



### Prima... e dopo

La riconoscereste? Sulla copertina del numero di aprile 2017 appariva la stessa identica auto della foto grande. Splendida nel suo aspetto "tormentato" e profondamente autentico, ma anche bisognosa di interventi urgenti. Due anni dopo, eccola in tutta la sua gloria.



# RIPORTATA ALLA CRÈME

Dopo decenni di vita randagia, ma ancora in efficienza e sorprendentemente carica di dettagli originali, questa superba coupé d'Oltremarica aveva trovato riposo a Milano. Poi un appassionato veneto ha deciso di restituirle il fascino di un tempo

Testo di **Silvio Jr. Suppa** - foto di **Wolfgang**



## Il nuovo vestito regala il senso di quella perfezione un po' borghese che solo certe inglesi sanno restituire



Il primo impatto, bisogna confessarlo, lo shock si è rivelato inevitabile. Chi scrive aveva ancora in mente la magnifica gattina britannica apparsa

sulla copertina di aprile 2017 nella sua sdrucita livrea rossa, opacizzata dal sole e resa scabra dalle battaglie con la strada e con gli anni, fieramente sbrecciata, solcata sul cofano da un enorme scrostatura che pareva una cicatrice. Quella E Type, la stessa che oggi rifulge nella pallida perfezione del color crema, due anni fa era appena stata laboriosamente recuperata da un appassionato milanese dedicatosi per mesi a corteggiarne l'anziano proprietario. Il quale, classe 1932 e animo da incorreggibile vagabondo, l'aveva acquistata nel 1979 ad appena 200.000 lire (quasi un decimo del prezzo di una Fiat 126 nuova!) per scorrazzarvi nei trentacinque anni successivi sulle strade di mezza Europa e perfino della Russia, arran-

giandosi artigianalmente per le piccole riparazioni, con lo stesso spirito di chi strin-gesse il volante di una raffazzonata 2 CV da figlio dei fiori. Giusto un po' più veloce, certo, ma altrettanto bohémien.

Poi, l'inglorioso pensionamento sotto un telo nel giardino della villetta ligure dell'ar-zillo gentleman, fino al tanto anelato recupero e al ritorno a Milano.

### NIENTE PATINA, PLEASE

Oggi ritrovarla significa, anzitutto, sorprendersi. Per esempio di quanto possa risultare ancora incredibilmente affascinante la sinuosità di quelle forme create nel 1961, così lontane dall'estetica odierna ma anche dai classicismi delle Jaguar del dopoguerra, in stile XK120. Il cofano fuori misura, la coda quasi schiacciata, la pianta lenticolare e le proporzioni uniche, sbilanciate e perfette insieme: tutto pare vibrare sempre della stessa carica innovativa con cui fu stravolto il panorama delle sportive di inizio anni Sessanta. Il nuovo, lucidissimo vestito re-

gala a chi aveva conosciuto la E Type nella sua vita passata il senso di quella perfezione un po' borghese che solo certe inglesi sanno restituire. Se prima profumava del sentore rock di un giubbotto di pelle stravissuto, oggi si è trasformata in una giacca di tweed di qualità, di quelle indossare per sorseggiare del whisky dopo la caccia. D'accordo, forse abbiamo letto troppi romanzi di Agatha Christie... Però, davvero: corpo vettura e numero di targa restano immutati, l'animo è stravolto.

"Non si sarebbe potuto procedere diversamente - spiega il nuovo proprietario, Fabio Sorgato - sebbene integra e marciante, a un esame approfondito l'auto si è dimostrata compromessa in parti essenziali. Era necessario un restauro completo, così ho preferito riportarla alle condizioni originali". Collezionista padovano di lunga data, Sorgato custodisce in un'ampia rimessa-officina un eclettico novero di piccoli capolavori d'ogni epoca, da una Fiat-Giannini 500 Pini del 1939 a una rara BMW M635 CSi ➔





**Abbronzatura esclusiva**

In inglese la sfumatura della selleria si chiama "tan", come quella della pelle baciata dal sole. Incredibilmente moderno e di fascino il contrasto con gli inserti in alluminio lavorato, all'epoca decisamente sportivi. Il logo sul volante è originale.





