

# SPIT-NEWS

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

ANNO 2012

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 43





**N**ello scorso numero dello Spit-News vi avevo promesso una sorpresa ed eccola!  
 L'adesivo RITS del 50th della Spitfire!  
 E' un pezzo prodotto in numero limitato a 500 pezzi esclusivamente per i soci del Registro da attaccare alla vostra Spitfire. E' un logo tutto nostro, disegnato da noi, spero sia un gradito omaggio a tutti voi per festeggiare questo importante traguardo.  
 L'anniversario della Spitfire sarà evidenziato anche dalle più importanti riviste dedicate alle auto d'epoca quindi vi consiglio di tenere d'occhio la vostra edicola perché troverete ampi servizi dedicati alla Spit.

Intanto anche durante i nostri raduni non sono mancati omaggi a tema e altri ne seguiranno, insomma questo Cinquantesimo va festeggiato come si deve!  
 La nostra stagione raduni prosegue, dopo Firenze, la Ciociaria e L'Aquila (troverete il resoconto nel prossimo numero) è il momento delle vacanze, per chi le fa a bordo della Spit è invitato a mandare un piccolo articolo da pubblicare, può essere utile a consigliare itinerari o località per le prossime vacanze.

In questo numero troverete poi un servizio di tecnica proprio per riconoscere la Spit dai suoi dati, mi auguro torni utile soprattutto a tutti quelli che l'hanno acquistata da poco ma anche a chi si ritrova, senza saperlo, con modelli che durante gli anni hanno subito trasformazioni senza molti scrupoli e porvi quindi rimedio.

Ma la Spit è anche stata una protagonista dello spettacolo, il curioso servizio vi ricorderà diverse apparizioni nel cinema e nella musica, un'attrice di 50 anni sempre sulla cresta dell'onda!

Buone SpitVacanze a tutti!

Claudio Quaglia

**In questo numero:**

**“Raduno Spitfire nell’arte e nella storia” a Firenze**

**“3° Raduno Le Spitfire...in...Ciociaria”**

**Tecnica: Conoscere la Spit**

**Le Spitfire dello spettacolo**

**Un’iniziativa poco riuscita...**

**Censimento Spitfire e GT6: Quota 1428!**

**FotoSpit**

# TRIUMPH SPITFIRE

## Nell'arte e nella storia

### Firenze, 19-20 maggio 2012



Dovete sapere che io sono quel tipo di viaggiatore che viene definito "compulsivo": quello, cioè, che non solo ha un bisogno spasmodico di viaggiare nel senso di muoversi, spostarsi dalla sede abituale, ma ha anche la necessità di non perdersi nulla quando raggiunge una nuova destinazione. A me capita che, ovunque io sia stata, ho sempre la sensazione di non aver visto abbastanza o di non aver visto in maniera completa.

Vi chiederete, amici del RITS, perché io abbia fatto questo preambolo. La risposta è intuibile, credo: non ringrazierò mai abbastanza il nostro beneamato presidente, Claudio Quaglia, per aver spalancato il "mondo dei ritorni": chi non è mai stato a Roma, a Firenze, a Torino, in Sicilia o in costiera amalfitana? Eppure, con le nostre Spit, oltre a

raggiungere luoghi sconosciuti, ritorniamo a vedere posti noti come se non ci fossimo mai stati prima. E' quello che è successo anche stavolta. State a sentire.

Quando, a novembre dell'anno scorso, durante la fiera di Padova, Salvatore Russo mi anticipò che lui e Massimo Boncinelli avrebbero organizzato un nuovo raduno a Firenze (il terzo, a mia memoria), provai un improvviso sobbalzo di felicità. Firenze è il luogo della mia adolescenza (ho parenti in zona) e dei miei studi universitari (alla Biblioteca Nazionale ho preparato la mia tesi di laurea), il luogo in cui ho respirato arte e cultura, in cui ho visto Roberto Benigni esibirsi in localini con sette-otto posti a sedere e quaranta giovani accoccolati a terra, in cui ho imparato a mangiare la tagliata e i fagioli al fiasco, il pane sciocco e la ribollita...

insomma, la mia città ideale. Così, *ça va sans dire*, Lello, io e la nostra Spitfire 1500 abbiamo immediatamente prenotato la partecipazione.

