



CENNI STORICI

Jaguar: un brand che da decenni è sinonimo di classe ed eleganza, sublime evocazione di quello stile tipicamente britannico che ha fatto sognare intere generazioni di appassionati. Amalgama perfetta tra la grande tradizione conservatrice e spunti di genio avanguardistico. L'utilizzo commerciale del marchio iniziò nel 1945; null'altro che la nuova denominazione della Standard Swallow (a sua volta erede della Swallow Sidecar Company, fondata a Coventry nel 1922 da William Lyons, nella foto in alto, e William Walmsley), il cui acronimo «SS» era divenuto, al termine della Seconda guerra mondiale, evocatore di un passato funesto. Il nome Jaguar era peraltro già comparso su alcuni modelli SS realizzati prima del periodo bellico. Walmsley si ritirò dall'azienda negli anni Trenta, mentre Lyons ne rimase unico titolare presso gli stabilimenti di Swallow Street. I primi modelli a debuttare, nel 1945, furono le Mark IV, con motori a 4 (di 1,5 litri) o 6 cilindri (di 2,5 e 3,5 litri). Nel 1947 giunsero pure le versioni spyder (unicamente a 6 cilindri) denominate Drophead.

Jaguar E-Type che meraviglia!

► Il restyling delle Mark IV portò alla nascita, nel 1948, delle Mark V. Tuttavia, indirizzata dalla politica economica del Governo inglese che favoriva l'approvvigionamento di acciaio e alluminio a prezzi di favore alle industrie che esportavano prodotti finiti nei paesi a moneta forte (soprattutto gli Stati Uniti), la Casa di Coventry pensò ad un prototipo da vendere massicciamente anche negli USA: la leggendaria Serie XK del 1948. ► Mentre proseguiva la successione delle grandi berline (dalla Mark VII del 1950 alla Mark IX del 1961), la Jaguar profuse grande impegno nell'attività sportiva, partecipando soprattutto alla 24 Ore di Le Mans. Negli anni Cinquanta ottenne ben 5 vittorie: 1951 (XK 120 C), 1953 (C-Type), 1955, 1956 e 1957 (D-Type). Il frutto di questi successi, oltre ai benefici d'immagine al marchio, fu la XKSS, versione stradale della D-Type.

► La Jaguar, in quegli anni, visse profondi cambiamenti, evolvendo da realtà semi-artigianale ad industria. Questo passaggio fu favorito dal successo di modelli come la Mark I (1955), la E-Type (1960), la Mark X (1961) e la S-Type (1963). A suggellare la crescita contribuirono anche le acquisi-

zioni della Daimler (1960) e della Coventry Climax. Da quel momento iniziò anche il trasferimento di una parte sempre più consistente della produzione da Swallow Road a Browns Lane (sempre a Coventry), negli ex-stabilimenti Daimler.

► La Jaguar, tuttavia, aveva già toccato l'apice e a metà degli anni Sessanta visse una fase discendente. A parte la E-Type, infatti, tutti i brevetti erano abbastanza obsoleti. Molti ingegneri «storici» (come Heynes) stavano andando in pensione e Lyons era preoccupato per la sua successione (il figlio morì nel 1955 in un incidente stradale). La soluzione migliore parve al fondatore (classe 1901) quella di cedere, nel 1966, la proprietà Jaguar alla British Motor Corporation, pur rimanendone alla guida.

La E-Type ► Conosciuta anche come XK-E o XKE, venne prodotta dalla Jaguar dal 1961 al 1975. Fu un'automobile dalle linee progettuali rivoluzionarie, molto in anticipo sui tempi sia per quanto concerne le caratteristiche estetiche che di guida. Inoltre, si presentava sul mercato con un prezzo assai più basso rispetto alle concorrenti dirette. L'insieme di questi ele-





▲ Francesco D'Andrea al lavoro sulla E-Type.

menti favori un'ottima campagna di vendita: nei 14 anni in cui rimase in produzione furono assemblati 70mila esemplari. Nel 2004, la rivista statunitense Sports Cars International la mise al primo posto tra le Top Sport Cars degli anni Sessanta. ► È conosciuta anche perché è la macchina dei personaggi dei fumetti Diabolik ed Eva Kant.

