguar-Ferrari Special durante la notte in un'officina bresciana. Partimmo con il numero 43, tutto filò liscio fino a Mestrina dove dovemmo fermarci a causa di un tubo dell'acqua consumatosi sfregando sul volano smorzatore delle vibrazioni.*»

Intanto in Gran Bretagna già dall'autunno 1950 aveva fatto le sue prime apparizioni 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 2 pollici, era molto simile alle XK di serie, ma il telaio tubolare era del tutto nuovo così come la carrozzeria più bassa, leggera e profilata della XK 120. La C Type debuttò a Le Mans. I tre esemplari approntati per la 24 Ore francese vennero guidati da Moss-Fairman, Whitehead-Walker e Biondetti-Johnson. 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 come un orologio e vinse. Biondetti commosso si mise a piangere di gioia per la vittoria della Casa inglese a Le Mans, chiese una "C Type" per le corse italiane, ma dato che in quel momento non erano disponibili pensò di aggiornare la sua "special" sulla falsariga della C Type, che lo aveva tanto favorevolmente impressionato. Per un intervento radicale ci sarebbe voluto molto tempo, perciò durante l'intensa stagione di corse 1951 la Jaguar Special di Biondetti cambiò aspetto di poco, ma più volte senza perdere mai la tipica fisionomia Ferrari; anche se il telaio originale venne sostituito a causa delle continue rotture. Ancora con la carrozzeria a "siluro" e con i parafranghi tipo moto, Biondetti fu secondo alla corsa del Gran San Bernardo. Nonostante la rottura di un supporto del motore fu poi settimo assoluto e terzo di classe al Giro delle Calabrie (ancora dietro alle Ferrari). Al Circuito di Senigallia la Jaguar Special accusò un grave problema di bronzine e non poté essere riparata in tempo per la Targa Florio. Quando fu riparata, ancora con la carrozzeria tipo Ferrari la "special" partecipò alla Bologna-Raticosa, una lunga cronoscalata che Biondetti portò a termine con il termo-

#### FATTA IN CASA

*Qui accanto, ecco la C Type "fatta in casa" da Biondetti. In realtà, questa vettura non fu costruita personalmente dal pilota e costruttore fiorentino che non disponeva di attrezzature adatte per un lavoro così accurato. La "special" fu probabilmente opera di artigiani specializzati presenti in gran numero nella zona di Firenze.*



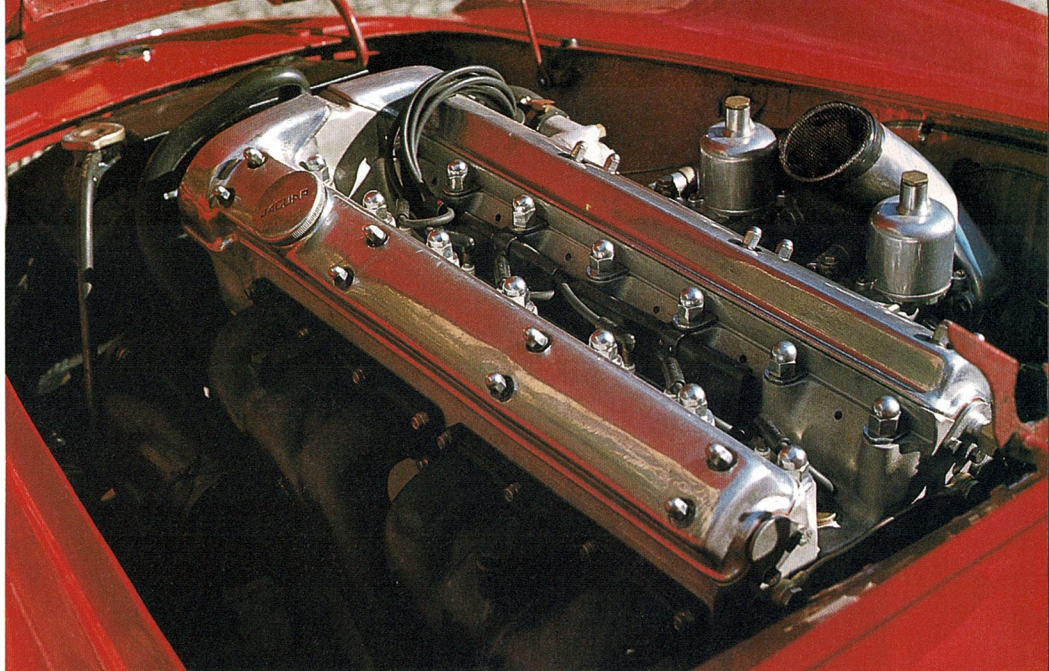
metro dell'acqua che segnava circa 130° per la rottura della cinghia che azionava la pompa dell'acqua. Commentando quell'episodio Biondetti definì il motore Jaguar "semplicemente meraviglioso", perché allo smontaggio tutto sembrava in perfetto ordine. L'ultima apparizione della Jaguar Special con la carrozzeria tipo Ferrari avvenne alla Catania-Etna, ancora una corsa sfortunata per Clemente Biondetti. Andrew White nel suo libro *Jaguar Sports, racing Works competition cars to 1953* racconta che la Jaguar-Ferrari di Biondetti fu ricarrozata nel 1952. Osservando la seconda "special" si può supporre invece che durante l'inverno a Firenze si sia lavorato molto attorno a una seconda Jaguar Special che a primavera si presentò tutta nuova con una carrozzeria che interpretava in modo italiano la linea della "C Ty-