Ho sperato fino all'ultimo di partire venerdì pomeriggio, come m'era successo nel raduno precedente, in cui avevo goduto di una meravigliosa visita notturna alla città con una guida d'eccezione: Salvatore Russo in persona, soprannominato "Cenerentola" da Carlo Cacciapuoti da Giugliano, che con la moglie Silvia, i coniugi De Rosa da Cassino e noi due da Caserta aveva condiviso l'arrivo anticipato. Perché "Cenerentola"? Perché, con amabile paradosso, uscì praticamente a mezzanotte per accoglierci, lasciando a casa... la scarpina? Le pantofole, piuttosto. Beh, per non tirarla per le lunghe, stavolta non m'è riuscito d'arrivare

prima per biechi motivi di lavoro. E quindi, sabato mattina, sveglia alle 4.30 (avete letto bene) e partenza alle 5.00. L'arrivo al bar pasticceria Neri di Sesto Fiorentino è stato simpaticissimo: il socio veneziano Vilmer Bernardi ci ha accolti con un sorriso contagioso e indicato un posto per la nostra Spit bianca accanto ad una rossa. Ci è venuto spontaneo pensare che ne mancava una verde per completare la bandiera (si sa, noi spitfiristi abbiamo un vecchio cuore tricolore che non vuol morire). Ed ecco che, magicamente, il desiderio si è realizzato: una Spit verde targata VC si è inserita nel trittico e ne è scesa una bella signora alta, simpatica e... pilota. Già, Mrs. Giovanna Ulivi si è regalata una Spit e l'ha guidata da Roma a Firenze con un'allegria combriccola di Tierrini (non è un nome francese, bensì l'appellativo dei proprietari di Triumph TR), venuti a dar man forte al loro socio fiorentino.

Inutile dire che, visto che era l'ora giusta (ma quando mai non lo è?), tutti i componenti dei 43 equipaggi si sono fiondati sull'ottimo e abbondantissimo buffet preparato dal bar Neri. Rifocillati e rinvigoriti, siamo partiti tutti insieme per... le Mille Miglia. In realtà noi ne abbiamo percorso solo una cinquantina, tra andata e ritorno, ma è stato molto stimolante sprintare verso il passo della Futa, da cui abbiamo assistito al passaggio delle auto che (loro sì) facevano davvero l'intero percorso. L'accoglienza dei tifosi al nostro arrivo (forse scambiato per un'avanguardia della corsa?) è stato commovente: bandierine, saluti e battimani si sono accompagnati allo sventolio dell'Union Jack (si sa, noi spitfiristi abbiamo un vecchio cuore britannico che non vuol morire). Così, quando è iniziata la pioggia, siamo rientrati in albergo con un certo rammarico, riproponendoci di rivedere il tutto nel servizio fotografico del socio Loreto Iacovella da Sora, che ha ripreso ogni passaggio comodamente seduto su una sedia "altrui".

Ma il rammarico è durato poco: alle 19.30 siamo ripartiti per recarci a Lastra a Signa ("paese di Caruso",



*Incredibile bagno di folla sul percorso della Mille Miglia*

dicevano i cartelli), dove, in località Bellosguardo, l'illustre tenore napoletano aveva a suo tempo acquistato ed a lungo abitato

la spettacolosa villa che porta il suo nome e che ci ha offerto ospitalità, panorami mozzafiato, giardini curatissimi e una cena dalla bontà



*Piazza Ognissanti a Firenze invasa dalle Spitfire*

indescrivibile. Purtroppo non è stato possibile visitare il Museo con le testimonianze di Enrico Caruso a causa degli avvenimenti di Brindisi, per il giusto rispetto che si deve alle tragedie, specie quando gesti così efferati falciano giovani vite.

Al rientro in hotel, completato da una visita a... Monghidoro Morandi (i soci Suardi da Bergamo, i De Rosa e i Tortolano da Cassino sanno bene di che cosa parlo), ci aspettavamo un lungo sonno ristoratore; invece, durante la notte molti di noi hanno avvertito la scossa di terremoto che ha devastato l'Appennino tra Modena e Ferrara, ragion per cui al mattino eravamo tutti coi televisori accesi e i cellulari collegati. Piange il cuore a vedere la distruzione operata dalle forze della natura, complice l'imperizia dell'uomo, ed il pensiero di tutti è andato a L'Aquila, quella meravigliosa città di cui tutti aspettiamo ancora la ricostruzione, sperando di ritrovare uno dei centri storici più incantevoli d'Italia e di non sentire più quel silenzio assordante... Il nostro caro socio Marco Iannella sa che saremo tutti con lui a fine giugno per portare, anche solo un po', il nostro contributo a quella terra martoriata. E, naturalmente, appena abbiamo potuto ci siamo messi in contatto con i soci delle due province colpite dal sisma per accertarci che stessero tutti bene e non avessero subito danni.

