

IL SOGNO NEL CASSETTO



# Jaguar XK 120 OTS

La più affascinante roadster inglese degli anni Cinquanta

**SE IL 2011** è considerato l'anno della Jaguar E Type, che ha celebrato il suo cinquantesimo con un'improvvisa impennata delle proprie quotazioni, l'anno in corso potrebbe essere quello della più affascinante "roadster" inglese degli anni cinquanta: la XK 120 OTS. Pur non essendovi una ricorrenza particolare per quest'auto lanciata all' Earls Court Motor Show di Londra del 1948, pare che, sulla scia di quanto recentemente accaduto per alcune sportive d'oltremarica come le Austin Healey 100 e le Triumph TR 2, il mercato stia cominciando a premiare i pochi esemplari in buone condizioni oggi disponibili. Il generoso motore sei cilindri da 160 cavalli, la posizione di guida raccolta, la tenuta di strada paragonabile a quella di una moderna XJ e l'accuratezza delle finiture sono caratteristiche molto apprezzate, ma la peculiarità della XK 120

è il design della carrozzeria sexy, tondeggiante e compatta. L'OTS, meno rara, è da preferire alla Coupé, bellissima ma poco godibile, ed alla DHC, meno sportiva e un po' più goffa. Un esemplare da risanare integralmente si può trovare ad un costo vicino ai 30-40.000 euro, ma per una vettura ottima, con telaio, motore, cambio e carrozzeria "matching number" si possono spendere anche 120.000 euro, sempre che sia restaurata a regola d'arte e certificata dall'apposito Heritage Trust. Assolutamente da evitare le OTS importate e ristrutturare in Italia tra gli anni Ottanta e Novanta, spesso con motorizzazioni non consone e colori impropri. Rarissima la versione con carrozzeria in alluminio prodotta dal telaio numero 660001 al 670184 in soli 240 esemplari, che valgono ormai più di 250.000 euro. **M. B.**

### I numeri che contano

**988** sterline è il prezzo di lancio nel 1948.

**676438** è l'ultimo telaio OTS prodotto nel mese di agosto 1954.

**Anni 90** La tendenza al ribasso delle storiche consente di acquistare un esemplare con una spesa di una dozzina di milioni delle vecchie lire.

**7614** gli esemplari venduti, di cui 6438 con guida a sinistra.

**125** miglia orarie è la velocità dichiarata dalla Casa, mentre l'auto del record di Jabbeke, in Belgio, il 30 maggio 1949 ha raggiunto la velocità massima di 133,6 miglia orare.

**159.700** euro è il prezzo di aggiudicazione raggiunto dalla 120 OTS targata PPE101 all'asta di H&H che si è tenuta il 7 dicembre 2011 in Gran Bretagna.

CONTROSTERZO

## Tarocchi

**Max Bontempi**

I consigli di un esperto per non ritrovarsi con dei "bidoni" nel box



**ARGOMENTO** di grande interesse, che merita una riflessione approfondita, è il

doverci confrontare con falsi ben fatti e fantasiosamente documentati, "tarocchi" da cui rifuggire affidandoci a commercianti competenti in grado di documentare con dovizia di reperti i vari passaggi di proprietà, l'eventuale curriculum agonistico dell'auto che ci interessa ed il materiale iconografico che ne testimonia i periodi della sua storia. Vale la regola della corrispondenza tra numeri di telaio, motore, carrozzeria ed immatricolazione, che debbono combaciare come il giorno in cui l'auto venne messa sul mercato; i Registri di Marca, completi ed aggiornati, sapranno metterci in guardia dai possibili "doppioni". Bugatti ricostruite in Argentina con tecniche e materiali di ottant'anni fa o Cobra e Jaguar C, che, assemblate con le specifiche degli anni Cinquanta e Sessanta, sono equiparate alle originali e omologate come auto d'epoca, sono gli esempi più noti e tutti ugualmente sintomatici di un momento di mercato nel quale muoversi con rigore e cautela..

**Max Bontempi** è nato a Brescia cinquant'anni fa. Esperto di automobili d'epoca prodotte dagli Anni 20 agli Anni 50, fondatore e general manager di Motorstorica, da un decennio alterna l'attività commerciale a quella di "advisor" d'importanti collezionisti europei.

## La M3 dell'understatement



IN CASA BMW non esiste sigla più evocativa di M3. Vettura nata per correre e distinguersi, è stata "quasi" sempre molto ben connotata su questo registro. Ma è proprio di quel "quasi" che vogliamo parlare, cioè della serie E36, che fa ben poco per farsi notare: e questo può essere il punto di forza. La M3 E36 nacque nel 1993 e rappresentò una svolta che lasciò perplessi. Al posto del rabbioso quattro cilindri di 2,3 o 2,5 litri, c'era il sei cilindri in linea per cui la BMW è tuttora famosa. E,

riguardo allo styling, addio ai passaruote bombati e agli spoiler, in favore di soluzioni efficaci, ma meno vistose. Ricordiamo, inoltre, che la E36 non si basa più sul binomio 2-4 porte (oltre a cabrio e wagon) ma su berlina/coupé, molto più differenziate di quanto sembri a prima vista. È quindi un'interpretazione "borghese" che oggi ha il fascino dell'understatement. Il motore 3.0 Vanos da 286 cavalli è comunque all'altezza delle aspettative di una BMW "M", per non

parlare del brillante 3.2 da 321 cavalli. Ricordiamo la versione a quattro porte, ancora più "mimetica" fra le altre Serie 3. Le richieste oscillano fra i 6.000 e i 18.000 euro. Molto contano la manutenzione certificata e l'originalità. Per la cabrio, un plus non indifferente è la presenza dell'hard top. Chi volesse qualcosa di più, può cercare le Schnitzer, Alpina e Hartge, che produssero anche delle wagon. Il "terreno di caccia" in questo caso è la Germania.

**Andrea Massara**