

SPIT-NEWS

Notiziario aperiodico, apolitico, a diffusione limitata e gratuita per i soci del

ANNO 2012

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 42





1962-2012 La Spitfire compie 50 anni!

La nostra piccola spider entra così nella leggenda e dobbiamo festeggiare! Come avrete già notato in copertina abbiamo preparato il nostro esclusivo logo commemorativo che ci accompagnerà per tutto il 2012, è stato creato da Marco Iannella ma per ora non voglio dirvi di più ! Sorprese in arrivo!

Intanto in questo numero troverete un articolo dedicato alla storia della Spit, un veloce riepilogo con qualche curiosità della vita di questa vettura, con l'evoluzione dei vari modelli, le principali caratteristiche e modifiche nel suo corso, una cronaca che potrà tornare utile anche a chi si è avvicinato da poco a questa piccola spider e perché no a rinfrescare la memoria anche a chi la possiede da molti anni. Le foto inserite non sono naturalmente foto di esemplari dell'epoca ma sono volutamente quelle delle nostre Spit e non poteva essere altrimenti!

Intanto la stagione raduni è già entrata nel vivo, le Spit hanno iniziato un nuovo pellegrinaggio per l'Italia come sempre alla scoperta di nuove zone da scoprire, ma siamo solo all'inizio, ci sarà da divertirsi.

E divertimento deve essere soprattutto in questo momento particolarmente difficile per il nostro paese, la nostra passione deve servire proprio a questo, passare un week end tra amici e staccare per rilassarsi e togliersi un po' di pensieri per qualche ora, senza spendere grosse cifre e in buona compagnia.

E dai resoconti dei primi raduni dell'anno possiamo dire che la buona compagnia non manca, sia a Bobbio che a Soave l'allegria non è mancata, chiaro segnale che con la Spit il divertimento è assicurato sia nella guida che a tavola!

Poi troverete la parte conclusiva di un vecchio articolo di tecnica della sospensione posteriore che in tanti mi avete richiesto e se non sbaglio era stato pubblicato otto anni fa ma sempre attualissimo e utilissimo.

Per finire l'articolo della nostra mitica Lucia (quella che fa parlare la Spit) che vuole pubblicamente ringraziare tutti quelli che gli sono stati vicini durante i brutti giorni dell'alluvione a Genova, per fortuna tutto bene ma deve essere stata un'esperienza veramente terribile, da dimenticare in fretta.

Vorrei poi anch'io fare un ringraziamento a tutti gli amici del Registro che mi sono stati vicini per il nuovo lutto che mi ha colpito, la perdita di Mamma Gina. Grazie di cuore.

Uno SpitAbbraccio.

Claudio Quaglia

In questo numero:

Buon Cinquantesimo Spit!!
" Fiera Auto e Moto d'Epoca a Padova"
Bilancio economico anno 2011
"1° Raduno Ducato Parma e Piacenza a Bobbio"
"7° Raduno sulle strade del vino Soave"
Amiche di ruote
Tecnica: la sospensione posteriore
Censimento Spitfire e GT6: Quota 1411!
FotoSpit

Buon Cinquantesimo Spit!!



Spitfire 4 1962-1964

All'inizio degli anni sessanta alla Triumph avevano in mente di produrre un nuovo modello in grado di arginare il crescente successo delle Austin-Healey Sprite e della MG Midget. Non ci furono dubbi sulla motorizzazione e il telaio (rigorosamente separato dalla carrozzeria), entrambi derivati da quelli della piccola Herald, ma la linea stava creando parecchi grattacapi. Il centro stile della Casa Inglese non riusciva a definire un'autovettura stilisticamente accettabile. Dopo il successo della *Herald* disegnata quasi per caso e in un batter d'occhio da Giovanni Michelotti, alla Triumph decisero di rivolgersi ancora allo stilista torinese per definire la nuova spider.

Michelotti fece un capolavoro e il 17 ottobre 1962 all'Earls Court Motor Show di Londra furono presentate le prime due Spitfire 4 al pubblico riscuotendo consensi unanimi. Dal punto di vista tecnico la vettura era piuttosto tradizionale, con telaio scatolato al quale veniva fissata la carrozzeria, le sospensioni erano a 4 ruote indipendenti, con

triangoli sovrapposti davanti e a bracci oscillanti dietro, il cambio manuale a 4 rapporti e i freni anteriori a disco. Il motore era il noto 4 cilindri in linea con albero a camme laterale di 1147cc di

derivazione Herald. Grazie all'alimentazione a 2 carburatori SU, la potenza massima cresceva a 63cv. Per la nuova spider, la cui produzione iniziò solo nella fine del 1962, venne scelto il nome



Spitfire 4 Mk2 1964-1967

Spitfire, in onore dei caccia Supermarine Spitfire in dotazione alla Royal Air Force, che, dalla battaglia d'Inghilterra, si opposero efficacemente contro la tedesca Luftwaffe scongiurando l'invasione nazista.

Nonostante la disponibilità tra gli optional dell'overdrive, dell'hard top e delle ruote a raggi, le finiture erano molto spartane: il pavimento era rivestito in gomma, la serratura era presente solo sulla porta lato guida ed il riscaldamento era optional. Solo la strumentazione, centrale e arricchita anche dal contagiri, era soddisfacente. Le vendite, in ogni caso, partirono molto bene anche se le prime vetture vennero consegnate dopo lunghe attese. Curiosamente i primi lotti produttivi vennero destinati al mercato interno per sperimentarne l'affidabilità e solo dopo 6 mesi iniziarono le esportazioni.

L'importatore italiano era la "Ducati Meccanica" di Bologna che provvedeva ad adeguare le vetture al codice della strada italiano sostituendo le luci posteriori con quelle a doppio bulbo e ponendo sul baule la propria scritta metallica per poi destinarle ai concessionari.

La Spitfire 4 fu prodotta dall'ottobre del 1962 al dicembre 1964 per un totale di 45.753 esemplari.

Nel 1965 vennero apportate le prime modifiche e venne denominata Spitfire 4 Mk2.

Una nuova mascherina con griglia modificata con doghe orizzontali, nuove maniglie porta con serratura su entrambi i lati, pavimento rivestito in moquette e sedili più imbottiti con cuciture in risalto mentre il cruscotto veniva rivestito in vinile anziché verniciato. Il motore, grazie ad un nuovo albero a camme e all'impianto di scarico modificato guadagnò 4cv (per un totale di 67cv) mentre altre modifiche vennero apportate alla frizione, al collettore e all'impianto di raffreddamento sostituendo il serbatoio d'espansione in acciaio con una bottiglia a fianco del radiatore mentre la ventola diventa in acciaio anziché in alluminio, Compare inoltre una nuova scatola in acciaio che contiene i filtri dell'aria e sulla targhetta identifica-



Spitfire Mk3 1967-1970

tiva all'interno del cofano motore viene anche indicato il codice colore del colore carrozzeria e degli interni. Fu prodotta dal dicembre 1964 al gennaio 1967 per un totale di 37.409 esemplari.