Subito dopo colazione ci siamo messi in marcia per Firenze, scortati da una squadra di vigili urbani, e quella magica città ci ha accolti in tutto il suo splendore: non ci sono parole per esprimere l'incanto di quei luoghi, che abbiamo percorso con le nostre Spit persino nelle zone pedonali, solitamente un tabù inamovibile per chi viene dal contado e non dal centro città. Grazie, Salvatore e Massimo! Questo splendido giro, unito alla visita a Palazzo Vecchio (in cui io, personalmente, non mettevo piede da quarant'anni o giù di lì), giustifica pienamente la mia dichiarazione iniziale: anche quando torniamo in posti noti, con le nostre Spit scopriamo sempre qualcosa di nuovo. Abbiamo

sognato tutti un po' nel Salone dei Cinquecento, quando la guida ci ha narrato le vicende del Vasari, di Donatello e Michelangelo, dei rampolli de' Medici, delle vittorie su Pisa e Siena... Non voglio tediarvi, ma per me quel passato è vita, oltre che pane quotidiano: dalla Sala delle Carte Geografiche, ad esempio, non sarei uscita più e con piacere ho notato che quelle carte, incomplete ed approssimative per le conoscenze di oggi, ma straordinarie per quei tempi, affascinavano anche gli altri soci: si sa, noi spittfiristi abbiamo un vecchio cuore cosmopolita che non vuol morire!

Insomma, siamo andati a pranzo ancora in trance, salvo poi rianimarci davanti alla prima portata, un piatto di gustosissimi salumi toscani. Grazie ancora, Salvatore e Massimo, per la vostra calda accoglienza, per averci

mostrato Firenze come nemmeno ai fiorentini è concesso, per averci fatto provare cibi deliziosi (in primis la mitica "finocchiona", donata ad ognuno degli equipaggi partecipanti), insomma per la vostra organizzazione, che ha dovuto tener conto persino della tassa di soggiorno, intervenuta a trattativa conclusa. Chi si è trovato nei vostri panni in altri raduni sa bene quante ansie, fatiche e notti insonni costi tutto questo; perciò, davvero, grazie! E grazie anche per aver creato un simpatico gemellaggio con gli equipaggi del Triumph Club di Roma, che hanno voluto suggellarlo con una graditissima medaglia. Speriamo di ritrovarci ancora presto tutti insieme, all'insegna dell'armonia e della convivialità: si sa, noi spittfiristi abbiamo un vecchio cuore arcobaleno che non vuol morire!

*Elisabetta Fusco*



*Il richiamo di Salvatore Russo a Piazzale Michelangelo a Firenze*

# 3° Raduno Spitfire...in...Ciociaria

Anagni, Fumone e Fiuggi (FR), 9-10 giugno 2012



*La splendida Piazza Innocenzo III° di Anagni con la sua imponente Cattedrale colorata dalle Spitfire.*

## **CIOCIARIA: STORIA, TERME, SAPORI e TRADIZIONI**

“Non c’è due senza tre” Questa volta il proverbio è stato clamorosamente e fortunatamente smentito. Dopo due raduni ciociari svoltisi in condizioni quanto mai piovose, finalmente il sole ha allietato le nostre scorribande in questa meravigliosa terra permettendoci di godere a capote rigorosamente aperta i panorami, i profumi e i suoni che ci circondavano. Forse la Kway che faceva parte della “borsa raduno”, con l’ormai classica ciambella ciociara, ha indispettito Giove Pluvio che ha riservato i suoi rovesci per qualun’altro.

Come sempre il nostro raduno è iniziato il venerdì. Ormai non possiamo mancare questo appuntamento con l’hotel Uliveto e la sua invitante piscina che in due

bracciate ci fa dimenticare tutta la fatica del viaggio, e con il ristorante Il Frantoio che con le sue ruspanti specialità ciociare corroborava le nostre membra.

