

תזכורת

נאמנים



HAPPY

BIRTHDAY  
GT6



## NOVITA'

In questo numero nelle pagine centrali,  
La sorpresa di Chicco Matita ed i programmi "staccabili"  
dei raduni:

SPITFIRE IN UMBRIA 11-12 Giugno 2016

SPITFIRE IN VENETO 2-3 Luglio 2016

Inoltre un articolo per i 50 anni della TRIUMPH GT6



Cari Amici,

desidero iniziare questo editoriale con un elogio alla Redazione di SpitNews. Questo numero del giornale ha raggiunto standard qualitativi molto elevati, tenendo sempre presente che chi contribuisce alla sua realizzazione, quotidianamente, fa tutt'altro che scrivere articoli di un giornale. Riceviamo dai soci diverse mail di complimenti, non esitate ad inviarne altre, saranno di sprone per far ancora meglio. Consigli e, perché no, critiche, se fatti in modo costruttivo sono sempre utili.

Passando ad altro, credo ve ne siate accorti, le giornate si stanno allungando e le temperature, già miti di questo inverno, si stanno facendo sempre più gradevoli. Questo è l'indizio più importante per rammentarci che la stagione dei raduni sta per iniziare. Nello scorso numero abbiamo pubblicato i programmi dei primi tre raduni di quest'anno ed in questo troverete gli altri due, che completano il quadro degli incontri "pre" estivi. Nei giorni scorsi avrete ricevuto la Spit NewsLetter nr 15 con il riepilogo dei cinque eventi e l'indicazione delle date di scadenza entro cui effettuare le iscrizioni. Vi chiedo un po' di collaborazione nel rispettare le date di iscrizione ai raduni, gli organizzatori ve ne saranno grati. Per loro, infatti, è fondamentale rispettare i tempi imposti dalle ordinanze comunali, dai fornitori per i servizi alberghieri e di ristorazione.

Questo SpitNews è in gran parte dedicato al 50° "compleanno" della GT6, modello poco compreso dal pubblico italiano tant'è che ne furono importate ufficialmente solo 32. Al RITS, fino ad oggi, ne abbiamo registrate 35 alcune delle quali importate in tempi recenti. Molto interessante l'articolo che ne descrive la storia ed i motivi che indussero la Triumph a mettere in produzione questa vettura. Pubblichiamo anche la locandina di un evento commemorativo per le GT6, a carattere internazionale, che si svolgerà sul Lago di Garda al quale, in via eccezionale ed in caso di disponibilità di posti, sarà consentita la partecipazione alle Spitfire.

Nell'articolo di apertura presentiamo la storia di un personaggio più volte ospitato nel nostro Stand alla Fiera di Padova che, con estrema maestria dipinge automobili privilegiando quelle in assetto sportivo e che talvolta ha scelto le nostre vetture per alcuni suoi quadri.

Fa il suo debutto una nuova rubrica: "The Professionals". Narrerà le storie di coloro che ci aiutano a tenere in efficienza le nostre auto. Lello e Aristide si raccontano in "Ab Urbe Condita". Al centro del giornale troverete lo SPIT Gioco dell'Oca, ideato e disegnato da Chicco Matita. Soffermatevi sulle descrizioni ed i disegni raffigurati nelle varie caselle, sono frutto di un profondo SpitHumor che lui solo ha.

Segnalo infine l'intervista ai due "Spitfire Enthusiast" siciliani, Pietro e Giovanni Corbo, che raccontano l'esperienza avuta in occasione di un servizio fotografico stile anni 50/60 con la loro bellissima Spitfire 4.

L'antagonismo tra "Quote Rosa" e "Spitfire", eterne rivali nei rapporti con i rispettivi "mariti" e "piloti", è perfettamente rappresentato nell'articolo in ultima pagina. La tensione aumenta, chissà chi vincerà!

Un caro SpitSaluto a tutti, arrivederci presto ad uno dei raduni di quest'anno.

*Alessandro Carpentieri*

## In questo numero:

- **MOTORING ART: 100% Made in Italy**
- **TRIUMPH GT6 - 50° ANNIVERSARIO**
- **PROGRAMMA 1°RADUNO in Umbria**  
11 - 12 Giugno 2016
- **fotoSPIT**
- **DUCK'S SPITFIRE GAME By CHICOMATITA**
- **MINI RADUNI CRESCONO**  
Il fritto misto Piemontese si gusta in compagnia!
- **AUTOMOTORETRO'**
- **PROGRAMMA RADUNO SPIT RELAX IN VALPOLICELLA**  
2 - 3 Luglio 2016
- **THE PROFESSIONALS**
- **AB VRBE CONDITA**  
Lello si racconta  
Aristide si racconta
- **"SFIDA" FOTOGRAFICA TRA SPITFIRE E MODELLE**
- **NICKNAME SPIT**
- **SPITMECCANICO**
- **QUOTE ROSA**

# MOTORING ART: 100% Made in Italy



“Sogno di una Triumph Gt6R a Le Mans”



“Spitfire al rally di Montecarlo”

Per alcuni la necessità di trasferire su un semplice foglio di carta le emozioni suscitate dall'incedere di un'automobile in corsa o dal fascino del suo stesso design può scaturire fin dall'infanzia, grazie ad inaspettate doti per il disegno e la pittura. E' il caso di Massimo Beretta, classe 1968, artista dedito al mondo dei motori che, diplomato nel 1989 come maestro d'arte nella sua nativa città di Padova, riuscirà a ritagliarsi una certa notorietà in quella corrente artistica già affermata da tempo fuori dai nostri confini, negli Stati Uniti e nel Regno Unito in particolare, meglio conosciuta con il nome di “Motoring Art”.

Complice dei risultati raggiunti è il suo carissimo zio Paolo, scomparso in tempi recenti, che con grande passione ed entusiasmo ha saputo trasmettergli tutto l'interesse per il mondo delle quattro ruote, portandolo spesso con sé ad assistere alle gare di Rally e di Formula 1, quando era ancora bambino: “Conservo ancora oggi i primi disegni con cui ho fermato le fasi più esaltanti di ogni gara vista dal vivo, era per me l'unico modo di sfogare l'eccitazione di quei momenti. Anche la linea e lo stile di certe vetture mi affascinava, dalle più sportive alle utilitarie, a prescindere dalla loro età. Le scrutavo attentamente e con lo zio dividevo le mie impressioni. Disegno dopo disegno affinaì le mie abilità fino ad intraprendere gli studi artistici che mi hanno avvicinato ad altri mezzi di espressione. “Fu così che pittura ed automobile trovarono il loro punto d'incontro”, afferma l'artista. Già, la pittura. E' attraverso le nobili tecniche dell'acquarello, dell'olio e in particolare dell'acrilico che Beretta ritrae con dovizia di particolari i suoi soggetti preferiti, con una certa propensione all'iperrealismo. L'Automobile, protagonista indiscussa delle sue tele, viene ora celebrata come “scultura” in scenografie ai confini tra metafisico e onirico, ora come oggetto dinamico di grande

effetto, nel racconto pittorico neofuturista del suo stesso avanzare, inarrestabile e maestoso (emerge qui la sua predilezione per i rally degli anni migliori).

Dopo le prime esposizioni presso gallerie d'arte e mostre collettive, Massimo approda nel mondo delle fiere d'auto d'epoca con l'esposizione dei suoi dipinti e la sua pittura in ex-tempore. Quasi a sottolineare che il luccichio delle auto esposte e il fervore degli appassionati visitatori possano costituire la migliore cornice per i suoi quadri. E' proprio così che nel lontano 2006 entra in contatto con il RITS e, esortato da alcuni soci, inizia ad esporre e ritrarre in diretta la piccola “Spitfire” in occasione della kermesse padovana “Auto e moto d'epoca”. Per altre due edizioni della stessa manifestazione il Registro conferma l'ospitalità all'artista che, tela, pennelli e tavolozza alla mano, attrae la curiosità del numeroso pubblico presente: “E' stata per me un'esperienza molto interessante, che ha saputo rivelare la capacità di controllare l'emozione di esibirmi in pubblico, esprimendomi anche fuori dalle silenziose mura del mio studio”, dirà in seguito.

Spitfire sulle Dolomiti”



Massimo Beretta al lavoro

Dopo questo fortunato esperimento Massimo continuerà ad esporre anche autonomamente presso le migliori fiere del settore (per lo più in Italia).

Con il tempo altre esperienze si affacciano nella vita dell'artista che trova nelle collaborazioni con importanti riviste dell'automobile nuove opportunità per farsi conoscere. Spesso gli articoli dedicati a certi modelli sono accompagnati da sue illustrazioni (nel caso della nostra amata Spitfire, si veda il servizio apparso su "Automobilismo d'epoca" n.2, Aprile 2005), mentre ancora vengono pubblicate le immagini dei suoi meravigliosi dipinti nelle pagine di libri a tema per lo più rallystico. In tempi relativamente recenti ha creato locandine e manifesti per eventi ispirati al motorismo storico nazionale ed internazionale come "Valore

Tricolore" e "Passione Engadina" (edizioni 2012-2013).

Senza dubbio i dipinti di Beretta, appassionato "motoring artist" e profondo conoscitore delle auto storiche (egli stesso è proprietario di un paio di modelli Fiat di interesse collezionistico), rivestono un importante ruolo nella narrazione della storia dell'automobile e della sua evoluzione.

Da non perdere on line la vetrina virtuale dell'artista che dipinge anche su commissione all'indirizzo [www.massimoberetta.com](http://www.massimoberetta.com).

*Un grazie speciale a Massimo Beretta da parte della Redazione per il suo gentile intervento e per aver concesso la pubblicazione su Spit News delle immagini di alcune delle sue bellissime ed originalissime opere d'arte.*



*Green*  
*Racing*  
*British*

**MOSS**

*Triumph*  
*MG*  
*Austin Healey*  
*Jaguar*


**PENRITE**  
OIL

[www.brgspares.it](http://www.brgspares.it)  
brgmoss@libero.it

Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030/7700291/541 - Fax 030/7703493

**BUON COMPLEANNO**  
**1966 - 2016**

**GT6**



**GT6**



# TRIUMPH GT6

## 50° Anniversario



Brochure di presentazione GT6 (1967)

Tempo di anniversari e di gustosi, simpatici revival per le auto storiche che tutti noi del RITS amiamo e apprezziamo a dismisura. Al Salone di Ginevra di quest'anno, per esempio, la Fiat ha appena presentato la nuova 124 spider che, a cavallo fra i sixties e i seventies, fece davvero breccia nel cuore degli appassionati e non solo italiani. Ma per restare alle nostre cherished british cars, il 2012 è stato il 50° anniversario (oltre che dell'MGB) proprio della Triumph Spitfire. E lo scorso anno si sono celebrati i 40 anni della TR 7, la ben nota (un po' come la Stag) maligned car che doveva sostituire modelli Triumph e Mg di ben altro spessore e carisma e che fallì invece la prova (pur risultando la più venduta delle TR con più di 141.000 esemplari prodotti) anticipando la chiusura di un ciclo per molti versi leggendario, che avrebbe visto uscire dalle fabbriche della British Leyland le ultime MGB e Triumph Spitfire nell'autunno del 1980.