Modifiche più consistenti segnarono, nel 1967, il passaggio dalla Mk2 alla Mk3 presentata in marzo al Salone di Ginevra.

Il frontale venne parzialmente ridisegnato, con paraurti più alto, nuova mascherina e paraurti modificati con rostri anteriori rivestiti in gomma. Nel posteriore vengono aggiunte le luci retromarcia. All'interno le modifiche riguardarono soprattutto la plancia con strumentazione incorniciata da

un pannello in legno e parti prima con lamiera a vista rivestite in vinile. Non venne trascurata neppure la meccanica: il motore ricevette una nuova testata, valvole maggiorate ed un incremento di cilindrata a 1296cc (75cv). La capote per la prima volta ha un telaio che gli permette quando si apre, di ripiegarsi dietro ai sedili e la parte posteriore trasparente è dotata di una cerniera, che dà la possibilità di poterla aprire agevolando un buon ricambio d'aria quando fa caldo.

Intanto l'8 febbraio 1968 la produzione della Spitfire raggiunge l'importante traguardo delle 100.000 vetture prodotte.



Spitfire MkIV 1970-1974

Da gli ultimi mesi del 1969 al dicembre del 1970, con numeri di telaio che vanno da FD75000 cambiano la forma delle scritte sul cofano, sul coperchio baule posteriore e si aggiungono lateralmente nei parafranghi posteriori, la cornice parabrezza e la mascherina diventano nere opache e nella nuova luce targa viene inserita la luce per la retromarcia, uguale alla versione americana, cambia anche il volante da 15" in plastica a tre razze in metallo, uguale a quello poi montato sulla *MkIV* escluso il logo centrale del clacson.

Grazie a queste modifiche che la rendono più elegante, ma anche vettura più rara grazie ai pochi numeri prodotti.

La *Mk3* fu prodotta dal gennaio del 1967 al dicembre 1970 in 65.320 esemplari di cui circa 23.800 in versione aggiornata (FD75000).

Nel 1970 venne presentata la *MkIV*. I cambiamenti furono notevoli: la coda venne completamente ridisegnata da Michelotti e resa più squadrata, i parafranghi anteriori (ora privi di creste cromate) vennero più larghi, con una nuova mascherina in plastica nera. Anche il cofano (privo della precedente nervatura centrale), le cornici dei fari anteriori, le maniglie porta (incassate) e le cornici dei finestrini (ora nere opache) furono oggetto di modifiche. All'interno cambiarono la strumentazione (ora divisa in due parti, una davanti al guidatore,

l'altra centrale), i sedili ed il volante. Il propulsore, sempre di 1296cc venne depotenziato a 63 cv, in un'ottica di razionalizzazione della produzione, che prevedeva la comunione di molti componenti con le versioni destinate al mercato nordamericano, dove le normative antinquinamento erano più restrittive rispetto a quello europeo.

Vennero introdotte altre novità riguardanti la sospensione posteriore, modificata, con l'adozione di un perno centrale *Swing Spring*, per migliorare il comportamento stradale e tenere costante il camber delle ruote.

Durante la produzione la modifica più evidente riguardò il cruscotto rivestito in vinile nero che dal telaio FH50000 diventò in legno con strumentazione Smiths anziché Jaeger mentre poco dopo un piccolo spoiler in plastica nera veniva incorniciato nella parte anteriore. Fu prodotta dal novembre 1970 al dicembre 1974 in 70.021 esemplari.

Nel dicembre del 1974, nasceva la 1500 e per compensare la potenza persa con l'introduzione della *MkIV*, la cilindrata venne incrementata da 1296 a 1493cc, e la potenza tornò a 72cv sulla versione per l'Europa, mentre scese ulteriormente a soli 55cv nella variante USA (dove, per rispettare la severa normativa antinquinamento, venne adottata l'alimentazione a carburatore singolo) e venne ridotto il

rapporto di compressione. Vennero sostituiti i carburatori SU HS2 con gli SU HS4 mentre la carreggiata posteriore aumentò grazie all'adozione di semiassi più lunghi di un pollice. Le uniche altre modifiche riguardarono la cromatura nera della cornice della coda e dei profili sui parafranghi posteriori e l'adozione della scritta adesiva Spitfire 1500 applicata direttamente sui due cofani. Interessante la proposta del pacchetto opzionale chiamato "*luxury pack*" che includeva la luce di lettura nel vano portaoggetti del passeggero, i poggiatesta, l'accendisigari e altre piccoli dettagli diventando poi di serie qualche anno dopo su tutte le vetture.

Durante la produzione la 1500 subì gradualmente leggere modifiche esterne, gli specchi, le maniglie, i tergicristalli da cromati divennero neri, nuove colorazioni alla carrozzeria erano disponibili e il motore subì la sostituzione dei carburatori e della ventola di raffreddamento da fissa a giunto viscoso mentre i sedili ricevevano un inserto in pied poule nella parte centrale. Il volante cambiava disegno tre volte con lo spostamento del blocchetto d'accensione sul piantone.

La produzione (95.829 esemplari) terminò nell'agosto del 1980 con una curiosità: i dipendenti durante la foto di rito posero malinconicamente sull'ultima Spitfire prodotta un cartello scritto a mano con scritto "*There she Blows*" per dimostrare il loro attaccamento a questa vettura. Questo esemplare color Inca Yellow, telaio 9898 è conservato presso il Museo Heritage Motor di Gaydon.

La storia produttiva della nostra Spit finisce qui con 19 anni di produzione e 314.322 vetture prodotte, un ottimo successo commerciale viste le caratteristiche della vettura, ma come tutte le cose che finiscono inizia la leggenda e la Spitfire può essere giudicata a tutti gli effetti una vettura che fa parte della leggendaria storia dell'automobile e quindi...

Buon Cinquantesimo Spit!!

C.Q.



Spitfire 1500 1974-1980

Auto e moto d'epoca a Padova, 27-30 ottobre 2011



La 1500 di Armando Carpanese, la GT6 Mk2 di Michele Campici e la MkIV di Giuseppe Parrella in bella mostra nel nostro stand.

Una buona fine ed un buon inizio: il tradizionale incontro degli amici del R.I.T.S. in occasione della kermesse di fine ottobre presso la Fiera di Padova pone il sigillo alla stagione dei raduni che si è appena chiusa oltre che l'occasione per pianificare quella che si aprirà con il nuovo anno.