➔ del 1985, passando per diverse piccole preparate da rally e datate anni Ottanta-Novanta. O ancora una Porsche 911 SC “che non puzza di plastica”, una delle primissime Audi Quattro “con le levette per bloccare i differenziali”... Un parco vetture di tutto rispetto, capace di accelerare il battito a una platea di appassionati quantomai variegata. La vera passione del nostro ospite, però, restava la coupé di Diabolik. Indipendentemente dal colore, s’intende.

### I CINQUE GIAGUARI

La prima E ha fatto la sua comparsa nel fornito garage veneto una decina di anni fa. Una dodici cilindri coupé terza serie, seguita quasi subito da una cabrio canna di fucile (“acquistata già restaurata, con aggiornamenti a freni e motore per renderla più adatta all’uso quotidiano”) e poi da un altro esemplare chiuso, inguainato nel fascino speciale della tinta più scura in gamma (sì, proprio il nero tanto amato dal personaggio creato dalle sorelle Giussani) e per giunta appartenuto a un automobilista d’eccezione, Teddy Reno. Fu anche grazie a quella macchina, racconta Sorgato divertito, che Rita Pavone s’innamorò di lui e dello stesso marchio inglese, arrivando a pretendere per sé un’unità gemella, ma verniciata in rosa! Diversamente dalle due precedenti, questa terza vettura non versava in condizioni ottimali e necessitò di lavori certosini: “Ricordo ancora che la rimisi a nuovo da zero, spazzolando le viti una per una, sfaccettatura per sfaccettatura” spiega il collezionista, che evidentemente può vantare doti di manualità e pazienza non comuni. La ➔