Ma, bando alle tristezze, parliamo invece dell'anniversario che nel 2016 ci interessa più da vicino, i 50 anni della GT6. Ci sono già in vista alcuni accattivanti celebration days in Europa, e forse il più importante di essi è quello che si terrà nel corso dell'International Family Weekend dei primi di luglio a Santa Pod, località sita al centro del Regno Unito e ben nota per la presenza del Motor Sport Heritage Centre. L'appuntamento è in calendario come "TriumFest UK" ed è organizzato dal Triumph Sports Six Club, associazione (con una sua rivista dedicata mensile: "The Courier") nata principalmente per gli appassionati di Spitfire, GT6, Herald, Dolomite e Vitesse, ma che negli ultimi anni si è aperta anche ai modelli TR, cioè Triumph Roadster.

Non da meno dovrebbe essere il "Bred at Le Mans", The Gt6 Celebration Anniversary, che avrà luogo il week-end successivo

(8-10 luglio) con teatro il famoso circuito francese, dove la vettura gareggiò il 19 giugno 1965 ottenendo il primo posto nella sua classe (la Morgan 4/4 vinse l'anno prima) e il 13° assoluto nella prestigiosa gara d'oltralpe, battendo la sua classica rivale in patria, la MG Midget. Onestà vuole peraltro che si debba riconoscere che la carrozzeria (un prototipo in fibra di vetro) era sì già quella che, realizzata invece in metallo, andò poi in produzione, ma il motore si avvaleva ancora del 4 cilindri della Spitfire 4 opportunamente potenziato (100 cv) e 'upgraded' in fabbrica.



Interni della Gt6 Mk2

Molto interessante per noi italiani è l'evento sul lago di Garda del week-end 6-8 maggio organizzato da Giancarlo Cavallini di Triumph in Italy, dedicato esclusivamente a tutte le Triumph GT6

e quindi anche alle automobili provenienti dall'estero. C'è poi il British car meeting di Morges, in Svizzera, primo week-end di ottobre, dove il record di 1700 auto inglesi presenti nelle scorse edizioni la dice lunga su quante GT6 si potranno trovare... e ammirare! Probabilmente non ne vedremo mai così tante tutte insieme in un'altra occasione.

Ma... come e perché nacque, nel lontano 1966, la GT6? Dunque, la Spitfire 4 e il successivo aggiornamento, la mk2, andavano a gonfie vele ma si sentiva la mancanza di un coupé sportivo e a dire il vero l'anno prima l'MG aveva presentato la B GT, un 2+2 chiuso sul telaio della roadster, precedendo forse le intenzioni della casa di Canley, in aperta e salutare concorrenza per le piccole sportive con quella di Abingdon.



Disegno GT6 di Giovanni Michelotti

Già nei primi mesi del 1963 la Standard Triumph aveva dato incarico a Giovanni Michelotti, affermato designer italiano autore di progetti di numerose vetture di successo, 'papà' della nostra amata Spitfire, di studiare per la vettura una versione gran turismo, dato il favore e l'accoglienza incontrati da questa small sports car aperta a due posti. Chiaramente con l'unica clausola di utilizzare il maggior numero di pezzi già in uso per la "progenitrice" per contenere al minimo le spese vive. Il risultato, un prototipo dal nome 'Spitfire Gt 4', fu rimandato in Inghilterra per una valutazione. La carrozzeria piacque subito agli ingegneri della Triumph ma la motorizzazione (63 cv portati a 70 su 4 cilindri) fu considerata troppo povera ed esile e per nulla performante. Anche se il nuovo "vestito" della Spit funzionò a Le Mans nel '65 (ma si trattava come detto di materiale in fibreglass

e non in acciaio) si pensò di dotare la vettura di un motore 2 litri a sei cilindri. Dopo aver quindi scartato l'idea del 1600 6 cilindri della Vitesse, che condivideva lo stesso chassis della Herald e della Spitfire (del tutto inadatto per un uso sportivo) per ragioni di costi e di unità produttiva, si decise di utilizzare il 1998 cc della Berlina 2000.

Spitfire Gt divenne quindi semplicemente GT6, togliendo il nome iniziale e con i 6 cilindri invece di 4. La prima serie fu introdotta nel 1966 e presentata al Salone di Parigi e all'Earl Court di Londra, il Motor Show britannico di allora. Le vendite iniziarono a luglio, ma solo per gli Stati Uniti, in Europa le prime consegne vennero effettuate a gennaio dell'anno successivo. Il disegno pulito e corsaiolo, la linea filante e armoniosa e il portellone posteriore stile 'hatchback' che un pò ricordava la Jaguar, le coniarono subito l'appellativo di "poor's man E-type". I posti erano solo 2 in un abitacolo nel complesso angusto, anche se i sedili erano più confortevoli di quelli a guscio della Spit, di cui il coupé conservava il "family feeling" col modello dal quale derivava.

Sotto il cofano, che mostrava una protuberanza verso l'alto per far posto al sei cilindri, si celavano le vere novità: un brioso e potente engine da 95 cavalli, che con un peso di 864 kg davano alla vettura, oltre a un invidiabile rapporto peso-potenza, una bella accelerazione e una ripresa bruciante. Cambio a 4 rapporti (più overdrive in opzione), sospensioni con avantreno a ruote indipendenti, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici con barra stabilizzatrice. Lo stesso al retrotreno, con barra semi-ellittica trasversale. Per la frenata, dischi anteriori e tamburi posteriori. Radiatore montato in posizione più avanzata e... tappetini e riscaldamento di serie, diceva la pubblicità! In realtà l'impianto di ventilazione non era all'altezza, le sospensioni, già mal tollerate su Herald e Spitfire, erano ancor più criticate sia dalla stampa che dai primi utenti dell'auto. Il ponte posteriore rimaneva quello della Spit, inadatto a sopportare l'aumento di peso e di potenza della sorella maggiore. Quindi rischio di scodate dovute anche a una tenuta di strada 'ballerina', difetti questi cui, insieme ad altri, si porrà rimedio con l'avvento della Mk2.

C'era da venire incontro alle già restrittive norme del mercato americano (per il quale verrà adottato il nome di GT6 Plus) e rispondere alle critiche della prima serie. L'adozione dei giunti in gomma Rotoflex per le sospensioni posteriori conferiva un assetto più vivibile e contribuiva alla sicurezza. Esternamente,



GT6 Mk2





**GT6 Mk3**

pur avendo cambiato i paraurti, la mk2 mantiene un look retrò e filante nella linea, equilibrata e armoniosa, anche se la palma di miglior aspetto estetico resta alla prima serie, e vanta anche una decina di cavalli in più che la rendono la più potente tra le tre versioni. E' anche quella prodotta nel numero minore di pezzi e quindi la più ricercata.

Pochi gli aggiornamenti proposti all'interno, con gli interruttori sulla plancia ridisegnati e i sedili più comodi, nel quadro generale di una guida maneggevole e omogenea ma anche sportiva, come riconoscerà la stampa automobilistica inglese. Dietro potevano essere montati come optional due piccoli sedili per bambini, una variante peraltro di cui ben pochi clienti usufruirono negli anni. Inoltre si rese disponibile extra cost il tettuccio apribile Tudor-Webasto per "lenire" i disagi (emersi dalle critiche degli utenti del mk1) causati dal caldo estivo. Il motore assumeva altresì connotati di maggior fascino e autorevolezza poiché derivava dal potente 2500 a 6 cilindri della TR 5, prestigioso engine erogante 150 bhp, con una cubatura ridotta, ma un netto e deciso passo avanti nei confronti del precedente.

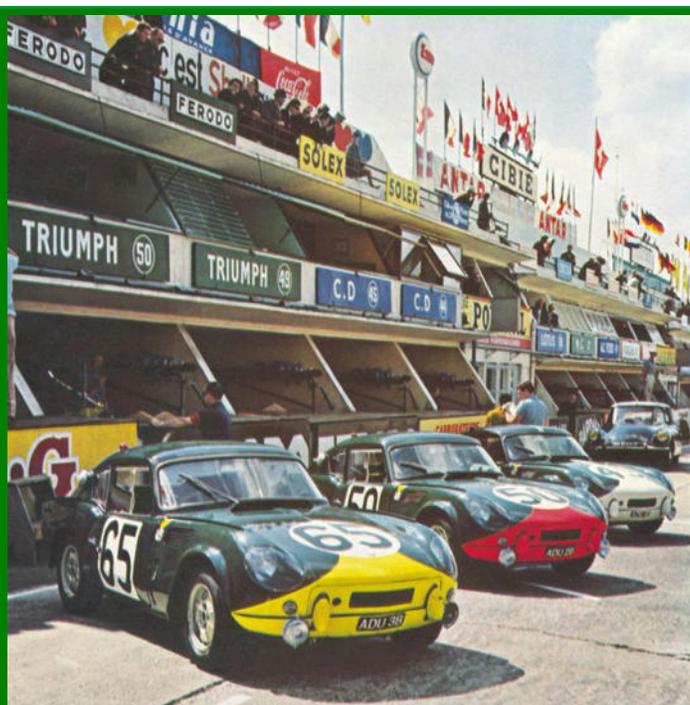
Nell'autunno del 1970 viene presentata la mk3, che rompe invece

con decisione col passato a livello di design di carrozzeria, identificandosi in parallelo con la Spitfire mk IV. La coda tronca, che ricorda anche quella della più potente Stag, è l'aspetto più innovativo del modello che risulterà, a detta della stampa e anche dei fruitori, la "more reliable" fra le tre serie. La più affidabile quindi anche se i cavalli scendono sotto i 100 (e di converso il consumo migliora toccando le 28 miglia al gallone...) ma nell'uso quotidiano diviene una vera concorrente della MGB gt: un pizzico in meno di sportività e un po' più di comfort, l'unica voce a favore della vettura di Abingdon resta in fondo il maggior spazio interno a disposizione.