Detto tra noi, il R.I.T.S. ha uno degli stand più belli fra tutti i club presenti: grazie alla collaborazione di Giuseppe Parrella che ha progettato e costruito l'intera struttura, il nostro Registro può vantare un ambiente accogliente, di grande effetto, visibilità ed in grado di valorizzare molto bene le vetture esposte.

Nonostante la crisi, la manifestazione patavina non conosce flessioni ed i suoi padiglioni continuano ad essere gremiti di visitatori alla ricerca del pezzo di ricambio o, molto più semplicemente, della possibilità di fare una foto a quel dettaglio che gli consente di capire come completare il restauro della sua amata vettura o motocicletta.

Il massimo delle presenze si registra il sabato (non dimentichiamo che la fiera dura dal giovedì alla domenica) e così anche il nostro stand è sempre pieno di appassionati che chiedono chiarimenti sul modello, sulla possibilità di importare o reimmatricolare una Spit o, molto più semplicemente,

per fare due chiacchiere per raccontare delle loro esperienze giovanili in compagnia di quelle spider che così amorevolmente oggi custodiamo.

Tante parole, un po' di stanchezza (ore e ore in fiera sono sempre un po' faticose), ma la gioia di aver trasmesso un po' del nostro



Ammiratissime in parata con i cofani aperti!

entusiasmo ripaga sempre tutti gli sforzi fatti per mantenere viva la nostra esperienza.

Le felpe blu con il logo del R.I.T.S. (sempre più spesso costellate di toppe e patch che contribuiscono a rendere ancora più scanzonata l'atmosfera), fanno ormai parte dell'allegria scenografia dello stand contribuendo a catalizzare l'attenzione del pubblico che resta sempre affascinato dalla bellezza delle immagini dei nostri raduni (oltre che stupito dalla loro numerosità nel corso dell'anno...).

La consueta assemblea dei soci per discutere gli aspetti formali connessi con la chiusura economica del bilancio oltre che il programma degli incontri per l'anno che va ad iniziare costituiscono il preludio per la tradizionale cena del sabato

sera: per chi resta un'occasione in più per un incontro conviviale (quanti nel corso dell'anno...) in cui ricordare ancora una volta quanto è successo.

E arriva così la domenica: l'atmosfera si rilassa, famiglie sonnecchiose spingono le loro carrozzine fra gli stand e qualche Coppietta sogna il matrimonio su qualche fiammante fuoriserie degli anni '50: fra gli appassionati si mescolano i curiosi ma l'atmosfera resta sempre gioiosa! L'orario di chiusura arriva in fretta e così bisogna trovare le ultime energie per smontare lo stand: la festa è finita ma non per questo non bisogna ricominciare tutto.

A presto!

Fabrizio Cortese



Le targhe dei nostri raduni 2011.

Resoconto economico RITS anno 2011

USCITE:

GRILLE BADGE	900,00
SPIT-NEWS, TIPOGRAFIA	4442,00
FRANCOBOLLI	4210,50
SPESE POSTALI E C/C POSTALE	503,26
CANCELLERIA	628,48
FOTOCOPIE	150,00
TELEFONO, FAX, SITO WEB	307,19
CONTRIBUTI, SPESE RADUNI, PREMI E FIERE	8172,30

TOTALE USCITE: **19313.73**

ENTRATE:

QUOTE ASSOCIATIVE./GRILLE-BADGE	2800.00
Quote Ass., Grille Badge, Varie su C/CP	14785.00
Sponsorizzazione British Racin Green	1500.00
VARIE (MANUALI)	229.00

TOTALE ENTRATE: **19314.00**

TOTALE : **0.27**

DISAVANZO 2010 : **13,88**

DISAVANZO AL 31/12/11 : **14,15**

Questo è il resoconto economico dell'anno 2011 presentato e approvato durante l'assemblea annuale dei soci tenuta il 29 ottobre alla Fiera di Padova.

Le spese sostenute sono sempre notevoli e il peso maggiore riguarda la voce raduni e fiere che anche quest'anno abbiamo cercato di curare al meglio come organizzazione e premi.

Spesa importante il rifacimento dei griglie badge e anche per i francobolli e le spese postali giustificate dalla mole di posta inviata per gli inviti dei raduni e la spedizione dello Spit-News. Le entrate hanno permesso di chiudere praticamente l'anno in pareggio grazie alle 408 quote associative di cui 33 comprensive del griglie-badge, dalla vendita dei manuali d'officina Spitfire e dal sempre importante il contributo della British Racing Green.

L'appuntamento per l'assemblea annuale dei soci del RITS è confermato per sabato 27 ottobre 2012 a Padova in occasione della Fiera "Auto e Moto d'Epoca".

Fabrizio Cortese

1° Raduno del Ducato di Parma e Piacenza

Spider in Primavera - Bobbio (PC), 25 marzo 2012



Come ogni anno (siamo ormai alla undicesima edizione) la stagione dei raduni del R.I.T.S. si apre in provincia di Piacenza con quello che più che un incontro sta diventando una piacevole tradizione di buon augurio per iniziare alla grande la fitta agenda di impegni che ogni anno costituisce il vanto dell'attività del nostro Registro.

La primavera è l'occasione per tirare fuori dai box le nostre amate Spit nella speranza che la clemenza del tempo ci consenta di sfruttarne a pieno le prestazioni con la capote abbassata e per soddisfare questo desiderio Bossalini padre e figlio, più che degli inappuntabili organizzatori, sono diventati in pratica gli anfitrioni del primo incontro della stagione: quest'anno

ci hanno così dato l'occasione per ritrovarci nel piacentino nella deliziosa Bobbio da dove, dopo una gradevolissima accoglienza, siamo partiti alla volta di Ottone per gustare un delizioso ed abbondante aperitivo basato sulle prelibatezze locali in termini di vini e salumi.

Le strade locali sono una gioia per la guida e, complice una deliziosa giornata primaverile, la guida con la capote abbassata ha fatto rapidamente dimenticare l'inclemenza del tempo di alcune delle ultime edizioni.

Il consueto pranzo di chiusura in località Tuna di Gazzola ha posto il sigillo su una giornata da incorniciare soprattutto per l'allegria che continua ad animare i soci del R.I.T.S. nella loro partecipazione ai numerosi eventi che da

anni costellano il calendario dei loro incontri in giro per l'Italia.

Per la cronaca vanno ricordati i nomi di coloro che hanno ricevuto i tradizionali premi per l'equipaggio giunto da più lontano ovvero lo svizzero Eugenio Consiglio, il primo iscritto Fabrizio Pellegrini da Rimini e Paolo Bertesago da Cremona che per la prima volta ha partecipato ad un raduno del R.I.T.S.

Per tutti gli altri una piccola lotteria ha distribuito premi in natura, ovvero i prelibatissimi salumi della zona fra i quali spicca l'eccellente "coppa" che, nel confronto con l'omonimo premio metallico, risulta vincitrice in termini di volontà di aggiudicazione!