pe". Anche il telaio era del tutto inedito. Sebbene in certa misura si potesse dire ispirato a quello della Ferrari 166, era di questa più larga, e più rigido. La struttura principale era formata da due grossi tubi nel più puro stile italiano di allora, ma non presentava analogie con il telaio Colombo allora molto diffuso fra i piccoli costruttori. Si sono cercate testimonianze a Firenze in ambienti allora vicini a Biondetti, ma, dato che molti protagonisti di primo piano non sono più in vita, risulta difficile oggi risalire esattamente all'officina presso la quale furono realizzati i particolari della nuova "special" di Biondetti. Di certo si sa che il pilota toscano non

disponeva nella sua autorimessa né delle attrezzature né della manodopera necessarie per eseguire con tanta perizia telaio e carrozzeria. Pare però altrettanto certo che le realizzazioni siano state completate a Firenze, città nelle quale vi erano sia telaisti sia carrozzieri in grado di lavorare con la dovuta precisione. A ricordo di molti, il meccanico Gino Bronzoni ebbe parte attiva nel lavoro, anche se sicuramente non fu da solo a eseguire in toto la carrozzeria e il telaio della "special". Sia come sia, Clemente Biondetti prima di ogni altro pilota privato al mondo ebbe una sua personale versione della C Type. Nella primavera del 1952, una settimana dopo la corsa di Silverstone, era in calendario il G.P. di Svizzera. La Jaguar decise di non presenziare in forma ufficiale, ma affidò la difesa dei propri colori alla Special di Biondetti che

era un ottimo conoscitore del difficile circuito, che si snodava pericolosamente fra i filari degli alberi. Nell'occasione fu inviato al pilota fiorentino un nuovo motore (e fanno 4!) e un nuovo differenziale per equipaggiare la sua Sport dalla profilata carrozzeria.

Il giorno della corsa l'argentea biposto di Biondetti battagliò a lungo con le Aston Martin di Geoff Duke e Reg Parnell, ma fu costretta al ritiro verso metà gara per un guasto. Per la Mille Miglia Clemente Biondetti desiderava ardentemente che la Casa inglese gli affidasse una C Type ufficiale, ma la sua richiesta non fu soddisfatta. Così, mentre Biondetti già pensava di prender



#### UNO DEI QUATTRO

*Nella foto sopra, il sei cilindri Jaguar di 3,5 litri modificato da Biondetti che equipaggia la Sport protagonista di questo servizio. In totale durante tutto il periodo di collaborazione con la Jaguar Biondetti ricevette da Coventry quattro motori. Questo è il W1147.*

parte alla classica bresciana con la sua Special, la Ferrari trovandolo disponibile gli offrì un volante. La Jaguar-Biondetti Special partecipò comunque alla Mille Miglia; infatti con la mediazione del finanziatore di Biondetti la vettura fu affidata all'equipaggio Pezzoli-Cazzulani. Per la Jaguar Special fu ancora una corsa sfortunata. Questo, aggiunto alla delusione patita da Biondetti per la negazione della C Type per la Mille

Miglia, provocò il disamoramento del pilota toscano per la Casa del giaguaro e quindi la rottura definitiva dell'inconsueto sodalizio iniziato nel 1950.

Dopo la Mille Miglia la Jaguar Special si vide ancora in azione in corse minori sempre pilotata da amici di Biondetti. La prestazione migliore fu ottenuta da Placido Borrone che riuscì a piazzarla a un ottimo primo posto al Giro della Calabrie. Cle-

mente Biondetti dal canto suo iniziò a lavorare sul motore di una nuova Special, che impiegava i cilindri della moto Norton Manx e la Jaguar fu messa in un angolo in officina. Dopo di allora si persero le tracce della bella vettura, che infine fu ritrovata in pessime condizioni e quindi sottoposta a un restauro radicale a cura dei nuovi proprietari. Come tutte le storie anche questa, iniziata in un grande palazzo, finisce con una sorpresa che fa tutti felici e contenti. Alla Mille Miglia del 1990 riapparve in Italia la prima Jaguar Special di Biondetti, proprio quella con la carrozzeria Ferrari. Era in Inghilterra dal 1959 importata da George Gaft. Nel 1968 e 1969 aveva corso in salita e dal 1983 era di proprietà degli italo-inglesi Gianfranco Severi e Umberto Marconi, che per la Mille Miglia l'avevano prestata al giornalista della Rai Folco Quilici.

Naturalmente al via c'erano anche Dabbeni e Bignami, i proprietari della seconda Jaguar-Biondetti. Durante la punzonatura in piazza Vittoria, ci sono state le presentazioni e reciproca curiosità per le vetture finalmente insieme. Si arrivò così a scoprire che la Special di Severi aveva il famoso basamento n. W1147, ma la testa con lo stesso numero era sulla vettura di Bignami. Quel pasticcione di Clemente Biondetti... ■

### CARATTERISTICHE TECNICHE

**Motore:** anteriore, 6 cilindri in linea raffreddato ad acqua.

**Alesaggio e corsa:** 83 × 106 mm.

**Cilindrata:** 3442 cm<sup>3</sup>.

**Rapporto di compressione:** 11:1.

**Potenza:** 180 CV a 4500 giri/min.

**Distribuzione:** due alberi a camme in testa.

### JAGUAR BIONDETTI SPECIAL

**Alimentazione:** due carburatori SU H6.

**Trazione:** posteriore.

**Cambio:** Moss, 4 marce + RM.

**Freni:** a tamburo.

**Passo:** 2590 mm.

**Carreggiate:** ant. 1300 mm; post. 1270 mm.

**Velocità massima:** 240 km/h.

*(Le specifiche della Jaguar Biondetti sono sostanzialmente identiche a quelle della XK 120 da cui la special deriva).*