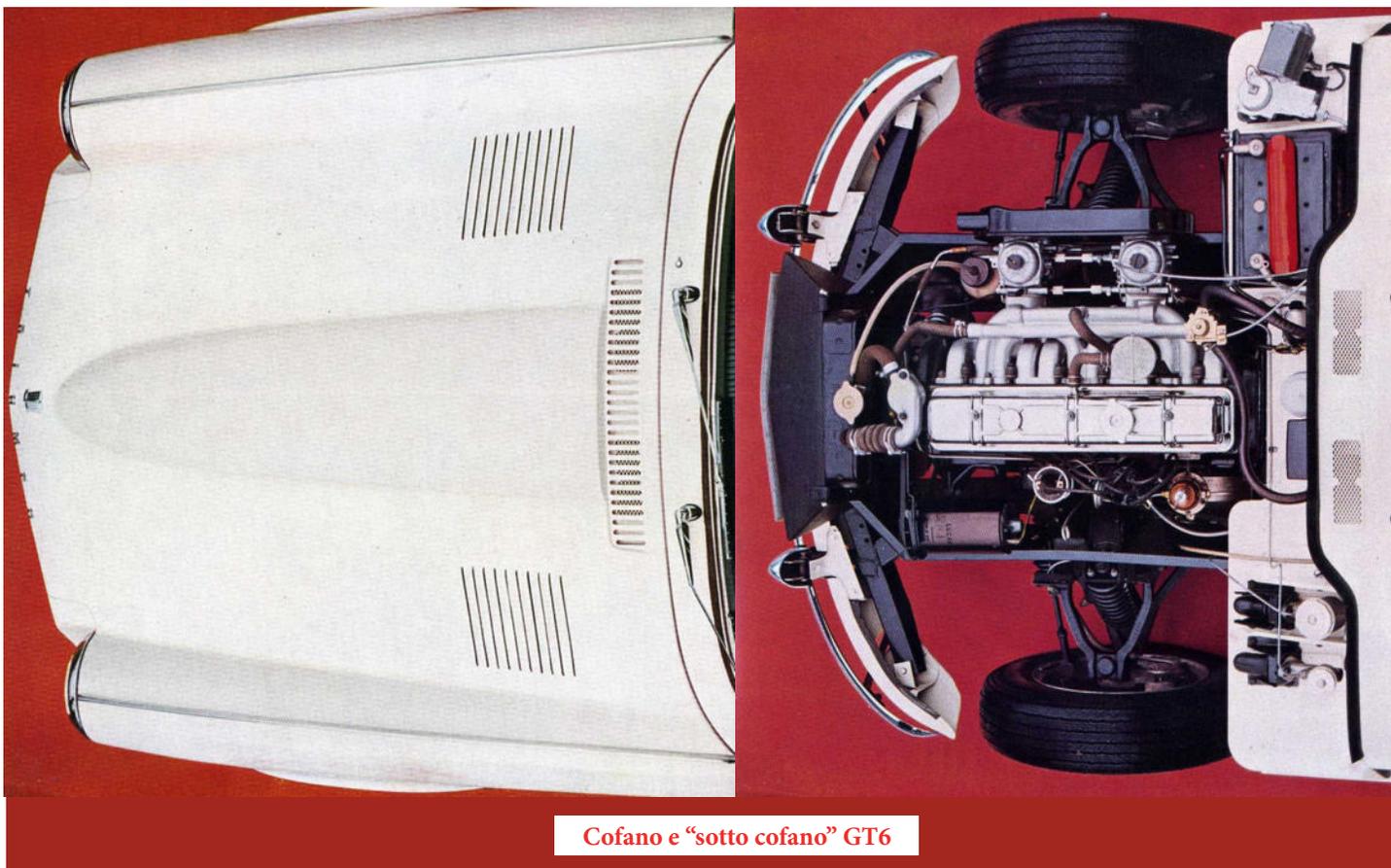
Da ultimo due parole sulla presenza della GT6 in Italia. Intanto il fatto che ne siano state immatricolate in 8 anni soltanto 32 ci conferma che, se da una parte la vettura è una specie di oggetto misterioso qui da noi, dall'altra, per chi ne è appassionato, è diventata una sorta di manuale di culto... automobilistico! Certo non le giovava il prezzo di listino da nuova, in quegli anni piuttosto alto, e la concorrenza con auto italiane più evolute nella meccanica e più veloci e brillanti nella guida. Ai nostri raduni di oggi è difficile che se ne vedano, chi ce l'ha spesso non la porta per



**Rivista  
"AUTO ITALIANA"  
del 14 maggio 1964**



**La squadra corse "Spitfire works"  
di Le Mans in pre-configurazione GT6  
(1964/65)**



Cofano e "sotto cofano" GT6

ragioni di... temperatura interna, d'estate è veramente invivibile, risultando pressoché impossibile resistere al caldo. Quindi l'uso che se ne fa è davvero limitato. E trovarne una usata sul nostro mercato? Beh, escludendo le ostiche right hand drive, i prezzi della vettura, causa l'evidente rarità specie per una immatricolazione italiana, sono andati alle stelle, se poi è una targa nera l'approccio è quasi irraggiungibile.

Guidarla però dà una soddisfazione straordinaria, è un piccolo missile e con lo spazio dietro i sedili ci puoi andare anche a fare la spesa. E' probabile che qui da noi ne circolino al massimo la metà di quelle immatricolate, più qualche esemplare che viene dall'estero. Curiosità e interesse nei suoi confronti ce ne sono

sempre, come abbiamo potuto riscontrare a Padova lo scorso ottobre. Quest'auto è un vero fiore all'occhiello per il nostro Club, cosa che ci rende davvero felici e ci lusinga molto. Ci piacerebbe solo una maggior partecipazione del modello ai nostri eventi, la GT6 non deve rimanere una cosa per pochi eletti e vorremmo condividerla il più possibile con un sempre maggior numero di appassionati.

*Pietro Noè e Lanfranco Fulvi*

## TRIUMPH GT6 LA PRODUZIONE

Mk1	95hp
Dal Luglio 1966 al Settembre 1968	
Numeri di telaio <> KC 1 - KC 13,752	
Numero telaio modifica <> dato non disponibile	
Numero motore <> KC	
Numero cambio <> KC	
Numero differenziale <> KC	
Totale prodotte <> 15.818	
Totale vendite in Italia <> dato non disponibile	
Prezzo base in Italia <> 2.090.000 Lire	

Mk2	104hp
dal Luglio 1968 al Dicembre 1970	
Numeri di telaio <> KC 50,000 - KC 83,397	
Numero telaio modifica <> KC 75,000 - Ott. '69	
Numero motore <> KC 50,001	
Numero cambio <> KC 50,001	
Numero differenziale <> KC, KD (Overdrive)	
Totale prodotte <> 12.066	
Totale vendite in Italia <> 22	
Prezzo base in Italia <> 2.190.000 Lire	

Mk3	98hp
dal'Ottobre 1970 al Dicembre 1973	
Numeri di telaio <> KE 1 - KE 24,218	
N. telaio Mod. <> KE 10,000 - Gen '72 - KE 20,000 - Feb. '73	
Numero motore <> KE	
Numero cambio <> KE	
Numero differenziale <> KC, KD (Overdrive)	
Totale prodotte <> 13.042	
Totale vendite in Italia <> 10	
Prezzo base in Italia <> 2.450.000 Lire	

**P.S.**

*Questi sono i dati ufficiali riportati su tutte le più autorevoli fonti che trattano Spitfire e GT6 (Thomason, Taylor, Dredge, Millerau-Bertin, Olivati) da cui però, emerge un evidente contraddizione tra il numero totale di modelli Mk1 prodotti (15812) e l'intervallo della relativa produzione che va da KC00001 a KC13752.*

*A tale anomalia non è stata data ancora una risposta certa, ma tale incongruenza è presente anche per le Spitfire nelle versioni "4" e MkIV.*

# "LE SPITFIRE NEL CUORE D'ITALIA"

## 1° Raduno R.I.T.S. in Umbria

11-12 giugno 2016

Raduno aperto ai modelli Triumph Spitfire e GT6

### MODULO DI ADESIONE

Cognome	Conduttore
Nome	
Indirizzo	
e-mail	
Tel./Cellulare	
Modello/Anno	
Targa/Isct. RITS	
Cognome	Navigatore
Nome	
Indirizzo	
e-mail	
Cellulare	

### Quote d'iscrizione

- 2 persone sabato e domenica € 300,00
- 1 persona sabato e domenica € 160,00
- 2 persone sabato € 160,00     2 persone domenica € 160,00
- 1 persona sabato € 80,00     1 persona domenica € 80,00

### Modalità di pagamento

La quota dovrà essere versata integralmente entro il 10/05/2016 per mezzo di bonifico bancario intestato a **Raffaele Nasta**. Gli iscritti sono pregati di contattare l'organizzatore (cell. 335 6682758) per confermare la partecipazione ed evitare spiacevoli malintesi.

IBAN: **IT6400344214239000065290876**

causale: **raduno Spitfire in Umbria**

ATTENZIONE: Nell'IBAN dopo IT64 c'è la lettera O, non lo zero.

Il modulo compilato deve essere inviato, allegando il CRO, entro la data suindicata, all'indirizzo e-mail: [raffaele.nasta@tin.it](mailto:raffaele.nasta@tin.it) oppure al fax 0823 1879291. Le iscrizioni non accompagnate dal CRO oppure pervenute oltre la data suindicata saranno accettate con riserva secondo la disponibilità di sistemazione. In questo caso si prega di contattare l'organizzatore prima di eseguire il bonifico in pagamento della quota allo scopo di verificare la reale disponibilità di posto.

*Firma per adesione*

Apponendo la firma si intendono accettate integralmente tutte le condizioni indicate nell'intero documento



# "LE SPITFIRE NEL CUORE D'ITALIA"

## 1° Raduno RITS in Umbria

11-12 giugno 2016



*British  
Racing Green*

Con il Patrocinio dei Comuni di



Spello



Foligno



Campello s. C.

e con la collaborazione di



FONTE DEL CITTUUNO  
FONTI DEL CITTUUNO



**SPELLO.** Centro di antiche origini umbre fu colonia in età triunvirale-augustea. Sotto Costantino divenne colonia *Flavia Constans*, come testimonia il Rescritto di Costantino conservato all'interno del Palazzo Comunale. Gastaldato del Ducato di Spoleto, è citata come *castrum* nel Basso Medioevo.  
Nel 1360 si concesse gli Statuti comunali. Dal 1389 al 1583, dominio dei Baglioni di Perugia, fu successivamente riassorbita dallo Stato della Chiesa, restandone parte fino all'Unità d'Italia. Nel 1829 ebbe il titolo di città.

E' molto difficile riassumere in poche parole tutto l'enorme patrimonio storico, artistico ed architettonico di questo stupendo borgo con tutte le sue pregevoli chiese, i suoi archi le sue porte. Abbiamo stentatamente lo spazio per elencare le principali: la Porta Consolare di età triunvirale-augustea a tre fornici sormontata da tre statue, la Cappella Tega del sec. XIV, dotata di affreschi quattrocenteschi, il Palazzo dei Canonici, in cui ha sede la Pinacoteca, la Chiesa di S. Andrea, che custodisce affreschi del sec. XV, la Porta Venere di età augustea, anch'essa a tre fornici, affiancata dalle Torri di Properzio, e, dulcis in fundo, l'Anfiteatro romano risalente al I sec. d.C.

**ABBAZIA DI SASSOVIVO.** Attraverso una stretta valle scavata nei secoli dall'ormai secco Fosso Renaro, si giunge all'antica Abbazia di Sassovivo, abbracciata da olivi secolari e circondata da boschi di lecci, habitat di una fauna molto varia ed interessante.

Le origini dell'Abbazia risalgono al secolo XI. Il monaco Mainardo, di cui è attestata la presenza in loco nell'ultimo quarto del secolo, ne è considerato il fondatore.

L'abbazia godette di grande stima e fu oggetto di privilegi papali e di numerose donazioni che aumentarono di molto il controllo su chiese, cappelle, monasteri ed ospedali fino a spaziare da Roma a Spoleto. La lenta disgregazione culminò a causa dell'invasione delle truppe napoleoniche, nel 1700 e, nel 1860, con la fine dello Stato Pontificio. Il chiostro, completato nel 1229, costituisce il gioiello del complesso abbaziale assieme alla cripta.