Fabrizio Cortese

7° Raduno Spitfire sulla Strada del Vino Soave

Soave (VR), 14-15 aprile 2012

Soavemente insieme.

Carissime amiche dopo la pausa invernale eccomi di nuovo qui a raccontarvi del mio primo raduno 2012. Dopo un inverno che pareva una primavera: sole, temperature miti e niente pioggia ecco arrivata una primavera che sembra, se non un inverno, almeno un autunno: pioggia, cieli grigi e termometro piuttosto bassino. Ma basta forse questo per fermare le Spit? Certo che no. E infatti ci siamo dirette tutte baldanzose con le nostre capottine, che sono poi la nostra Kway, abbassate verso Soave per celebrare oltre alla primavera anche il Dio Bacco che lì è proprio di casa.

Sull'autostrada nei pressi di Brescia c'è stata una "reunion" (oggi tanto di moda fra le rock band e d'altra parte anche noi siamo auto rock) fra equipaggi provenienti da Torino, Pavia e Genova. Un piccolo break per ritemprare i nostri autisti e via tutti in colonna verso l'Hotel Cangrande, nel quale siamo ormai di casa, con il posto auto coperto (quanto mai utile di questi tempi) di fronte alle camere. Giuseppe era lì ad accoglierci con i bicchieri griffati Spit per le nostre usuali degustazioni cultural-gastronomiche.

Dopo il pranzo a buffet, al quale è stato fatto il consueto onore, ci siamo dirette attraverso le dolci colline veronesi per stradine che attraversano gli ameni vigneti incontrando ogni tanto qualche gruppo di case che punteggiano questi verdi colli. Ormai il paesaggio era primaverile con le prime tenere foglie di vite protese verso il cielo ed i prati ricoperti dai gialli fiori del tarassaco e fortunatamente anche Giove Pluvio ci ha concesso una tregua permettendo alla Spit del nostro Presidente e a qualche altro coraggioso di abbassare la capote.

Come sempre questo paesaggio dolce, tranquillo e – appunto – "Soave" ci affascina e ci permette di scorazzare in su e in giù in tutta libertà senza l'assillo del traffico,



proprio come è nello spirito di noi spiderine. Dopo tutto questo girovagare, ottimamente aiutate a non perderci dai nostri angeli custodi motociclisti, siamo giunte nel parcheggio sotto le mura dell'antica città di Soave proprio di fronte (indovinate a che cosa?) alla cantina Borgo Rocca Sveva Cantina di Soave dove, mentre noi riposavamo le nostre ruotine stanche, i nostri equipaggi si sono immersi nel sottosuolo fra enormi botti per una visita guidata che illustrava i pregi del vino di queste terre. Ovvio che al termine c'è stata la degustazione con successivo acquisto di bottiglie che, terminato il raduno, ci riporteranno alle sue atmosfere quando sorseggeremo questo nettare.

Infine una passeggiata fra le antiche vie ed i bei palazzi in stile veneziano del borgo ci ha portato

alla Cantina degli Alpini per il consueto "tè" Spit-Alpino a base di vino, salumi e formaggi. Insomma bisogna corroborare anche il corpo e non solo lo spirito.

Una breve rinfrescata ed i nostri equipaggi erano già pronti per la "maialata" alla Trattoria dei Battisti. Giuseppe temeva che i nostri drivers pensassero a donnine nude, ho i miei dubbi. Mi pare che forse abbiano apprezzato di più la polpa di maiale e i cotechini di qualche improbabile donnina scosciata.

C'era anche il risotto al "Tastasal" che abbiamo ritrovato anche il giorno dopo a Villa Ballarini.

Ma che cosa sarà mai questo Tastasal che qui pare essere così in voga? Come tutti gli ottimi piatti della nostra tradizione contadina deriva da un'esigenza pratica. Una volta si facevano i salumi in casa e

per sapere se il sale (sal) che era stato messo nell'impasto era giusto si assaggiava (tastar) in questo modo: facendo un risotto. Oggi quasi nessuno fa più il salame in casa ma la tradizione è rimasta e l'impasto lo si compra dal macellaio.

Con la pancia ben piena, così mettono a dura prova le nostre sospensioni, tutti in auto sotto una pioggia fitta e insistente che ci ha accompagnato anche per tutta la domenica. Per fortuna che avevamo il parcheggio coperto!!!!

Una bella dormita per auto ed equipaggi, una bella colazione per loro e un pieno di benzina per noi e... via per il secondo giro sui colli con un'atmosfera very, very british: prati verde tenero, strade bagnate, tergicristalli in funzione e riscaldamento acceso che non dava proprio nessun fastidio.

Bisogna però dire che nonostante la pioggia, la visibilità era ottima e lo sguardo spaziava su quinte di colli verdissimi che noi scalavamo per poi ridiscendere a valle fermandoci infine presso la cantina T.E.S.S.A.R.I. dove noi Spit formavano un coloratissimo mosaico nel piazzale della cantina.

Ci ha accolto Cornelia Tessari, una bellissima ragazza che rappresenta con i suoi fratelli Antonio e Germano l'ultima generazione di una famiglia che partendo, si può dire dal basso, ha saputo costruire con amore e passione una realtà di eccellenza vinicola.

Dalle parole di Cornelia e dalle immagini che scorrevano sul video, e che si possono rivedere sul loro sito www.cantinatessari.com, abbiamo appreso la storia della famiglia, della lavorazione delle uve e della diversificazione delle stesse per avere vini con bollicine, fermi, per piatti freschi e più elaborati e anche il famoso "recioto", vino da meditazione che richiede infinite cure fin dalla raccolta dei grappoli.

Ecco, dalle parole di Cornelia ho capito tutto l'amore e la passione che sta dietro il loro lavoro e che si sente in ogni sorso del loro vino.

Anche la degustazione che ha seguito la visita era improntata all'amore per la terra, perché in abbinamento ai vini abbiamo

potuto assaporare prodotti del territorio (salumi e formaggi) che si sposavano perfettamente con i sapori del nettare di Bacco che è poi anche il simbolo della loro azienda.

Di nuovo in moto verso l'ultima delle nostre tappe: il prosciuttificio Masconale, una famiglia che da generazioni lavora prosciutti. Anche qui si sentiva l'orgoglio di fare un ottimo prodotto che viene curato in ogni fase della lavorazione, dall'arrivo delle cosce di suino, alla loro salatura ed infine alla stagionatura per dare un prodotto di ottima qualità, saporito ma non salato che ha ovviamente conquistato i palati dei nostri equipaggi che ne hanno fatto scorta per degustarlo poi a casa.

