

La Spitfire e la neve.

“Cosa te ne fai di un'auto che usi solo d'estate?” Mille volte mi è stata rivolta questa domanda; anche molti di noi possessori di Spitfire dicono che l'utilizzo della nostra bellissima spider è limitato ai pochi mesi di caldo, quando possiamo godere appieno dell'aria nei capelli (per chi li ha e non è il mio caso). Ma la cosa che non sopporto davvero è sentir dire che **“ormai non è più la stagione”**.

Sempre è la stagione della Spitfire! E lo dimostra il fatto che richiama più attenzione lei che ha passato la trentina rispetto agli spigolosissimi coupè giapponesi d'oggi. Quindi, amici, toglietevi la paura di utilizzarla d'inverno con il tempo inclemente e sfruttate il piacere di guidare una macchina vera senza tutte quelle caratteristiche come ABS, FPS, GSM, RDS, CCT, BOT.... che mi fanno pensare a un gioco della Playstation.

Io circolo tutto l'anno con la Spit, con il sole e con la pioggia ma anche con la neve! E' una sensazione unica:

.... 31 dicembre 1996, il cielo è completamente coperto da nuvole bianche e m'immagino già il Capodanno innevato come si racconta nelle fiabe. Nel pomeriggio comincia a cadere la neve e, stranamente per Genova, si accumula sull'asfalto; immediatamente controllo se sulla Thema avevo le catene perché “non si sa mai”. Tutto a posto; ma mentre chiudo il box la mia piccina mi fa capire che sono un egoista, che voglio tenermi la neve tutta per me. E' vero! Lei la neve non l'ha mai toccata e a 27 anni era il momento. E' l'ora di uscire; apro il box, comincio a riscaldare il motore e nel frattempo guardo la strada e il cielo: continuava a nevicare. C'era una sola cosa da fare: montare le catene. L'operazione è stata lunga perché, nonostante il nome no-problem, il problem c'era: dovevo fare attenzione che la catena non toccasse nei raggi. Finalmente si parte! Già sulla rampetta d'uscita mi accorgo che la mia amica è contenta: scodinzola come il miglior amico dell'uomo. La strada è quasi deserta per cui ogni follia è lecita: frenate senza neppure la speranza di fermarsi, curve in discesa che in realtà diventano dei lunghi mozzafiato, curve in salita con obbligo di controsterzo semi-controllato, e come gran finale freno-a-mano con avvvitamento plurimo in Piazza Leo dove gli amici mi aspettavano. Tutto questo sentendo la pressione della neve sul fondo dell'auto che mi faceva sentire in paradiso.

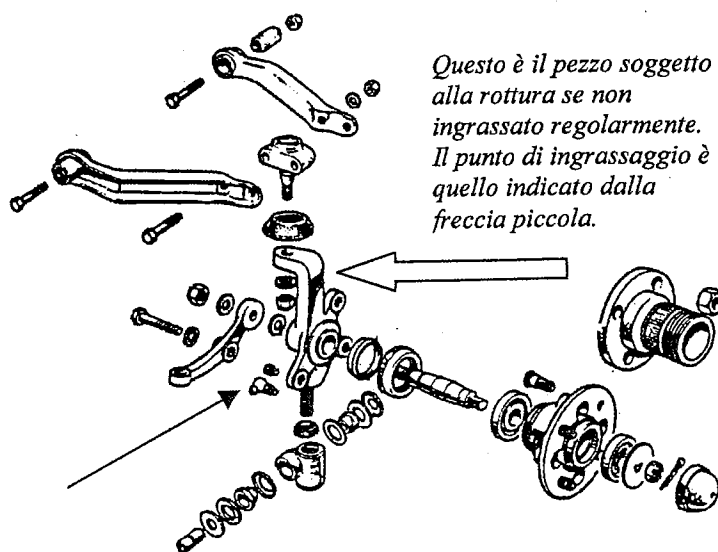
Le altre emozioni che mi ha dato la cara Spit per riconoscenza d'averla portata con me non posso descriverle ma invito tutti a provare e a far girare le nostre macchine tutto l'anno. Se lo meritano.

Andrea Censi

Tecnica : Pericoli Spitfire !!

Un sabato mattina di questo freddo febbraio stavo andando con la mia GT6 Mk II del 1970 a trovare il mio meccanico, a pochi chilometri da casa. Appena sceso la vettura è letteralmente crollata sull'avantreno nella parte sinistra! Per fortuna il tutto è successo da fermo, inutile immaginare cosa sarebbe capitato a me ed alla mia GT6 in movimento!!! Il tallone d'Achille è sempre lo stesso: il perno fuso o come lo chiamano gli inglesi, il vertical link, pezzo numero GSJ 266 il sinistro e GSJ 265 il destro. Il verdetto del meccanico è stato: usura o meglio distruzione per anzianità. Avevo già sentito di questo pericolo, soprattutto per coloro che non ingrassano od oliano regolarmente i mozzi anteriori ma evidentemente non basta. Raccomando quindi personalmente a tutti coloro che hanno Spit e GT6 con oltre 20 anni di fare l'investimento (costano tutti e due circa Lire 450.000) e ingrassare periodicamente i detti mozzi per mettersi al riparo da brutte sorprese.

Tullio Bosio



Questo è il pezzo soggetto alla rottura se non ingrassato regolarmente. Il punto di ingrassaggio è quello indicato dalla freccia piccola.

Esplso del gruppo mozzo della sospensione anteriore.