**FOLIGNO.** Situata tra Perugia e Assisi, la città, a differenza della maggior parte dei comuni umbri, è adagiata in piano. Da vedere lo straordinario insieme architettonico costituito dal Duomo, dedicato a S. Feliciano, patrono della città che accoglie al suo interno il Museo Capitolare Diocesano e la Cripta di S. Feliciano; il Palazzo Comunale in stile neoclassico del XIII secolo affiancato dalla torre merlata del '400; Palazzo Trinci, ultimato ai primi del '400, al cui interno ha sede la Pinacoteca. Notevole la Sala del Consiglio con affreschi sulle volte e sulle pareti ed un enorme camino.

**FONTE DEL CITTUUNO E TEMPIETTO.** Nel comune di Campello, oltre al Castello ed a varie Chiese, si possono ammirare le Fonti del Cittuuno di Carducciana memoria, uno specchio d'acqua limpidissima circondato da una fitta vegetazione di salici piangenti e pioppi, che creano un'atmosfera romantica.

Poco distante dalle Fonti si trova la chiesa di San Salvatore meglio nota come il Tempio del Cittuuno, piccolo sacello a forma di tempio di origine paleocristiana, costituito da una cella preceduta da un pronao classico. Inserito nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO: "I Longobardi in Italia", testimonia la presenza della civiltà longobarda in Italia tra il 568 e il 774 d.C. ed è tra i più antichi esempi di arte sacra umbra.

Mentre sto scrivendo queste poche righe, è appena iniziato il 2016. Tra le e-mail di auguri ne trovo una di un caro amico che recita:

" E bravo Lello..... Ho visto che organizzati un raduno in Umbria. Bei posti, penso proprio che ci sarò anche io.

Ma che c'entri tu con l'Umbria???"

Bella domanda, mi dico, ma poi, nitidamente, mi tornano in mente i primi anni '70, bei tempi in cui ero un giovane musicista capellone con la barba incolta che partiva con l'autostop alla volta di un luogo magico in cui si teneva un magico festival di magia musica jazz. Indovinate un po' qual era questo luogo? No! Non ditemi che avete già capito! Ma sì, era l'Umbria con le sue città e i suoi borghi medievali. Umbria Jazz® era una rassegna di una settimana, organizzata in modo da proporre ogni sera un concerto in una località diversa. Inutile dire che rimasi stregato da quei posti che da allora in poi sono rimasti nel mio cuore e ai quali penso come a un'oasi di pace e serenità nei momenti di sconforto o semplicemente di stanchezza. Spostandomi con l'autostop, dormendo nel sacco a pelo sotto i portici, praticando qualche negozio mi è entrata nel cuore anche la gente dell'Umbria, sempre ben disposta ed anche paziente, alle volte, con questa marea di visitatori un po' male in arnese, con bagagli ridotti al minimo per esigenze di mobilità e pochi, anzi, pochissimi soldi in tasca (10.000 Lire, lo giuro). Alla partenza il mio bagaglio era costituito da un po' di mut ... Oh! scusate, volevo dire biancheria intima, un po' di calze, costume da bagno, scarpe da ginnastica (per lo più olezzanti come il gorgonzola), sandali infradito (radioattivi anche loro), qualche maglietta, un paio di pantaloni corti, un paio di jeans talmente consumati da essere quasi allo stato gassoso e qualche articolo igienico, il tutto stipato in un minuscolo zaino, oltre al sacco a pelo, naturalmente che fungeva anche da tappeto su cui ascoltare il concerto, oltre che da segnaposto, per cercare di "prenotare" i posti migliori nella piazza.

Vi pare sufficiente? Penso che già lo sia, ma aggiungete una serie di fine settimana di brevi vacanze, di gite e di escursioni e il gioco è fatto. Inoltre, se non bastasse ancora, in casa ho un affezionatissimo sponsor della regione al centro dell'Italia, nel suo cuore verde, appunto, cioè "il mio sedile destro", come scherzosamente, ma affettuosamente, un nostro consocio chiama la sua adorata spit-consorte.

La scorsa estate, infine, nel corso di un'ennesima vacanza da quelle parti, è scattata la decisione. Inoltre mi pare che l'Umbria sia l'unica (o quasi) regione d'Italia in cui non si è mai tenuto alcun raduno: vuoi vedere che, portando in giro le nostre spiderine, anche lì si scaldi qualche cuore in più per queste vetture? Magari! Comunque ne sarà valsa la pena. Grazie a tutti.

## Programma del raduno

Sabato 11 giugno 2016

Entro le ore 12:30 Registrazione equipaggi partecipanti presso Hotel della Torre a Matigge di Trevi (PG).

Ore 12:30 Aperitivo di benvenuto e light lunch servito a tavola in albergo.

Ore 15:00 Partenza per Spello (PG).

Ore 16:00 Parcheggio in piazza J. F. Kennedy con esposizione vetture e visita guidata del borgo.

Ore 19:30 Rientro in albergo.

Ore 21:00 Cena in albergo, premiazioni e credits.

Domenica 12 giugno 2016

Entro le 09:00 Registrazione nuovi equipaggi.

Ore 09:00 Partenza per L'Abbazia di Sassovivo.

ore 10:30 Partenza per visita del centro storico di Foligno con parcheggio ed esposizione auto in Piazza S. Domenico.

ore 12:00 Partenza per Campello sul Clitunno con visita al Tempio e alle Fonti del Clitunno (a metà strada circa vi sarà un breve photo-stop presso il pittoresco borgo di Trevi).

ore 13:30 Pranzo al ristorante "Fonti del Clitunno", saluti e commiato (partenza entro le 16:00).

Durante la manifestazione saranno percorsi circa 60 Km.

Il presente programma potrà subire variazioni che saranno comunicate al momento del perfezionamento delle iscrizioni.

-----  
Hotel della Torre\*\*\*

Via della Torre, 1 - 06039 Matigge di Trevi (PG)

Tel. 0742.3971

e-mail: [info@folignohotel.it](mailto:info@folignohotel.it) sito: <http://www.hoteldellatorre.eu>

Coordinate geografiche: LAT N 42° 54' 24" LONG E 12° 44' 01"

-----  
In caso di arrivo venerdì 10 giugno sarà possibile, eventualmente, andare a visitare il vicino borgo di Trevi a circa 5 km dall'albergo, e degustare una cena tipica in uno dei tanti ristoranti locali.

In alternativa sarà organizzata una cena tipica presso l'albergo.

In entrambi i casi è gradito il massimo preavviso in modo da ottimizzare i tempi e non subire disagi.

L'eventuale pernottamento di venerdì dovrà essere preavvisato all'organizzatore o prenotato direttamente in albergo quanto prima ed il pagamento, a prezzo agevolato (€ 60,00 doppia, €45 singola), avverrà a cura del Partecipante al momento della partenza domenica 12 giugno.

## Iscrizioni

Con l'iscrizione il partecipante accetta di uniformarsi alle Linee Guida per i raduni R.I.T.S. pubblicate sul sito [www.registrospitfire.it](http://www.registrospitfire.it).

Il sottoscritto chiede di partecipare in qualità di Pilota/Navigatore e sotto la propria completa responsabilità alla manifestazione in conformità al regolamento e alle norme in materia di Codice della Strada a cui dichiara di uniformarsi senza eccezioni, sollevando gli Enti organizzatori e il Comitato organizzativo da ogni responsabilità circa eventuali danni morali e/o materiali occorsi a se stesso e/o a veicoli e/o a terzi, avvenuti in occasione della manifestazione.

L'iscrizione al Raduno è condizionata alla sottoscrizione della dichiarazione liberatoria in materia di riservatezza e trattamento dei dati, anche audiovisivi, che sarà fornita dall'organizzatore al momento dell'accredito equipaggi. Il mancato rilascio di tale liberatoria da parte dell'intero equipaggio comporterà tassativamente e senza eccezione l'esclusione dalle attività del raduno.

## Come arrivare

### Per chi proviene da Nord

**Dal versante tirrenico:** Torre Matigge è facilmente raggiungibile. L'uscita consigliata dell'Autostrada A1 è Valdichiana. Si prosegue poi sulla strada a 4 corsie in direzione di Perugia, poi di Assisi, di Foligno e di Spoleto. Dalla Strada Statale n°3 Flaminia è consigliabile uscire a Sant'Eraclio zona Industriale (seconda uscita chiamata "Sant'Eraclio zona Industriale" venendo dal nord). All'uscita, alla rotatoria prendere a destra; dopo circa 200 metri si trova una torre medievale, la Torre Matigge. Girare a Sinistra per entrare in Hotel!

### Per chi proviene da Sud

**Dal versante tirrenico:** Torre Matigge è facilmente raggiungibile. L'uscita consigliata dell'Autostrada A1 venendo da sud è Orte. Si prosegue poi sulla strada a 4 corsie in direzione di Terni e Spoleto. Dalla Strada Statale 3 Flaminia è consigliabile uscire a Sant'Eraclio zona Industriale. All'uscita, alla rotatoria prendere a destra e dopo circa 200 metri si trova una torre medievale, la Torre Matigge. Girare a Sinistra per entrare in Hotel!

**Per chi proviene dal versante adriatico:** È consigliabile lasciare l'Autostrada A14 a Civitanova Marche. Si prosegue poi in direzione di Colfiorito, Foligno e Spoleto. Dalla strada Statale Flaminia si esce all'uscita Sant'Eraclio zona Industriale (seconda uscita chiamata Sant'Eraclio zona Industriale venendo dal nord). All'uscita, alla rotatoria prendere a destra e dopo circa 200 metri si trova una torre medievale, la Torre Matigge. Girare a Sinistra per entrare in Hotel!

-----  
Per informazioni e/o prenotazioni contattare:

**Lello Nasta**

**Cellulare: 335 6682758**

**Fax/Casa: 0823 1879291**

**e-mail: [raffaele.nasta@tin.it](mailto:raffaele.nasta@tin.it)**

**fotoSPIT**



**IN ALTO:**

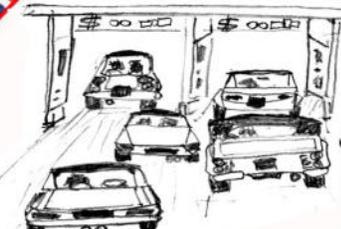
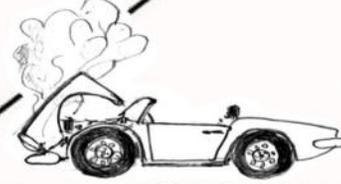
Angelo Ristori con la sua GT6 nel 2013, attualmente la GT6 è in fase di restauro totale

**IN BASSO:**

Gli amici Stefania e Chicco Vandone ci hanno inviato una simpaticissima foto in cui la loro Spit 1500 è co-protagonista insieme allo sposo Emanuele, loro primogenito, la sposa Teresa e il piccolo principe Guglielmo. Le nozze sono state celebrate con rito civile a Fortunago (PV) lo scorso 5 luglio 2015. Auguri alla famiglia Vandone da tutti gli amici del Rits!