Anche in questo caso si è potuto apprezzare il lavoro che sta dietro una fetta di prosciutto, perché anche stare per ore in queste fredde e umide cantine (condizioni necessarie per la stagionatura) è assai faticoso e usurante per la salute.

Insomma al di là della soavità dei profumi e dei sapori in questa terra c'è tanto lavoro, competenza e passione e fa piacere quando si visita un posto lontano dalle nostre città scoprire cosa si nasconde dietro uno sguardo superficiale che ci fa solo ammirare un bel paesaggio.

A questo punto dopo tante degustazioni ci voleva anche un bel pranzo e cosa c'è di meglio di Villa Ballarini che riesce sempre a conquistarci con i suoi piatti perfetti? Anche qui onore al merito e complimenti alla professionalità di questi ristoratori.

Al termine di tutto le consuete premiazioni che, come è (e direi giustamente) nello stile di Giuseppe, sono uguali per tutti.

Solo una menzione e la consegna per primi del premio agli equipaggi che erano al loro primo raduno e che si spera ritornino in questa nostra grande famiglia

Questa volta Giuseppe ha voluto stupirci con un ricordo veramente SUPER: un piatto bianco con il logo Spit, una bottiglia di vino Tessari e un pezzo di speck Masconale. Il ricordo del raduno in un ... piatto e che piatto!!! Si sa per i nostri padroncini i regali gastronomici sono sempre i più graditi, come per noi lo sono i buoni vini, ma di questi tempi sarebbe come regalare oro.

Baci, abbracci, un arrivederci al prossimo raduno e tutti via per le proprie destinazioni.

Ma che bello reincontrarci in autostrada, ci si sente parte tutti della stessa famiglia quando si vede da lontano una coloratissima Spit, si cerca di raggiungerla ci si saluta festanti con colpi di clacson e mani che si agitano fuori dai finestrini, questa volta purtroppo tirati su, perché dopo una breve tregua la pioggia ci ha accompagnato per tutto il viaggio, trasformandosi in un vero e proprio nubifragio della parti di Piacenza. Ma, lo sapete bene, noi siamo indomiti e avvezze a tutte le avversità ed anche questa è stata superata.

Quindi amiche alla prossima e speriamo sia presto!

La vostra Spit che parla.

Lucia Durante Zamboni



Amiche di ruota...



Ciao carissime amiche di ruota, mi faccio viva dopo tutto l'inverno in cui usualmente non ci vediamo per ragioni meteo ed io di meteo ne so qualcosa!!! Di cosa voglio parlarvi? Ma dell'alluvione che ha colpito Genova (la mia città) e che per fortuna mi ha solo sfiorata. A questo proposito vorrei proporre una sorta di gemellaggio con la Spit di Marco Iannella, siamo tutte e due delle sopravvissute a catastrofi naturali e speriamo che le nostre esperienze si fermino qui.

Allora: era una piovosa mattina di novembre.... e già l'incipit dice tutto, e più che piovosa si può dire che l'acqua veniva giù a catinelle; io me ne stavo, diciamo, "tranquilla" nel mio posto auto nei fondi di un palazzo all'asciutto quando tutto ad un tratto il mio padroncino è venuto a mettermi in moto in tutta fretta e mi ha portato all'aperto. "Che è matto?" Ho pensato, ero all'asciutto e mi porta

in mezzo all'acqua, anzi non era solo pioggia la strada pareva un torrente e lo era veramente. Il malefico Bisagno, grazie anche all'insipienza dei nostri amministratori, stava straripando ed invadeva le strade. Con un po' di abilità sono riuscita a risalire la corrente, per fortuna che il mio motore non patisce molto l'umido, anzi il bagnato, anzi il diluvio e grazie al fatto che Genova è in salita sono riuscita a portarmi in posizione di sicurezza; sotto l'acqua sì ma solo quella che veniva dal cielo e non quella fangosa che invadeva tutto rendendo le auto e le moto galleggianti simili a barche in balia della corrente.

I miei padroncini sono quindi precipitosamente tornati a casa perché abitano proprio dove era il cuore del disastro e la situazione si stava facendo anche pericolosa e appena rientrati già il telefono

squillava. Chi era mai? Ma è ovvio!!! Gli amici della Spit. Quante telefonate ci sono arrivate da tutta Italia, ormai viviamo gli avvenimenti in tempo reale ma questo affetto mi ha veramente commossa e rincorata perché lo spavento era stato tanto, anche se non volevo darlo a vedere, e mi sono comportata da vera Spit, intrepida e mai doma.

Voglio ringraziare tutti di cuore dalle pagine del nostro, e anche mio, giornalino: Antonietta e Michele, Annamaria e Andrea, Alberto e Franca, Marco (la cui Spit è gemellata con me), Pino e Rosetta, Lorenza e Armando, il nostro PRESIDENTE, Matteo e Giuliana, Lello e Betta, Paolo e Nicoletta, Danilo e Anna, Giovanni e Patrizia, Paolo e Patrizia e spero di non aver dimenticato nessuno. Sapete è passato un po' di tempo e la memoria non è più quella di una volta (sono pur sempre un'auto

d'epoca). E chissà quanti altri avranno pensato a me pur senza aver telefonato. Grazie anche a loro. E' proprio in questi momenti che mi sento parte di una grande famiglia e non vedo l'ora che ritorni la bella stagione per incontrare le mie sorelline.

Dal Piemonte alla Sicilia, passando per quasi tutte le regioni nel 150° anniversario dell'Unità d'Italia, il cuore Spit si è stretto attorno ad una povera vetturina in netta difficoltà. Che devo dire? Viva la Spit e viva l'Italia!!!!!! .

Ritornando a quelle giornate, appena passato il peggio e quando già si annunciava un possibile nuovo disastro, il mio driver mi ha prelevata dal mio rifugio in quota e, potenza della Spit, sono partita al primo colpo diretta al mio box di

Sori, situato a 160 mt s.l.m. e quindi a prova di inondazioni. Ricordate che una volta vi avevo accennato a questo box? Mi pare giunta l'ora di parlarvene. Innanzitutto è mio e basta e non devo dividerlo con altre auto poco blasonate.

Alle pareti ci sono i badge e gli attestati di partecipazione dei raduni che ho fatto; insomma posso dire che è la mia cameretta? Anche alcune coppe, sempre guadagnate nel corso dei raduni, fanno bella mostra di sé e quando riposo i miei giunti posso riandare con la memoria alle imprese compiute in giro per l'Italia.

Sulla parete di fondo vi è anche un'insegna anni '50 della Gevaert che illumina discretamente il locale senza offuscare con la sua luce lo

splendore dei miei occhioni (fari). In questo box il mio driver e suo figlio Alessandro, che è poi il mio meccanico ufficiale, curano la mia salute, mi fanno il dovuto restyling, ovviamente senza far ricorso a chirurgia plastica o botulini vari. Io sono bella così come sono: ben tenuta ma con i segni del tempo che dicono quanta strada ho fatto.