## IL RESTAURO

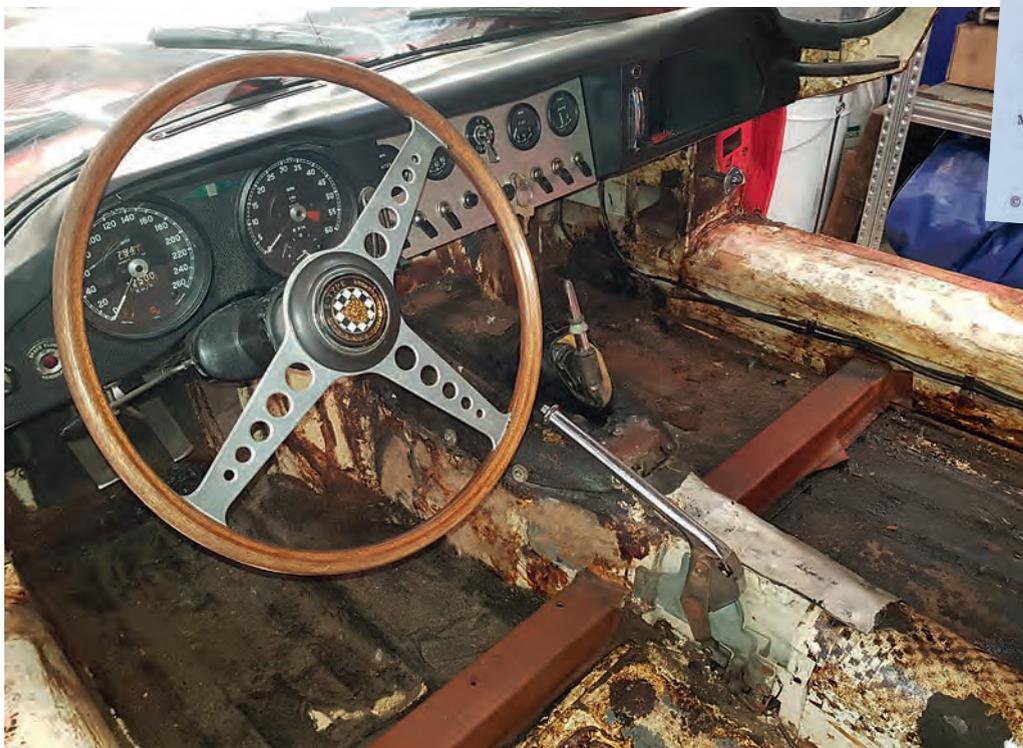
# DALLA RUGGINE AI FASTI

**Se la conturbante** coupé inglese di queste pagine non apparisse già sufficientemente poco comune per periodo di nascita (inizio 1962, quasi agli albori della produzione) e sregolatezza d’utilizzo (riverniciature, cambi di targa, viaggi oltrecortina, manutenzione sommaria), a renderla pressoché unica è un’ulteriore questione: la completezza dei componenti originali. Con il suo spirito impenitente e un po’ zingaresco, il precedente possessore non si è mai preoccupato di far sostituire quei dispositivi a cui, del resto, la buona qualità anglosassone continuava a concedere un discreto funzionamento. “Il motorino dei tergicristalli, marchiato 1961, e il meccanismo del lavavetro si sono rivelati installati in fabbrica” si compiace Fabio Sorgato. “Li ho ripuliti con precisione e rimessi al loro posto. Ma

non vi racconto la sorpresa quando mi sono reso conto che perfino la pompa benzina Lucas risaliva al 1962 e assolveva ancora al suo compito! In quel caso, però, ho deciso di procedere comunque alla sostituzione, per sicurezza”. Le scoperte continuano in abitacolo: “Il retrovisore interno e l’esterno risultavano entrambi di primo equipaggiamento, come la strumentazione e il volante. Quando abbiamo staccato i pannelli portiera neri, ci siamo accorti al che sotto erano ancora montati quelli d’origine in colore chiaro, purtroppo non recuperabili. Inoltre la modanatura sagomata sul bordo del bagagliaio, che oggi viene spesso rifatta in skai, qui è ancora in plastica ed era solo stata verniciata in nero. Anche i cristalli Triplex, grazie alla marchiatura, sono databili 1962!”. È evidente che una così massiccia

presenza di materiale autentico, prodotto oltre cinquantacinque anni fa, abbia orientato gli interventi nel senso della conservazione ovunque possibile: basti pensare che le parabole dei fari anteriori, sebbene non perfette, restano quelle originali. La scocca è stata naturalmente sabbata e rimessa a nuovo dalla Carrozzeria Franco di Caselle di Selvazzano (PD), specializzata in E Type, ma di molti altri piccoli e grandi elementi si è occupato direttamente Sorgato. Che dopo tanto lavoro, chiosa: “Sono i dettagli a rendermi felice, come il filtro aria del motore privo di nervature, lucidato personalmente da me, che identifica indiscutibilmente questo esemplare come uno dei primi. Eppure, ho un rapporto di odio-amore con quest’auto: la adoro, ma è più delicata di una bella donna!”.





**JAGUAR**  
HERITAGE TRUST

**Production Record Trace Certificate number 48339**

Prepared for Milanogarage

We certify that the details given below are a true copy of an entry in the original factory records for the vehicle with the chassis number quoted:

Make and model	Jaguar E-Type Series I 3.8 litre
Body style	Fixed-head coupé, left-hand drive
Date of manufacture	1 March 1962
Chassis number	885718
Engine number	R 4297-8
Body number	V 2006
Gearbox number	EB 3435 JS
Transmission	Manual
Exterior paint colour	Cream
Interior trim colour	Tan
Hood (soft top) colour	Not applicable
Original distributor	Jaguar Cars Ltd
Original dealer	Personal Export Delivery
Date of dispatch	22 March 1962
First owner	Mr Wasserman
Registration mark	800 WK (Coventry)
Remarks	

This certificate was issued by the JDHT on 27 February 2017

*MOLLE*

Mary O'Rourke - Jaguar Heritage Archive

© Jaguar Land Rover Limited / Jaguar Daimler Heritage Trust 2017



**Grande perizia**  
Per il corpo vettura, sostanzialmente sano ma attaccato dalle intemperie in più punti, si è reso necessario un lavoro approfondito, eseguito miscelando perizia artigianale e tecnologia avanzata. In alto, il certificato di autenticità che costituisce un vero e proprio "pedigree" per questa E Type.