# DUCK'S SPITFIRE

 <p>29</p>		<p>BATTERIA SCARICA TORNA AL N°15</p>  <p>27 26</p>
<p>CODA AL CASELLO SALTA UN TURNO</p> <p>30</p>		<p>47 46</p>
<p>HAI MONTATO L'OVERDRIVE VAI AL n° 39</p> <p>31</p>		<p>48</p>
<p>32</p>		
<p>33</p>		
<p>LAVORI IN CORSO! TORNA AL N° 27</p> <p>34</p> 		<p>WIL</p>
<p>35</p> 		
<p>36 L'ACQUA BOLLE TORNA AL N°24</p>		<p>37</p> <p><b>WAT</b></p> <p>VIVA IL RITS! TIRA ANCORA 38</p>
<p>38</p>		<p>39</p> <p>DISCOR SALTA</p>



1

2

3



W IL RITS!  
TIRA ANCORA 4

5

6

7

HAI DIMENTICATO  
LE CHIAVI  
FERMO UN  
TURNO

8

# WIRE GAME

25



ASSICURAZIONE SCADUTA  
TORNA AL N° 16

W  
IL RITS

24



23

22



SENZA BENZINA  
TORNA AL N°7

20



W IL RITS!  
TIRA ANCORA

19

18

PIOVE METTI LA CAPOTTINA  
FERMO UN TURNO

44



43  
LUCI SPENTE  
FERMO UN  
TURNO



DEVI FARE LA  
REVISIONE  
TORNA AL N°37

42

17



RUOTA BUCATA  
SALTA UN TURNO

16

15

HAI IL TELEPASS  
TIRA ANCORA IL  
DADO

14

# R.I.T.S.



CORSO DEL PRESIDENTE  
UN TURNO

40

41

9

10



11

STRADA GHIACCIATA  
FERMO UN TURNO

12



FUMO NERO ALLO SCARICO  
TORNA AL N°3

13

CHICCOMATITA

# MINI RADUNI CRESCONO

## IL FRITTO MISTO PIEMONTESE

### SI GUSTA IN COMPAGNIA!

#### Bricherasio (TO) – 31 gennaio 2016

Che in inverno nevichi, piova o esca il sole con temperature primaverili, per le Spit non cambia nulla: a gennaio sono quasi tutte in letargo, in manutenzione ordinaria o straordinaria, in garage o in officina, anche loro hanno bisogno di riposare le membra e non gradiscono essere disturbate.



La compagnia di amici piemontesi del Rits

Ma il nostro “gruppo-vacanze-Piemonte” non rinuncia mai ad organizzare qualche uscita fuori porta domenicale e questa volta il “fritto misto” è stato galeotto. In 14 adulti e 2 bambini ci siamo ritrovati a Bricherasio, delizioso paesino all’inizio della Val Pellice, intorno ad una lunga tavolata della Locanda Brich e Bass, raggiunta a piedi dal centro del paese con una lunga camminata tra collinette, orti e torrenti. A parte antipasti e dolci, ci sono state servite ad una ad una, ben 22 portate di frittura che vale la pena elencare, perché questo piatto fa parte della nostra cultura, storia e tradizione culinaria che tutto il mondo ammira (e ci invidia): cotoletta di vitello, cotoletta di maiale, salsiccia, cotoletta di pollo, granelle, rana, midollo ( “filone”), animella, cervello, fegato, pesciolini, melanzana, cavolfiore, finocchio, pavesino, albicocca, prugna, amaretto, bacio di dama, semolino al cioccolato, semolino alla scorza di limone, frittella di mela. Un eccellente Nebbiolo dei Marchesi di Barolo ha accompagnato pietanze calde e croccanti dai sapori unici, predisponendo tutti ad un’allegra e genuina convivialità. Si è colta l’occasione anche per definire altri dettagli del prossimo raduno in Piemonte, che quest’anno chiuderà la stagione 2016 e, vista anche la presenza straordinaria del nostro Claudio Quaglia, un piccolo ma sincero “Evviva il Rits!”, non si è fatto attendere. Ormai viene spontaneo.

*Paola Brusaporci*

# AUTOMOTORETRO®

L’edizione numero 34 di AUTOMOTORETRO’ ha battuto ogni record di affluenza di pubblico (oltre 63.000 presenze) confermando la formula vincente di unire, negli spazi contigui di Lingotto Fiere a Torino, le anime più diverse del motorismo: dalle auto e moto d’epoca alle supercar stile “fast & furious”, passando per una nutrita proposta di ricambi.

Quale che fosse l’oggetto del desiderio motorizzato, il minimo comune denominatore è stato sempre lo stesso: l’amore sconfinato per i motori che unisce gli appassionati di ogni età. Il calendario degli eventi in programma nei tre giorni della manifestazione è stato davvero ricco: si sono celebrati i 70 anni della Vespa, gli 80 anni della Topolino e i 50 anni dell’ Alfa Romeo Duetto e sono stati organizzati numerosi incontri dedicati agli appassionati di veicoli da corsa e relative elaborazioni.

L’edizione di quest’anno ha poi registrato un incremento del 50% della presenza delle moto: proprio in questo contesto, una Triumph due ruote ha fatto bella mostra di sé presso lo stand del Registro Storico dedicato a questo glorioso marchio “cugino” di quello che ha realizzato le nostre amate ”Spitfire”.

Si tratta per la precisione di una 3HW del 1943 che, dopo le fatiche della seconda guerra mondiale e una successiva carriera da

“civile”, è ritornata a nuova vita nel 2013 dopo un lungo restauro, giusto per tenere compagnia nel box alla mia 1500!

*Fabrizio Cortese*



Gli amici di Torino allo stand Triumph

# Spit Relax in Valpolicella

2-3 luglio 2016



## COME ARRIVARE

Uscita autostrada A4 Verona nord direzione Valpolicella ultima uscita Tangenziale direzione Negrar e poi seguire per Arbizzano "Baita Santuario Madonna del Carmine".

**Raduno Triumph Spitfire aperto  
a tutti i modelli Spit e GT6.**

## PROGRAMMA

### Sabato 2 luglio

#### ORE 10,00 - 11,30

Accoglienza e registrazione equipaggi ad Arbizzano presso "Baita Santuario Madonna del Carmine" (via S. Maria Arbizzano di Negrar - Verona).

#### ORE 12,00

Aperitivo e pranzo.

#### ORE 14,00

Inizio tour tra i vigneti della Valpolicella. Visita all'antica Pieve romanica di S. Floriano e museo privato della moto di Franchini Gino.

#### ORE 15,00

Arrivo a "Villa Quaranta" (via Ospedaletto, 57 Ospedaletto di Pescantina - Vr) dimora seicentesca, una delle più incantevoli ville della Valpolicella. Check-in e pomeriggio libero per uno Spit-Relax in un'oasi di benessere (massaggi e sauna esclusi).

#### ORE 20,30

Cena di Gala nello splendido salone affrescato di "Villa Quaranta" - Consegna riconoscimenti Pernottamento.

### Domenica 3 luglio

#### ORE 08,00 - 08,45

Colazione e registrazione nuovi equipaggi presso la sala colazioni di "Villa Quaranta" ad Ospedaletto di Pescantina - Verona.

#### ORE 09,00

Inizio tour con la visita guidata di S. Giorgio Ingannapoltron, proseguimento poi con il giro dei vigneti e sosta al sito archeologico "Ponte di Veja". Visita alla cantina "Berzacola" con degustazione di vini e formaggi del territorio.

#### ORE 13,30

Pranzo presso il ristorante "Locanda 800" in località Moron di Negrar.

#### ORE 16,00

Chiusura della manifestazione.



Il percorso totale sarà di circa 50 km di cui 30 all'interno del parco regionale della Lessina.



*British  
Racing Green*

**TOP GARAGE**  
AUTOMOBILI DI PRESTIGIO  
LOGRATO - BS



# Spit Relax in Valpolicella

2-3 luglio 2016



## SCHEDA D'ISCRIZIONE

COGNOME \_\_\_\_\_ NOME \_\_\_\_\_  
INDIRIZZO VIA \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_  
CITTÀ \_\_\_\_\_ N° ISCR RITS \_\_\_\_\_  
TEL/CELL \_\_\_\_\_ E-MAIL \_\_\_\_\_  
MODELLO AUTO \_\_\_\_\_ ANNO FABBRICAZIONE \_\_\_\_\_

Gli interessati sono pregati di contattare gli organizzatori prima di effettuare il pagamento della quota al fine di verificare la disponibilità dei posti. SONO AMMESSI CON PERNOTTAMENTO 25 EQUIPAGGI.



## SCADENZA ISCRIZIONI 30 MAGGIO 2016

### MODALITÀ DI ADESIONE

- € 350 - 2 PERSONE 2 GG. con pernottamento       € 120 - 2 PERSONE O SABATO O DOMENICA  
 € 250 - 1 PERSONA 2 GG. con pernottamento       € 70 - 1 PERSONA O SABATO O DOMENICA  
 € 200 - 2 PERSONE 2 GG. senza pernottamento  
 € 100 - 1 PERSONA 2 GG. senza pernottamento

Il sottoscritto chiede di partecipare in qualità di pilota/navigatore e sotto la propria completa responsabilità alla manifestazione in conformità al regolamento e alle norme in materia di codice della strada a cui dichiara di uniformarsi senza eccezioni, sollevando gli Enti organizzatori e il Comitato organizzativo da ogni responsabilità circa eventuali danni morali e/o materiali occorsi a se stesso e/o a veicoli e/o a terzi, avvenuti in occasione della manifestazione. L'iscrizione al raduno è condizionata alla sottoscrizione della dichiarazione liberatoria in materia di riservatezza e trattamento dei dati, anche audiovisivi, che verrà fornita dall'organizzazione al momento dell'accredito equipaggi. Il mancato rilascio di tale liberatoria da parte dell'intero equipaggio comporterà tassativamente e senza eccezione l'esclusione dalle attività del raduno. "iscrivendomi accetto di uniformarmi alle linee guida per i raduni R.I.T.S. pubblicate sul sito [www.registrospitfire.it](http://www.registrospitfire.it)".

La scheda d'iscrizione, debitamente compilata e unita alla copia dell'avvenuto pagamento dovrà essere spedita a:  
Alessandro Marchetti Via Vasco de Gama 6C - 37024 Arbizzano di Negrar (Vr)  
oppure via mail a: [ale.marchetti58@gmail.com](mailto:ale.marchetti58@gmail.com)

Bonifico intestato a: **Alessandro Marchetti**  
Banca: **Valpolicella Benaco Banca filiale Arbizzano**  
Iban: **IT98B083155960000000102130**  
Causale del versamento: **Iscrizione raduno Valpolicella**



Organizzatori e coordinatori dell'evento:  
Alessandro Marchetti 340-2421291  
P. Luigi Panni 333-2731508

DATA \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_

# THE RITS PROFESSIONALS



Lena e Peppino Cipriani, Paola Brusaporci e Germano Barberis

L'idea di questa nuova rubrica "a puntate" ci è stata suggerita da una famosa serie poliziesca degli anni '70 in cui, al di là delle storie d'azione, si potevano ammirare auto inglesi di quegli anni come Jaguar, Rover, MG, Mini e Triumph. Non certo in veste di agenti segreti, ma nei panni di veri PROFESSIONISTI ed esperti del loro settore, saranno protagonisti in questo e nei prossimi servizi uomini che, oltre a possedere una Spit, si occupano di macchine d'epoca per MESTIERE.