Dite che sono modesta?? Certo è una delle mie altre virtù.

Il mio box mi ha ospitata fino a che il pericolo non è passato e sono potuta ritornare tranquillamente sulle strade della mia bella Riviera in attesa di rimettermi davvero in marcia per la stagione 2012.

A PRESTO E ANCORA GRAZIE A TUTTI!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

La Spit che parla

Censimento al 6 maggio 2012: 1411 SPIT!

Il censimento continua, senza tregua! Con una sempre più sorprendente regolarità che dura ormai da 15 anni i dati delle Spitfire e GT6 che circolano in Italia continuano ad arrivare, segnale che molte vetture ferme sono in fase finale di restauro e pronte per ripartire. La 1500 è sempre la più numerosa seguita con molto distacco dalla MkIV mentre la Mk2 rimane la Spit più rara sul nostro territorio. Le GT6 restano pochissime e la rarità del modello in Italia sta facendo lievitare la sua valutazione con cifre fino a pochi anni fa impensabili.

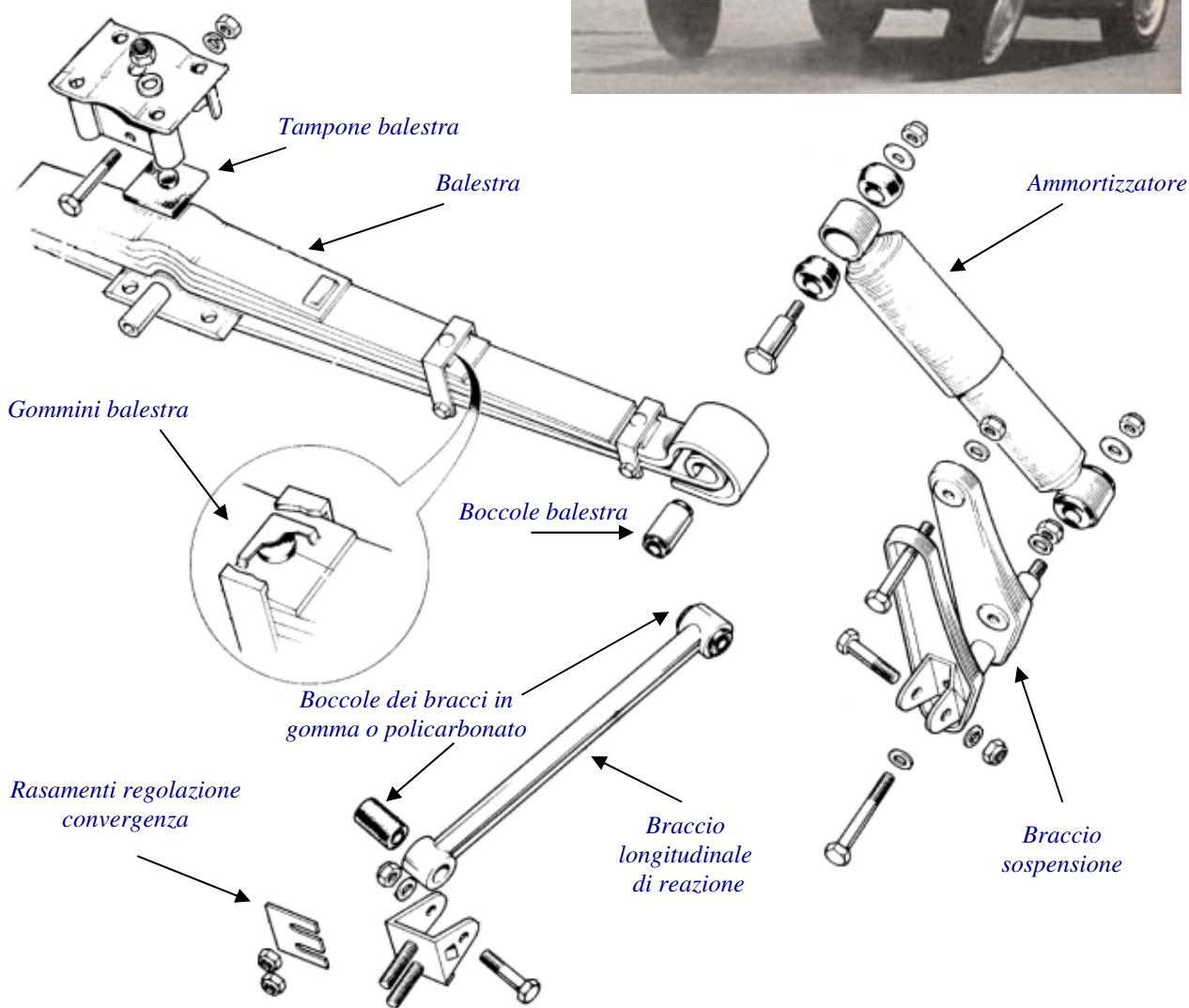
SUDDIVISIONE PER MODELLO DELLE 1411 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S.

4	127	Mk. IV	370	GT6 Mk I	7
4 Mk. 2	75	1500	673	GT6 Mk II	12
Mk. 3	126 (2 USA)	1500 USA	11	GT6 Mk III	9

SUDDIVISIONE PER REGIONE DELLE 1411 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S.

VALLE D'AOSTA	3	MARCHE	29
PIEMONTE	173	UMBRIA	22
LIGURIA	59	ABRUZZO	23
LOMBARDIA	265	LAZIO	149
CANTON TICINO (CH)	10	CAMPANIA	66
VENETO	145	BASILICATA	8
TRENTINO	12	CALABRIA	15
FRIULI VENEZIA GIULIA	22	PUGLIA	39
TOSCANA	111	SICILIA	95
EMILIA ROMAGNA	141	SARDEGNA	24

Tecnica: **La sospensione** **posteriore**



Dopo aver analizzato nello scorso numero i vari lavori di restauro sul ponte posteriore della Spitfire passiamo adesso alla sospensione croce e delizia della nostra spider. Al debutto sul mercato nel 1963 la Spitfire fu subito giudicata dalla critica eccessivamente ballerina nel retrotreno con un sovrasterzo veramente importante. Con l'evoluzione del modello il difetto venne attenuato ma mai completamente eliminato e soprattutto su fondi bagnati o viscosi rivela un comportamento veramente impegnativo. La trazione posteriore abbinata ad una sospensione composta dal

balestrone centrale, due ammortizzatori telescopici e bracci longitudinali non poteva quindi offrire molto a livello di tenuta di strada ma questo fa parte della Spit ed è, per i più smaliziati, una fonte di divertimento irrinunciabile.