La nostra vettura ► È una E-Type Series 1, modello che venne introdotto nel marzo del 1961. Rispetto alla precedente XK abbandona il classico telaio a longheroni e traverse per una più moderna soluzione monoscocca con telaio anteriore supplementare. È equipaggiata con un motore Jaguar da 3,8 L (derivato da quello della XK150), alimentato da tre carburatori SU HD8, con una potenza di 265 CV, abbinato ad un cambio meccanico a quattro marce MOSS (la prima non è sincronizzata). La Series 1 può essere riconosciuta dai seguenti particolari: la presa d'aria anteriore di dimensioni ridotte; le luci di segnalazione posizionate sopra i paraurti; il terminale di scarico doppio, posto sotto la targa posteriore, e i fanali dotati di una copertura in vetro. I primi esemplari,

realizzati tra il 1961 ed il 1962, furono definiti flat floor, perché presentano un pianale piatto in corrispondenza dell'appoggio dei piedi, limitando un poco lo spazio a disposizione. Le auto che montano il motore da 3,8 L hanno i sedili di forma arrotondata e il cruscotto in alluminio.

A colloquio con il proprietario ► Pare singolare quanto una persona riesce a commuoversi evocando l'emozione per una vettura. Ma non stupisce, perché si tratta della descrizione di un simbolo, che sintetizza la pura bellezza di un'epoca lucente. Un periodo in cui il mondo rifioriva dalle sue catastrofi ed iniziava a delinearsi un futuro dettato dai ritmi del progresso, ma ancora pregno di quel divenire dignitoso che oggi è inesorabilmente scomparso. Sapevamo che Silvano Rigamonti possiede una splendida Jaguar E-Type e così, sotto un plumbeo cielo di fine primavera, abbiamo deciso di fargli visita. Di un'eleganza e determinazione caratteriale propria degli uomini che conducevano queste vetture nei loro primi anni di produzione, ci ha accompagnato in una lunga visita agli stabilimenti che compongono la sua azienda; le officine Rigamonti a Contone. Una realtà industriale altamente tecnologizzata, ma che sapientemente fonda le proprie radici nella più alta tradizione manifatturiera. Ne parliamo volentieri perché è parte costituente di un patrimonio cantonale troppo spesso relegato ad un ruolo di secondo piano. Eppure si tratta di un'azienda leader nel suo settore, che occupa un'ottantina di collaboratori. Produce perlopiù articoli d'illuminazione, sicurezza e gestione di strade e gallerie. È molto attiva anche nella rea-

lizzazione di automazioni industriali e parti per l'aviazione. Rigamonti fu lui stesso un pioniere in questo campo, lavorando duramente in luoghi angusti per realizzare pezzi destinati all'AGIE e costruendo il suo piccolo regno con un estro creativo d'altri tempi.

► «Nemmeno ventenne, ero apprendista presso la Swiss Jewel a Locarno. Di quegli anni conservo un ricordo che si è cristallizzato nella mia mente. La mattina, e la sera quando lasciavo il lavoro, v'era una splendida vettura parcheggiata nei dintorni di Fontana Pedrazzini. Ponevo lo sguardo su di essa e mi s'illuminavano gli occhi, in un tumulto di emozioni ancora oggi amplificate dall'essenza della giovinezza. Noi possedevamo poco o nulla, magari una bicicletta, e quell'auto, così fiera nella sua livrea, rappresentava un desiderio, un obiettivo, un traguardo. Mi chiedevo: chissà se un giorno riuscirò a comprare una vettura come quella?».

► Rigamonti ha collezionato una miriade di automobili, anche di alta classe, ma il pensiero dominante è sempre stato rivolto alla concretizzazione di quell'antico brivido.

► «Un giorno ebbi la fortuna di conoscere Francesco D'Andrea, titolare del garage Clas-





▲ Gli interni sono stati completamente rimessi a nuovo. Magnifici i dettagli del cruscotto e del cambio a quattro rapporti.