## The Professional: Peppino Cipriani

Meccanico ci sono diventato per caso, perché a Terlizzi (BA) ero un giovane elettricista e operatore cinematografico. Mio fratello, emigrato a Torino, lavorava presso un'officina come meccanico fino a quando il suo capo-officina decide di mettersi in proprio senza potersi più permettere di pagare un ragazzo già esperto. Aveva bisogno di un garzone e mio fratello pensò a me. Avevo 14 anni e mezzo, sono emigrato anch'io e per 6 mesi ho lavorato in nero. Il 1° giugno del 1963 ho finalmente avuto il libretto, avevo compiuto 15 anni!

I primi lavori li ho eseguiti sulle Lancia: Appia, Ardea, Flavia, Fulvia, tutte auto di persone bene. Solo nel 1968 ho cominciato a ungermi le mani con le Jaguar e altre macchine inglesi, con Maserati e Mercedes, attirando in officina la crème de la crème della clientela torinese.

Dal 1974 al 1980 ho lavorato presso la BEPI Koelliker Automobili Torino, concessionaria British Leyland che vendeva anche Spitfire. Però solo quando mi sono messo in proprio ho iniziato a riparare anche le Spit: tra il 1980 e il 1997 insieme ad un socio abbiamo aperto la MG CARS e la mia carriera di meccanico ormai riguardava quasi esclusivamente auto inglesi.

Nel 2009 mi decido e compro una Spit, forse proprio convinto dal fatto che è già iscritta al Rits e... con il numero 02!! Il restauro era già stato fatto dall'ex proprietario torinese ed ha richiesto solo una parziale revisione al motore.

Sulle auto d'epoca io eseguo lavori di meccanica generale, appoggiandomi ad altri professionisti elettrauto e carrozzieri per lavori seri ed impegnativi. Per piccoli interventi invece me la cavo anche da solo. Con i miei colleghi mi piace scambiare opinioni e insegnare i trucchi del mestiere non mi è mai dispiaciuto, ne vado fiero e non sono mai stato geloso di trasferire, anche a professionisti, le mie conoscenze.

La Spitfire è una macchina semplice e quindi indistruttibile. Punto davvero delicato e debole è il retro-treno (semiassi), ma questo ormai si sa. La cosa più stupefacente, non ci ho creduto nemmeno io prima di provarlo, è che riesco ad entrarci e ad uscire nonostante la mia mole!

Certo, e questo lo voglio proprio dire, partecipare ai raduni del Rits non è mica come andare con i Jaguaristi! Gente con la puzza sotto il naso, invece al Rits no, tutta brava gente e soprattutto... tante belle donne!

## The Professional: Germano Barberis

Penso di essere nato meccanico. Mio padre gestiva un'officina di riparazione e vendita auto, ai tempi faceva di tutto: il meccanico, il gommista, il carrozziere e l'elettrauto. Dopo la scuola, mangiavo di corsa e poi scappavo subito in officina, fino alla sera. Non ricordo di aver mai studiato nel pomeriggio, mi alzavo sempre all'alba per fare i compiti. Finite le medie, tempo pieno in officina, per me era un divertimento, avevo tutto da imparare. Dal 1975 al 2008 ho gestito un'officina autorizzata OPEL, auto sulle quali mi sono poi specializzato. In quel periodo ero attratto dalle macchine moderne, tecnologiche, ma poi con il passare del tempo ho iniziato ad appassionarmi di vecchie auto e ho cominciato (quasi per gioco) a collezionare macchine d'epoca: Fiat, Alfa Romeo, Mercedes, per poi passare alle inglesi, una SPITFIRE 1500 del '77, una DAIMLER SOVREIGN 4.2 Prima Serie e una JAGUAR XJ6 4.2 del '70. Da giovane consideravo la meccanica inglese preistorica, ma col passare degli anni tutte le cose vengono percepite con uno sguardo diverso, tanto che quando oggi devo fare viaggi di piacere, preferisco farli con auto storiche.

Ho comprato la Spit per mia figlia Federica, come regalo della maturità. Lei l'ha guidata per tanti anni fino a quando ha messo su famiglia e da qualche anno la sto usando io. E' ben conservata, non è stato necessario un grosso restauro. Io non amo restauri eccessivi, mi piace ammirare la conservazione di un'auto, con tutti i segni dell'età che la rendono più vera e più affascinante (come una donna). La Spit è una fabbrica di rumori, è nata vecchia, però è proprio questo che la rende diversa dalle altre: se si rompe basta un cacciavite, un paio di pinze e un fil di ferro che ti riporta sempre a casa. E' facilissimo reperire i pezzi di ricambio e questo è un altro grosso vantaggio. E poi è carina, molto carina. E poi, scusate, c'è il Rits! Mi sono iscritto al Registro nel 2000 in occasione dell'Automotoretrò di Torino, ma partecipo ai raduni con Rosi dal 2007. In questi anni ho formato tanti ragazzi, ognuno dei quali ha poi preso la sua strada, chi in proprio chi presso altre officine, ma con tutti ho mantenuto un ottimo rapporto e questo mi fa tanto piacere. Adesso in officina sono solo (sono in pensione); a tenermi compagnia ci pensano il mio appassionatissimo nipotino Carletto di 3 anni e mio padre che di anni ne ha 84!. Egoisticamente vorrei tanto trasmettere a Carletto la mia passione per le macchine... Intanto lui se ne va in giro per l'officina con la sua tuta Ferrari e trascorre tantissime ore con me, con entusiasmo e tanta curiosità... Il mio sogno nel cassetto: continuare a sporcarmi le mani solo sulle storiche.

Un grazie molto speciale ai nostri Professionisti Peppino e Germano che ci hanno rilasciato le interviste con molta simpatia e disponibilità. Ci ritroveremo alla prossima puntata per presentarvi altri protagonisti meccanici del nostro Registro!

a cura di Paola Brusaporci

# AB VRBE CONDITA

## DALLA SPIT AL RITS,

### DOVE NASCE E DOVE APPRODA UNA PASSIONE

#### LELLO SI RACCONTA

Tutte le favole sono a lieto fine e ora vi spiego perché. Pensando a quanti anni fa è avvenuto il mio primo “incontro ravvicinato” con la Spitfire, posso tranquillamente iniziare questa “testimonianza” (il termine è della mia amica Lucia) nel modo seguente.

C'era una volta, tanti tanti anni fa, un reame lontano lontano che chiameremo Caserta, tanto per dargli un nome, in cui viveva un ragazzo di una decina d'anni, magrolino, bassino per la sua età, che chiameremo Lello, tanto per dargli un nome. Lello amava giocare con le automobili, anzi conosceva tutte le marche e i tipi di macchine; oltre a questo, però, il ragazzo amava anche strimpellare la chitarra.

Un giorno un amico più grande, Angelo, tanto per dargli un nome, musicista ormai affermato, compose una canzone che venne poi cantata dalla famosa Rita Pavone e che ebbe un certo successo, essendo il lato B del notissimo 45 giri “La partita di pallone”. Per la cronaca, la canzone si chiamava “Amore twist”. Angelo, beato lui, guadagnò così un bel po' di soldi che gli consentirono di trasferirsi in Inghilterra per alcuni anni. Ciò lo rese un mito per Lello e per tutti i ragazzi che, come lui, amavano i Beatles e i Rolling Stones. Conclusa l'avventura, Angelo tornò a casa e prese ad aggirarsi per le strade di Caserta al volante di una macchina scoperta, rossa, con guida a destra e targa inglese e vissero a lungo così (lui e la spider) felici e contenti.

A questo punto la storia termina, ma voi, in preda all'incertezza, vi starete certamente chiedendo: “Con che macchina sarà tornato a casa Angelo?” Ebbene, a costo di sconvolgermi, svelerò il fitto mistero che aleggia intorno a questo interrogativo. Prima, però, controllate le emozioni e mettetevi seduti: si trattava di una bellissima Spitfire mk2.

Inutile dire che (ormai avrete individuato il Lello di cui sopra) ne rimasi folgorato all'istante e pensai malinconicamente e con una punta di sana ma giustificata invidia: “Chissà se riuscirò mai ad averne una anch'io?” Piano piano però, fui assorbito da tante cose e quel bagliore rosso gradualmente fu accantonato, rimanendo nel dimenticatoio per lunghissimi anni.

Siamo ormai arrivati, tra una cosa e l'altra, tra una decina di chili e l'altra, al III millennio. Da quei giorni sono passati trentacinque anni, quando avviene un fatto singolare.

Avendo restaurato la vecchia casa del nonno del mio capo, nonché navigatore, nonché “sedile destro” e ubicata (la casa, non il capo) in Formicola, un ameno paese dell'alto casertano che alcuni di voi ricordano, ho avuto modo di conoscere un comune amico: Michele Russo, originario del luogo.

Un sabato d'estate, correva l'anno 2000, Michele mi disse: “Perché oggi pomeriggio non ci facciamo un giro nei dintorni?” Io gli risposi: “Sì, volentieri” e lui: “Vengo a prenderti io”. Nel pomeriggio, infatti, Michele passò a prelevarmi, ma non indovinerete mai con che macchina venne. Beh, forse sforzandovi un po'... Appena la vidi, bellissima, verde inglese, lucida, ruote a raggi, mi sembrò che quei trentacinque anni fossero stati un attimo. Tutti i miei ricordi riapparvero nitidamente all'istante. La decisione fu immediata: “La voglio”.

Fu così che, dopo qualche ricerca, comprai anch'io la mia Spit e cominciai il restauro, che peraltro non è ancora finito (e non penso finirà a breve). Ricordo il primo commento di mia moglie, in linea con tanti altri, immagino: “I bambini piccoli giocano con le macchinine piccole, i bambini grandi con le macchinine grandi”, ma ci misi poco a scoprire che anche lei era innamorata della nostra Spit: del resto, da ragazzina aveva abitato nello stesso palazzo dove dimorava il mitico Angelo e aveva visto anche lei quella favolosa spider rossa con guida a destra, sbavandole dietro (alla spider, non ad Angelo, sia ben chiaro).

Su quella macchina abbiamo percorso insieme tanta strada: in questo 2016, addirittura, la nostra european roadster compie i suoi primi quarant'anni. Forse li dimostra, ma noi continueremo ugualmente a trattarla come una bambina e le stiamo preparando un bel regalo.

A parte la gioia di aver coronato un sogno, la cosa migliore è che la Spit ci ha dato modo di conoscere tanti nuovi amici, con i quali è un piacere ritrovarsi e che rappresentano il vero valore aggiunto di tutta la vicenda. Michele me l'aveva detto subito, ma io non me ne sono reso conto fino a quando non l'ho provato di persona.