Possiamo comunque eseguire una serie di interventi per ripristinare e migliorare la nostra sospensione, eliminando giochi e quindi anche i rumorini che ne derivano.

La balestra.

Innanzitutto occorre controllare l'altezza della vettura e il segnale più vistoso è l'inclinazione delle ruote posteriori. La causa dell'ec-

cessivo camberaggio è dovuto alla balestra che ha perso il suo originale carico delle foglie (nei casi peggiori anche la rottura). Il dato dell'assetto del camber (negativo) posteriore può variare da 0° a 2° in ordine di marcia (da 2,3/4° ai 4,3/4° con due persone a bordo) e l'unico modo per effettuare la regolazione è ricentinare o sostituire la balestra.

L'operazione di ricentatura (cioè ripristinare l'altezza originale della balestra) può essere eseguita nelle officine specializzate in riparazioni degli automezzi pesanti che fanno largo uso di questo tipo di molla

per le sospensioni. E' senz'altro la soluzione più economica occorre però trovare un officina che abbia i dati giusti dell'altezza altrimenti il posteriore della nostra Spit diventerà alto come una Land Rover con un camberaggio delle ruote positivo! Il sistema migliore è misurare l'altezza a filo paraurti poi sistemare un cric sotto la traversa del telaio in centro vettura e alzare lentamente fino a quando le ruote non saranno perfettamente perpendicolari al terreno senza staccarle da terra. La differenza di altezza è la quota che la balestra ha perso con il tempo. Non dimentichiamo poi di sostituire i gommini tra le foglie, il tampone centrale in gomma, le boccole di attacco e lubrificare internamente le foglie con grasso grafitato. Se invece le ruote presentano una notevole differenza di inclinazione tra di loro conviene sostituirla senza pensarci troppo. La sostituzione è abbastanza onerosa ma possiamo però scegliere se montare quella di serie oppure quella denominata dagli inglesi "negative type" con carico di flessibilità maggiore (quindi più dura) riducendo l'altezza da terra. E' consigliata per migliorare l'handling della vettura riducendo il sovrasterzo ma con un leggero peggioramento del confort.

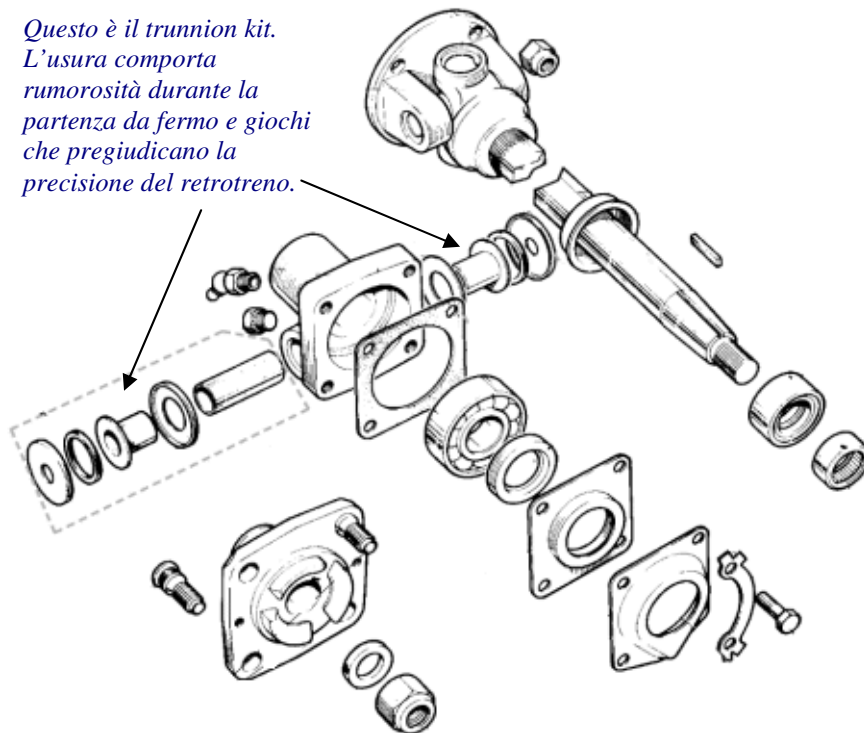
Gli ammortizzatori.

Il controllo è di rigore e la sostituzione pure!. Anche qui è possibile trovare in commercio quelli standard e quelli più performanti. I primi sono di solito ricostruiti in Asia, sono molto economici ma la qualità è abbastanza scadente mentre la scelta per quelli sportivi è più ampia: Spax, Koni, Gaz, regolabili e a gas. La spesa è maggiore ma la Spit rimarrà incollata a terra e la derapata in curva sarà solo un ricordo ma il consiglio è di non esagerare con un'eccessiva durezza nella regolazione in quanto su asfalti sconnessi il posteriore non copierà bene le asperità innescando un poco simpatico saltellamento del retrotreno. Purtroppo le nostre strade non sono sempre lisce come le piste in circuito!

Le boccole.

Come sull'avantreno le boccole in gomma dei bracci longitudinali vanno cambiate per usura. Per

*Questo è il trunion kit.
L'usura comporta
rumorosità durante la
partenza da fermo e giochi
che pregiudicano la
precisione del retrotreno.*



miglior precisione di guida sono consigliate quelle in policarbonato ma se non si hanno grosse pretese anche quelle standard in gomma vanno benissimo, hanno il vantaggio di durare di più senza peggiorare il confort.

Il trunion posteriore.

L'attacco della sospensione al braccio del mozzo è montato sul trunion ovvero una serie di boccole in materiale plastico intorno ad una boccia in acciaio in cui viene inserito il bullone di attacco.

Sostituire il kit riporterà a nuovo la nostra sospensione eliminando quel famigerato "toc" durante le partenze da fermo.

La convergenza.

Dopo il ripristino del nostro camber non ci rimane che il controllo della convergenza posteriore.

Prima di portare la vettura in officina ci conviene fare qualche giro anche su fondi sconnessi per assestare bene la sospensione, poi controllare la chiusura di tutta la bulloneria con una chiave dinamometria e quindi mettere la nostra Spit sul ponte dell'assetto ruote.

La convergenza totale varia da 0 mm a 1.5 mm e la regolazione può essere eseguita aggiungendo o togliendo degli appositi spessori di rasamento tra la scocca e le staffe di ancoraggio anteriori dei bracci di

reazione. Naturalmente va eseguita in relazione alle ruote anteriori e quindi è fondamentale il controllo della convergenza anteriore.