sic Cars Center a Quartino. Mi recai nei suoi spazi e lo trovai intento a lavorare su un modello uguale a quello cui tanto anelavo. Ne rimasi affascinato e gli dissi: quell'auto è bellissima, ne puoi trovare una anche per me? Mi rispose: cosa credi, non sarà facile. Ma io insistetti». Passarono un paio di mesi e non giunse alcuna notizia, «pensavo se ne fosse dimenticato». Poi Rigamonti tornò a visitare D'Andrea, così, per un semplice caffè in compagnia. «Lui mi fece: quasi dimenticavo, avrei voluto telefonarti. Andiamo a vedere una macchina. Gli replicai che non avevo tempo, pensando a chissà quale rottame ma, il pomeriggio, cedetti alla tentazione. A Bellinzona mi aprì il portone di un garage e lei, la mia splendida Jaguar E-Type, era proprio lì. La voglio, esclamai, ma lui non sapeva se fosse in vendita». Dopo un periodo di contrattazione Rigamonti riuscì ad acquistare la vettura che però necessitava di un restauro approfondito. «La tenne per due lunghissimi anni. Non passava giorno in cui non mi recavo a fargli visita. Era diventata una vera e propria ossessione. Quando arrivavo Francesco quasi si nascondeva. E io gli gridavo: non fare il furbo, esci da lì sotto. Oppure, se notavo che stava sistemando un'altra vettura che non fosse la mia, lo riprendevo, chiedendogli come mai trascurasse la Jaguar. Se mancava qualche pezzo che non si poteva più trovare, lo facevo produrre nella mia azienda. Francesco ha sopportato qualche pena con me, ma alla fine il risultato è stato semplicemente stupendo».

Il restauro, con Francesco D'Andrea ► «Trattare con Silvano è stata un'esperienza entusiasmante. Il lavoro si è rivelato lungo e complesso ma, alla fine, ero cosciente che lui avrebbe davvero apprezzato gli interventi svolti sulla meccanica, essendo un profondo conoscitore. Egli rappresenta un'eccezione perché sa distinguere le caratteristiche di ogni singolo e minuscolo componente. ► Ho scovato questa vettura quattro o cinque anni fa. Il proprietario, già un mio cliente, l'aveva acquistata in Italia. Era funzionante, ma bisognosa di un risanamento generale che

ne precludeva l'utilizzo e ne ha determinato la vendita. È stato molto difficile trovare un'automobile di quel modello, che avesse le caratteristiche giuste e che fosse ancora in condizioni accettabili così da poterla consegnare ad un costo ragionevole (oggi credo sia diventato impossibile reperire in Ticino un gioiello di pari valore). Sapendo quello che Silvano desiderava in quanto a qualità, questa era una peculiarità fondamentale. I problemi, perlopiù, risiedevano nel comparto meccanico; ho dovuto procedere ad un lavoro minuzioso, anche per poter fornire una certa garanzia di funzionamento. I pezzi di ricambio, con l'ausilio di internet, li ho recuperati per la maggior parte in Inghilterra. Altri sono stati prodotti direttamente alle officine Rigamonti. È decisamente una vettura avanguardistica, che ancora oggi esercita un fascino notevole. All'epoca, nel 1961 quando fu concepita, rappresentava l'essenza stessa della tecnica».

Sensazioni di guida con Silvano Rigamonti ► «Quando ricevetti la mia Jaguar, dopo qualche giro di prova nei dintorni, mi recai subito sul Lucomagno. Volevo testare se D'Andrea avesse svolto un lavoro egregio. Poi, m'involai verso il Gottardo, e debbo dire che la macchina filava liscia come l'olio. Non ho mai avuto alcun problema. È favolosa da guidare. Certo, se si eseguono curve molto strette (ad esempio sulla Tremola), è necessario quasi fermarsi perché la prima marcia non è sincronizzata. Non si ha mai l'impressione di viaggiare su una macchina vecchia, bisogna soltanto mettere in pratica qualche trucco che deriva da un modo di condurre ormai scomparso: cambiare lentamente, con quel leggero stacco di frizione, e tenerla sempre un po' su di giri in curva anche per ammorbidire lo sterzo. Possiede ottimi freni a disco, montati sul differenziale. In sintesi, bisogna mantenere un po' di concentrazione in più e godere a fondo della sua magia. Quando ti fermi tutti la vogliono ritrarre».

A cura di Elias Bertini
Foto Francesco D'Andrea
e Silvano Rigamonti

SCHEDA TECNICA

Modello
Jaguar E Type 3.8 OTS
Data di costruzione
2.8.1962
Consegna
a Jaguar Cars New York, USA,
il 24.8.1962
Motore
6 cilindri in linea
Cilindrata
3781 ccm
Alesaggio
87 mm
Corsa
106 mm
Potenza
265 CV a 5500 giri/min.
Velocità max. dichiarata
235 km/h
Cambio
4 marce
Freni
a disco anteriori e posteriori