*Lello Nasta - Campania*

P.S. Siamo, ormai, quasi alla fine di questo luminoso inverno, quindi tra poco ricomincerà la stagione dei raduni e potremo così ritrovarci tutti altre volte ancora. Spero allora che ci incontreremo anche in occasione del raduno che stiamo organizzando in Umbria a metà giugno. Sarà la prima volta per le Spit. I luoghi, ve lo assicuro, sono fantastici e ricchi di bellezze naturali, di storia e di cultura; la gente, poi, è splendida, come il cibo. Vi aspettiamo tutti e non vediamo l'ora di riabbracciarvi.



Lello Nasta e Betta Fusco

## ARISTIDE SI RACCONTA

Anche per me é arrivato il momento di parlare del mio Amore (con la A maiuscola) per la Spit, Amore che cresce sempre più col tempo come tutti i veri Amori.

### **Preludio**

Le auto sportive, ed in particolare le spider inglesi di modeste dimensioni, mi sono sempre piaciute e le guardavo con ammirazione e desiderio e quando sono arrivato ad un certo punto della mia vita, con maggior tempo a disposizione e maggiori possibilità economiche, ho iniziato a guardarmi in giro per poter soddisfare il mio sogno.

### **L'incontro**

Scorrendo "Secondamano" ho adocchiato tra le inserzioni una Triumph Spitfire, che peraltro non conoscevo bene, e sono andato a vederla con mio figlio Alessandro. Era una luminosa giornata e la Spit era posteggiata fuori dal box in una strada privata sotto un bel pino marittimo nel quartiere più elegante di Genova (Albaro). Carrozzeria scintillante che ci ha conquistati a prima vista, il prezzo non ci sembrava alto (11 milioni di Lire del '96), anche perché forse non eravamo pratici, e così siamo tornati con un meccanico di fiducia che, anche per farci un piacere viste le nostre espressioni, ci ha dato l'ok. Ci siamo detti: "Ma si prendiamola, tanto se non ci piace più possiamo sempre cambiarla".

### **Vita con la Spit e il RITS**

Le prime uscite sono state disastrose, senza esperienza e con il timore, sempre presente, di restare per strada. Abbiamo iniziato i lavori di restauro finché siamo riusciti a metterla in grado di partecipare al suo primo raduno a Bogliasco (12 km da Genova). Era il 1997, Lei per noi era una bimba di un anno e ci siamo subito iscritti al RITS. A quanti raduni abbiamo partecipato!!! Via via allontanandoci sempre più dalla nostra città, conoscendo tante persone gentili e simpatiche, tanti amici che é sempre un piacere incontrare ai raduni.

I raduni, uno degli aspetti più entusiasmanti del nostro Registro, sono stati sempre belli, alcuni bellissimi, e mi hanno dato la possibilità di vedere tanti luoghi, città, paesaggi confermandomi che l'Italia é un paese meraviglioso che dovrebbe essere maggiormente apprezzato, prima di tutto da noi Italiani. E di questo devo ringraziare il RITS.

### **Emozioni**

Che bello quando siamo in fila, tutti insieme, percorrendo strade con scorci emozionanti con le nostre macchinine tutte eguali e nello stesso tempo tutte diverse per modello, per colore e per particolari, sempre eleganti e ben inserite nel paesaggio. Ho partecipato ad altri raduni dove le auto erano tutte diverse e, anche

se molto blasonate, creavano una "mistura" poco elegante per non parlare dei partecipanti, per lo più spocchiosi e poco socievoli.

### **Le Sue virtù**

E' piccola con una bella linea laterale (per me superiore alla Duetto), mi piace il suo lato B. Ha un bel bagagliaio (parlo della Mk IV, i finestrini scendono e salgono facilmente a differenza di altre spider inglesi tipo MGB, TR 3 ecc. Ha parecchio spazio dietro i sedili, si può accedere facilmente al motore per la manutenzione e riparazione. E, anche se motore e trazione posteriore non sono eccezionali, alla fine resiste sempre, si può utilizzare con piacere e percorrere molti chilometri con facilità e comodamente a capote abbassata con l'aria che ti avvolge, immersi nell'ambiente come se si fosse seduti in poltrona.

### **I viaggi**

Quante volte con la Lucia, oltre ai bei raduni RITS, siamo andati in vacanza sia al mare che in montagna (oltre i 2500 mt), passando dalle pianure alle città. Ha resistito a violenti nubifragi e a spostamenti durante ben tre alluvioni in atto a Genova. Non so cosa si possa pretendere di più da una spiderina d'epoca che ci scorazza sia d'estate che d'inverno e anche con la neve con le sue belle catene.

### **Il meccanico**

Se la nostra Spit é in ordine perfetto un grazie va anche al mio meccanico privato, mio figlio Alessandro, capace, preciso e sempre disponibile, ormai io sono soltanto l'aiutante.

### **La navigatrice.**

Sulla nostra "Ziguela" é sempre presente anche la Lucia che afferma che é l'auto più comoda che esista e sulla quale viaggia molto volentieri senza protestare mai anche per centinaia di chilometri e, se é il caso, facendo delle belle dormite o lavorando all'uncinetto sia su strade lineari che a curve, lei si rilassa e basta (c'è anche da dire che la mia non é mai una grande velocità)

### **Conclusione.**

La frase che avevamo detto "Semmai possiamo sempre cambiarla" ormai é anacronistica perché non la venderemmo di certo. Anche quando non ci sarò più io penso che Alessandro, che a volte ne elenca burberamente i difetti e le carenze meccaniche, non la venderebbe mai. Dopo tutto il tempo passato con Lei e i lavori eseguiti ci si é affezionato.

Posso affermare di essere sempre più innamorato della mia Spit che mi ha dato tanto, oltre ogni più rosea aspettativa e pertanto dico: GRAZIE SPIT GRAZIE RITS.

*Aristide Zamboni - Liguria*



# “SFIDA” FOTOGRAFICA TRA SPITFIRE E MODELLE

## Intervista a Pietro e Giovanni Corbo

*In che occasione e dove sono state scattate queste foto?*

Questo servizio è stato effettuato in occasione della manifestazione annuale che si svolge presso l'AUTODROMO VALLE DEI TEMPLI a Racalmuto (Agrigento), denominata “HISTORIC RACE” e dedicata alle auto d'epoca. I visitatori possono assistere e partecipare a gare di velocità, visitare la fiera di auto e ricambi e la mostra scambi. Il direttore del circuito e responsabile marketing dell'evento è Michelangelo Romano, socio del RITS.

*Cosa rappresentano i personaggi delle foto e quale è il loro ruolo?*

Le ragazze che si sono offerte da modelle sono nostre amiche e ragazze comuni. Attraverso di loro abbiamo voluto rappresentare la donna immagine degli anni '50-'60 e il mondo delle Pin-Up. I fotografi Giuseppe Lo Pilato e Gerlando Sciortino si sono divertiti a fare scatti coloratissimi e divertenti sullo stesso circuito, per poi pubblicare le foto sul sito ufficiale del circuito [www.autodromovalledeitempli.com](http://www.autodromovalledeitempli.com) come servizio promozionale dell'evento.

*Come mai la scelta di questa ambientazione e dello stile Pin-Up?*

E' stata una scelta legata al Custom Culture e ad un ambiente in cui viene condivisa una forte passione per gli anni '50 e '60. Naturalmente, la maggior parte dei componenti di questo gruppo possiede un'auto d'epoca di quegli anni!

*Dove sono state pubblicate le foto e quali commenti hanno suscitato?*

Le foto oltre ad essere pubblicate sul sito ufficiale del circuito e su quello dell'evento, hanno animato le pagine di Facebook, generando tantissima curiosità ed interesse sia sull'evento che sul mondo delle pin-up in particolare! I commenti sempre positivi e divertenti tanto che, durante e al termine della manifestazione, sono apparse anche tante foto scattate in tempo reale.

*A questo punto non potete negarci qualche accenno alla vostra storia con la Spit...*

(Giovanni racconta) Ho visto per la prima volta la Spit a 6 anni e poi, per i due anni successivi, sono rimasto accanto a papà nel vederla nascere, grazie a un lunghissimo e totale restauro. E' il ricordo più bello che ho della mia infanzia.

Era arrivata dalla Germania nel 1975, colore allucinante: argento perlino. Pietro, mio padre, la vede girare per 3-4 mesi per le vie di Naro (AG), suo paese natio, poi ne perde le tracce, come fosse scomparsa. Tra il preoccupato e l'incuriosito, dopo 4 anni Pietro scopre che il meccanico del paese può svelargli dove si trova.

Lo sa semplicemente perché la deve demolire e liberare il garage. E come succede con Babbo Natale, Pietro la riceve in regalo.

La poveretta rimane nel garage Corbo ferma per i successivi 10 anni e solo nel 1990 inizia il restauro. Smontata e sabbiata, nel 1992 viene reimmatricolata in Italia e io avevo 8 anni.

E' una Spit 4 HP con overdrive di serie in assetto corsa. Offrono a mio padre 25 milioni più altri 8 per scambiarla con una TR3 restaurata. Ma mio padre rifiuta perché io, di veder andar via la Spit, non ne voglio neanche sentir parlare! La Spit è e rimane nostra.

Con il n.790 siamo diventati soci del RITS nel 2000 e abbiamo partecipato a 3 raduni, 2 a Trapani e uno a Caserta. Il Registro è una famiglia di amici. Noi vorremmo tanto organizzare un raduno in Sicilia, ma ci frena la problematica legata al coinvolgimento dei soci siciliani che dovrebbero partecipare numerosi, visto che la nostra isola è una meta lontana e, seppur appetibile, difficilmente raggiungibile dal “continente”, soprattutto in periodi fuori stagione (i migliori per visitare in pace la nostra terra)! Vedremo in futuro...

*Per concludere, che ne pensate se il Rits “imbandisse” un concorso fotografico tra i soci?*

Sarebbe una bella iniziativa, ma solo per foto amatoriali con protagoniste le nostre Spit! E perché no?



Ragazze Pin Up fanno l'autostop alla Spit dei Corbo

*G. Lo Pilato*



*G. Lo Pilato*

**Segnale di inizio della sfida sull'Autodromo Valle dei Templi (AG)**

Grazie ai nostri amici Pietro e Giovanni, che si sono lasciati intervistare in occasione della fiera annuale di Padova, lo scorso ottobre. La redazione è felicissima di pubblicare il loro simpatico servizio fotografico e di far conoscere ai lettori la loro storia con la Spit. Poterli incontrare in Sicilia forse è un sogno custodito nei

“cassetti” di molti di noi...ma in fondo, come faremmo a vivere senza sogni? Se saremo in molti a sognare un raduno in Sicilia e se è vero che l'unione fa la forza, allora forse questo sogno, prima o poi, si avvererà. Incrociamo le dita!