Dati assetto:

Anteriore:

Convergenza : 1.59 mm – 3.18 mm
Campanatura (pos.): 3° +1°-1°

Posteriore:

Convergenza : 0.79 – 2.38 mm
Campanatura (neg.): 1° +1°-1°

Un' altro importante capitolo del restauro della nostra Spitfire. La sospensione posteriore non è sicuramente in vista come quella anteriore ma per questo non è da sottovalutare perché nascosta, anzi può essere una buona occasione per ripulire, controllare la ruggine e riverniciare. Non dimentichiamo di sostituire i dadi autobloccanti ed eventuali bulloni rovinati o arrugginiti e di lubrificare parti come il cavo freno a mano e relativi perni sul mozzo. Ultimo consiglio: già che ci siete controllate le staffette forate sui tamburi dove vengono agganciate le molle delle funi freno a mano, col tempo il gancio della molla usura il materiale della staffetta fino a rompersi e la molla salta via, un punto di saldatura e il gioco è fatto. Buon lavoro!

C.Q.

Il mio spitmeccanico !

Questa è la lista degli Spitmeccanici che ci avete mandato. Una mappatura di officine in grado di intervenire con competenza in caso di guasto mentre siete lontani da casa e inoltre può essere utile a chi non ne conosce uno nella propria zona. Aspettiamo il nominativo del meccanico di fiducia della vostra Spitfire !

PIEMONTE:

Off. R.A.C.I, Cipriani Peppino, Via Passo Buole 151/1, Torino – Tel. 011 612622
Autofficina Roberto Cogliandro, Via Stella 9, Cameri (NO) – Tel. 0321 518688
Officina Renault Enrico Brusaschetto, Corso Matteotti 51 - Portacomaro (AT) Tel. 0141 202489
Autoriparazioni Folpini Achille, Via IV Novembre 21 – Omega (VB) Tel. 0323 61904

LOMBARDIA:

Autoriparazioni Bassi Palmiro, Via Trieste 51, Buguggiate (VA) – Tel. 0332 455013
MAC Autoriparazioni, Corona Claudio, Via Einaudi 21, Travacò Siccomario (PV) – Tel. 0382 490220
Carrozzeria Amoruso Gabriele, Cascina Monticello, Loc Monticello, S.Donato Mil. (MI) – Tel. 02 5230704
Baroni Legend, Via Pacinotti 14, Corsico (MI) – Tel. 02 45100956

VENETO:

Giovanni Chinello, Via Roma 32, Polverara (PD) – Tel. 049 9772206
Officina Paolo Mariotto, Via Bolè, Giavera del Montello (TV) – Tel. 0422 776117
Andrea Masotto, Via Preare 52/B, Verona – Tel. 045 942334

EMILIA ROMAGNA:

Autofficina Campici Michele, Via del Giudizio 8, Pontelagoscuro (FE) – Tel. 0532 796355
Off. Piero Manuzzi, Via Daverio 26, Forlì – Tel. 0543 25641
Autofficina Dianori, Via Broglio 4/A – Rimini – Tel. 0541 772775
Piemmedue, Via dell' Artigiano 4 – Pianoro (BO) – Tel. 0514691027 – 338 7445414
Officina 2001 di Bertuzzi Davide, Via Luigi Bay 44 29100 Piacenza – Tel. 0523 455204 – 338 5837007
Nuova Carrozzeria Emiliana – Via Maggi 45 – 29100 Piacenza – Tel. 0523 612786

TOSCANA:

Giulianetti Alessandro, Via San Jacopo in Acquaviva, Livorno – Tel. 0586 806480
Autofficina Cecchini Nilo, Via Fracastoro, Firenze – Tel. 055 4377383

MARCHE:

Officina Zaffini Tonino, Via Rosmini 12 – Pesaro – Tel. 0721 414867

ABRUZZO:

Officina Calcani Eliseo, Via Di Vincenzo Giovanni 14, L'Aquila – Tel. 0862 311316

LAZIO:

Cassia Due Ci – Sig. Adriano, Via Braccianense 52/B, Roma – Tel. 06 30892839 – 333 2867234
Autofficina Moltoni Racing, Via Michele Tenore 1 a/b/c - Roma – Tel. 06 2571842
Autofficina De Micheli Angelo, Via del Trotto 105, Roma – Tel. 368 7239178
Carrozzeria Nuova Pro Cars, Via di Castel Giuliano 9, Bracciano (RM) - Tel. 06 9987218
Carrozzeria Nuova Car 2000 sas, Viale della Primavera 255, Roma – Tel. 06 24300820

CAMPANIA:

Officina Dotoli, Via Pisciarelli 69, Agnano (NA) – Tel. 081 5706244
Officina Felice Service, Via Circum. Esterna 60, Qualiano (NA) – Tel. 081 8186067

CALABRIA:

Off. F.lli Rose, Via Moccone 145, Bisignano (CS) – Tel. 0984 951405

SICILIA:

Officina Renault Giovanni Navarra, Via Libertà 100 D, Palermo – Tel. 091 345960
Officina Sibauto-Land Rover, Via Virgilio 56, Trapani – Tel. 0923 22936

SARDEGNA:

Autofficina aut. Fiat Mario Porcheddu, Via Don Minzoni 2 – Calangianus (SS) – Tel. 079 660950
Antica Officina di Maurizio Dinelli, Strada Sestu/Elmas loc. Is.Coras km 0.900, Sestu (CA) – Tel. 070 261621

Questa rubrica è dedicata a tutti quelli che inviano la foto della propria Spitfire e desiderano che sia pubblicata sullo Spit-News.

Le fotografie stampate o su cd-rom possono essere inviate tramite posta all'indirizzo del R.I.T.S oppure via e-mail all'indirizzo:

registro.spitfire@tiscali.it



fotoSPIT

La fantasia per le torte non ha limiti, guardate cosa si è inventato Giuseppe Parrella per il raduno di Soave!

fotoSPIT



Il figlio di Michele Cacciaguerra di Roma al volante della 1500 di papà ... 16 anni e ... innamorato perso della Spit!!

Foto di gruppo per festeggiare le compagne di leva del 1961 con ospite d'onore la Spit 1500 di Michele Cacciaguerra già pronta per il suo Cinquantesimo Anniversario!



fotoSPIT

VOGLIAMO RICORDARE I RECAPITI E I NUMERI DI TELEFONO E FAX DEL REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE CHE VI POSSONO ESSERE UTILI PER MANDARE ARTICOLI, ARGOMENTI, FOTO E SUGGERIMENTI PER IL PROSSIMO SPIT-NEWS:

**Registro Italiano Triumph Spitfire : Via Rubiana 35 - 10139 Torino
Tel. / Fax 011 7767657 - Cell. 338 6715771**

L'indirizzo del sito Internet è : www.registrospitfire.it E-mail: registro.spitfire@tiscali.it

Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Lucia Durante Zamboni, Fabrizio Cortese, Michele Cacciaguerra, Giuseppe Parrella, Armando Carpanese,