Questa Jaguar si è rivelata una delle più rare nel suo genere. Non male per una vecchia gloria dalla vita travagliata



quarta, dal canto suo, meritava più delle altre l'associazione con il guizzante felino effigiato sul muso, trattandosi di un'elaborazione da corsa nata "civile" nel 1963, ma modificata per l'agonismo già a fine anni Settanta e vincitrice di diverse gare di regolarità fino all'inizio dei 2010. Cattiva eppure sempre elegantissima, è l'unica non partita per altri lidi, ma tuttora residente nell'antro delle meraviglie insieme a tutta la compagine di storiche che lo anima.

Poi, naturalmente, è arrivato il quinto Giaguaro: il protagonista di questo servizio, acquistato pochi mesi dopo il rocambolesco recupero, nel 2017, e restaurato nel corso di due lunghi anni scegliendo di conservare il maggior numero di particolari originali possibile (vedi box a pag. 44). Il che, inutile specificarlo, ha comportato un'impennata dei costi sulla quale il possessore non vuole soffermarsi, perché sostituendo tutti gli elementi incrinati da imperfezioni si sarebbe certo risparmiato molto tempo e denaro. In termini di soddisfazione, però, non si possono immaginare paragoni. Del resto, la gattina è una delle più rare nella sua specie. E non solo perché "In anni di ricerche,

color crema con l'interno nocciola non ne avevo mai viste".

#### QUASI UNA PRESERIE

La ragione più autentica della peculiarità di questa splendida inglese è tutta racchiusa nel periodo di produzione, febbraio 1962. Se si considera che il lancio risale al Salone di Ginevra del marzo 1961, il pregio di una vettura partorita nei primi dodici mesi di commercializzazione non può sfuggire.

Il meglio, però, deve ancora arrivare. Le primissime E Type (circa 500) presentavano un pianale piatto, che valse loro la denominazione di "flat floor", ma fu quasi subito corretto con l'introduzione di incavi per i piedi. Gli esemplari aggiornati esibivano anche piccole differenze interne (maniglia di sostegno del passeggero, chiusure dei finestrini posteriori, cerniere del portellone): questo, invece, reca tutti i dettagli "prima maniera". In altri termini, appartiene a un lotto di transizione che, secondo Sorgato, non conterebbe più di 200 rappresentanti. In sostanza, una delle E più difficili da scovare al mondo. Non male per una vecchia gloria che scorrazzava per le strade russe con il cofano scrostato...





è il carburante utilizzato  
da Ruoteclassiche

## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea  
 Alesaggio 87 mm - Corsa 106 mm  
 Cilindrata 3781 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 9:1  
 Potenza 269 CV a 5500 giri/minuto  
 Distribuzione a valvole in testa  
 Due alberi a camme in testa  
 Tre carburatori orizzontali SU HD8  
 Lubrificazione forzata, 7 litri  
 Raffreddamento ad acqua, 11,5 litri  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 67 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio a 4 marce  
 Frizione monodisco a secco  
 Pneumatici 6.40-15.

**Corpo vettura** Coupé 2 porte, 2 posti  
 Carrozzeria portante  
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti,  
 trapezi, barre di torsione longitudinali,  
 barra stabilizzatrice  
 Sospensioni post. a ruote indipendenti,  
 bracci triangolari inferiori, semiassi  
 oscillanti, doppie molle elicoidali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni a disco  
 Sterzo a cremagliera  
 Capacità serbatoio carburante 64 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2440 mm  
 Carreggiate ant. 1270 mm - post. 1270 mm  
 Lungh. 4450 mm - Largh. 1660 mm  
 Peso 1143 kg.

**Prestazioni** Velocità 240 km/h

**Quotazione AB** 90.000 euro.

### Elementi rivelatori

Se la struttura anteriore a traliccio è una squisitezza comune a tutte le E Type, questa si distingue per due dettagli che ne comunicano la rarità ai veri intenditori: le cerniere del portello posteriore piatte e saldate a mano, anziché stampate, e i nottolini delle chiusure finestrini a cilindretto piuttosto che a sfera.