*a cura di Paola Brusaporci*

# NICKNAME SPIT

RITS 0274 - SPIT MK IV 1977 - ALESSANDRO ZAMBONI

## ZIGUELA

Ho scelto questo nome perché la mia Spit è sopravvissuta alla grande a viaggi sotto nubifragi (fra gli altri, tre tornando dai Raduni di Marca), allagamenti di strade (in Corsica, v. Spitnews anno 2009 nr. 34) e a ben tre alluvioni in atto a Genova, riuscendo sempre a “nuotare” come un pesciolino. Fra tutti mi è piaciuto il termine genovese “Ziguela” (pesce Donzella in italiano) per la sua livrea coloratissima e l'eleganza con cui nuota nei nostri mari, fra gli scogli, proprio come LEI cammina sulle strade a curve con il suo profilo filante da Spitfire.

*Aristide Zamboni*



La Redazione ricorda a tutti i possessori di Spit e GT6 di scriverci e indicarci il NICKNAME (soprannome) della loro amata auto d'epoca, svelandoci con simpatia il motivo della scelta! Avanti con la fantasia!!

# 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:** 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 - Omegna (VB) - Tel. 0323 61904  
Autocarrozzeria Vittoria, Via del Lavoro, 17/19 - Zona Industriale PIP - Asti - Tel. 0141 271753  
Euroriparazioni S.r.l., V.le del Risorgimento, 19 - Beinasco (TO) - Tel. 011 3497197  
Gualtiero Perassi v. Saluzzo ,29 - 10061 - Cavour (TO) - Tel. 0121 69087  
Autoriparazioni - Gommista - Riparazione e Restauro Auto d'Epoca Giacobino Pieraldo Via Garibaldi, 16  
Crevacuore (BI) - Tel. 015768548 - 3471366807

**LIGURIA:** Officina Riviera Carburatori, Via V. Veneto, 32 - Albenga (SV) - Tel. 0182 53096

**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  
Autofficina Manenti Eugenio, Viale Leone Tolstoj, 41 - San Giuliano Milanese (MI) - Tel. 02 984 6526  
Carrozzeria Stella, Via Marzabotto 12, San Giuliano Milanese (MI) - Tel. 02 984 5225  
Carrozzeria RS di Rossi e Sangalli - Via Sandro Pertini, 11 (zona artigianale) - Comun Nuovo (BG) - Tel. 035595825  
Officina Pasotti Ugo Via Montesuello, 225 - 25065 Lumezzane (BS) tel. 333 2188199

**VENETO:** Giovanni Chinello, Via Roma, 32 - Polverara (PD) - Tel. 049 9772206  
Andrea Masotto, Via Preare, 52/B - Verona - Tel. 045 942334 - 346 3258104

**EMILIA ROMAGNA:** Autofficina Campici Michele - Via del Giudizio, 8 - Pontelagoscuro (FE) - Cell. 345 3387639.  
Off. Piero Manuzzi - Via Daverio, 26 - Forlì - Tel. 0543 25641  
Astorcar di Astore Francesco - Via Dell'Industria, 3 - Talamello (RN) - Cell. 339 2647666  
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  
Autocarrozzeria Moderna di Belli - Via statale 467, 46 - 42013 Casalgrande - (RE) - 0522 840477 - 338 8317119

**TOSCANA:** Giulianetti Alessandro - Razzaguta Gastone, Livorno - Tel. 0586 503566  
Autofficina Cecchini Nilo - Via Fracastoro, Firenze - Tel. 055 4377383

**MARCHE:** Officina Zaffini Tonino - Via Rosmini, 12 - Pesaro - Tel. 0721 414867

**ABRUZZO:** Officina Meccanica Ippoliti Cesare A&C snc - S.S. 17 bis - bivio Torretta - L'Aquila - Tel 0862 29776 - 0862 64338

**LAZIO:** Autofficina Auto Retrò di Fabiani Augusto - Via Tavernella Val di Pesa, 42 - Tel 06 6553378 - 338 8164628  
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  
Servizio Carburatori - Giancarlo Nardi - Via Cardinal Altieri, 11/13/15 - Albano Laziale (RM)  
Telefono 06 9323806 - Cell 338 7237081 N.B. esegue interventi a domicilio su Roma  
Officina Iannilli Paolo - Restauro auto storiche - Via Tenutella, 16 - Ariccia (RM) - Tel 333 2893247  
Carrozzeria Auto nel Tempo - Via SS. Trinità, 89 Castelluccia di Marino - Marino (RM) - Tel. 06 96844510

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

**PUGLIA:** Officina Signorile e Di Grumo s.n.c. - Viale della Resistenza 82 - Bari - 080.5020263

**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



**NEWTON**  
COMMERCIAL



*classic car interior trim*



**Exclusive 10% On-line  
Discount for RITS  
Membership!**



Newton Commercial  
King George's Avenue  
Eastlands Industrial Estate  
Leiston, Suffolk  
England, UK  
IP16 4LL

Telephone: 44 1728 832 880

**Offerta speciale  
per i soci R.I.T.S.**

**fino al 31/05/ 2016**

**Per ottenere la  
password da inserire**

**nel check out**

**inviare una mail a**

**[info@registrosptfire.it](mailto:info@registrosptfire.it)**

Questa è la locandina del Raduno Internazionale GT6 che si terrà dal 6 all'8 maggio 2016 nello splendido scenario del Lago di Garda ed organizzato da "Triumph In Italy" per festeggiare i 50 anni della GT6.

Il raduno è dedicato esclusivamente a questo modello ma, eccezionalmente, è consentita la partecipazione ai soci RITS con vettura Spitfire, solo in caso di disponibilità di posti.

Per ulteriori dettagli e prenotazioni visitate la pagina dedicata all'incontro sul loro sito:

<http://www.triumphitaly.it/gt6.asp?yn0=v6>

**TRIUMPH IN ITALY**



**Raduno Internazionale Triumph GT6**

**Lago di Garda 6-8 Maggio 2016**

[triumphitaly.it/gt6](http://triumphitaly.it/gt6) [triumphitaly.it/forum](http://triumphitaly.it/forum) [triumphitaly.it/fb](https://www.facebook.com/triumphitaly) [info@triumphitaly.it](mailto:info@triumphitaly.it)

# QUOTE ROSA

## COMPETITION

Ormai me ne sono fatta una ragione. Devo stare al gioco e dimostrare (fingere) di essere una donna al passo coi tempi, open-minded per dirlo all'inglese, anticonvenzionale, senza tabu. LUI ne ha un'ALTRA ma, se ci rifletto bene, poteva anche andare peggio. Sebbene sia più giovane di me (è del '76) e conservi una taglia invidiabile, tonica e asciutta (e ci credo, va e viene continuamente dal chirurgo plastico Prof. Cipriani), LUI se l'è scelta simile a me, a partire dall'altezza (ridicola) e dalla carnagione (pallida tendente al giallo, Leyland White). Come ho fatto a scoprire la tresca? Questionone di fiuto.

A parte il fatto che ogni tanto LUI sparisce e sta chiuso per ore in garage (la loro alcova, pulita e arredata meglio del mio salotto!), un bel giorno, come accade nei film, ho trovato due prove calzanti accartocciate nella tasca del suo giubbotto. La prima era una fattura di una ditta americana, specializzata in creme di bellezza idratanti (per il suo di LEI cruscotto) e saponi liquidi esfolianti dai profumi esotici (per la sua di LEI carrozzeria); il secondo era uno scontrino della famosa catena Spitdonia, dove LUI aveva evidentemente acquistato una confezione di morbidissimi elastici per capelli (per assorbire l'olio che esce dalle sue di LEI pompa dei freni e frizione).

LUI, davanti all'evidenza più sfacciata, cosa fa? Me la presenta e propone di uscire in tre. Appena scesi alla prima sosta, LUI nota un microscopico escremento di piccione piazzato sul suo di LEI lato B: placando un'ira violenta, prende uno straccetto morbido appena umido e con estrema delicatezza inizia ad accarezzarla fino a farla tornare immacolata. Completamente allibita dalla scenetta, io immediatamente visualizzo tutte le patacche di sugo e vino sulle mie tovaglie, mai più sparite! Appena risaliti in macchina, LUI proietta lo sguardo assassino sul tappetino sotto le mie scarpe e mi chiede, placando un'ira violentissima, per quale motivo io non mi sia pulita bene le suole prima di entrare! Totalmente inebetita dall'affronto, io visualizzo le sue passeggiate in salotto mentre aspetta la cena, mordicchiando e sbriciolando grissini sul tappeto come fosse un criceto impazzito!

Era giunta l'ora della vendetta. LUI scende di nuovo dalla macchina e apre il bagagliaio, tirando fuori con orgoglio da pavone il "beauty-case" da viaggio di LEI pieno di orpelli di ogni genere, che LUI porta sempre nei LORO viaggi. Guarda che anch'io, mio caro, ho un beauty personale, dove trasporto tutto quello che mi serve: l'unica differenza è che io non ho un valletto impomatato che me lo porta! Vuoi la guerra? E guerra sia!

### BEAUTY DA VIAGGIO DI LEI

chiavi inglesi	<>	rimmel e lipstick
chiave per candele	<>	pettine
cacciaviti	<>	limetta per unghie
pinze	<>	pinzetta per sopracciglia
fil di ferro	<>	filo interdentale
fascette	<>	spille da balia, ago e filo
nastro isolante	<>	cerotti per vesciche
condensatore	<>	fondotinta compatto
puntine	<>	Autan punture insetti
spazzolina	<>	spazzolino da denti e dentifricio
alternatore	<>	specchietto doppio (vedo grande /vedo piccolo)
filtri aria	<>	spray profuma alito
manicotti	<>	braccialetti mal d'auto e di mare
cavi ricarica batteria	<>	pillole pressione bassa
candele	<>	Tampax
spray vetri	<>	Chanel n.5 (due gocce sul collo fanno miracoli)

### MIO BEAUTY DA VIAGGIO

Uomini, mai mettere due Signore in competizione: si rischia che finiscano per parlare di voi e alla fine della chiacchierata, decidano di diventare amiche inseparabili!

*Dedicato a tutte le amiche QR,  
Paola Brusaporci*

Vogliamo ricordare a tutti l'indirizzo e-mail della nostra Redazione, qualora vogliate inviare i vostri articoli, cronache, foto e... consigli. Chi desidera raccontare la sua testimonianza-esperienza come socio del RITS nella nuova rubrica "AB VRBE CONDITA" può contattarci via e-mail per conoscerne le modalità.

Scriveteci numerosi e ricordate: Spit-News è anche vostro!



[redazione.spitnews@registrosplitfire.it](mailto:redazione.spitnews@registrosplitfire.it)

Siringraziano per la collaborazione a questo numero: Massimo Beretta, Pietro Primo Noé, Lanfranco Fulvi, Raffaele Nasta e Betta Fusco, Angelo Ristori, Stefania Pepe, Chicco Matita, Fabrizio Cortese, Alessandro Marchetti, Gigi Panni, Renzo Frusi, Lena e Peppino Cipriani, Germano Barberis, Aristide Zamboni, Pietro e Giovanni Corbo, Lo Pilato e Sciortino e le modelle Pin-up, Andrea Clerici, Alessandro Carpentieri, Marco Iannella, Lucia Durante, Paola Brusaporci, BRG di Franco Franchini e Newton Commercial.