Anche una passeggiata serale per Boville ormai è d’obbligo, per assaporare i profumi, i cieli tersi e i panorami nei quali si perde il nostro sguardo. Sarò romantica, ma questo borgo mi è entrato nel cuore e non potrei ritornare in Ciociaria senza passeggiare tra le sue stradine, tanto che anche la mattina del sabato siamo andati di corsa a Boville e la soddisfazione di raggiungere le sue mura a piedi è stata impagabile.

A questo punto eravamo pronti per il raduno ufficiale che è iniziato con i nostri amici di Spit a bordo della piscina con un pranzo a buffet e alla fine .....SORPRESA!!!!!!!!!!!!

I nostri amici di Monte di Procida Pepe e Agostino hanno portato tre sontuosi cabaret con le sfogliatelle sia ricche che frolle e i babà al rum. Io “casualmente” mi trovavo vicino a Pepe e sono stata la prima ad assaggiare queste delizie delle quali sono particolarmente golosa.

Grazie ai nostri anfitrioni campani sempre generosi.

Ormai eravamo giustamente corroborati e quindi tutti a bordo alla scoperta di Fumone, Fiuggi e del lago di Canterno, non prima di aver posato per la consueta foto a bordo delle nostre Spit che poi costituirà il “premio” a ricordo di un momento felice.

Questo raduno ha avuto come filo conduttore la storia medioevale a Fumone ed Anagni e quella della Bella Epoque a Fiuggi.

Dopo aver percorso strade che con



*Il Castello di Fumone, la sentinella della Ciociaria*

le loro dolci curve sono perfette per le nostre vetture ed aver ammirato borghi antichi arroccati sulle colline siamo arrivati al borgo più alto di tutti, ben 780 m. s.l.m. come recita una targa vintage dell'Automobile Club Italiano posta all'ingresso del paese.

Ad accoglierci c'era il Sindaco che, dopo averci regalato due poster di Fumone fotografata dall'elicottero, ci ha portato a visitare la sua "casa" cioè il Comune ospitato in un antico edificio con magnifica vista da finestre rotonde sulla vallata.

Una delle caratteristiche di Fumone era infatti quella di essere la sentinella di tutta la zona in quanto da questo monte lo sguardo spazia all'infinito e quindi, se c'erano dei pericoli, venivano innalzati segnali di fumo, da cui il nome e il detto "quando Fumone fuma tutta la campagna trema".

Ma tutto il borgo è perfettamente conservato e calpestando il suoi vicoli pare di essere piombati in pieno medioevo e l'atmosfera del castello con le sue storie fosche, i suoi intrighi e i suoi trabocchetti non fa che rafforzare questa impressione.

L'episodio di maggiore importanza è stato senza dubbio la carcerazione di Celestino V "colui che fece per viltade il gran rifiuto" come recita Dante collocandolo tra gli ignavi, anche se questo fu soltanto un uomo pio travolto dagli eventi e dagli intrighi e venne qui praticamente murato vivo in una cella,

che si può visitare ancora oggi, e probabilmente assassinato dagli sgherri di Bonifacio VIII, papa che poi ritroveremo ad Anagni.

Ma non è questa la sola storia che hanno visto le tette mura di questo castello. Vi era anche un pozzo delle vergini dove venivano gettate le ragazze non trovate illibate dopo che il signorotto aveva consumato lo Jus Primae Noctis e in un armadio vi è addirittura il cadaverino mummificato di un bimbo di pochi anni che pare sia stato avvelenato dalle sorelle. La madre impazzita dal dolore ne volle conservare il corpo e tutti i vestitini. Non desta quindi meraviglia la leggenda che dice che nelle antiche stanze si aggirano dei fantasmi nelle notti buie.

Ma non tutto qui è tetro, sulla

sommità dell'edificio vi è un magnifico giardino pensile, il più grande d'Europa con alberi secolari e dal quale la vista spazia a 360° sui colli e sulle pianure.

Lasciato quest'angolo di medioevo ci siamo diretti per strade boschive e ombreggiate, costeggiando il lago di Canterno, verso Fiuggi, anche questa città medievale ma la cui componente mondana ha poi avuto il sopravvento.

Prima di arrivare in paese nei pressi di uno dei più bei "green" d'Italia: il 'Fiuggi Golf Club' il cinguettio degli uccellini ha accompagnato il rombo dei nostri motori, racchiudendo in quest'angolo di Ciociaria tutto quando Alberto ha scritto sulla brochure: lo stormire delle fronde, il gorgoglio delle acque e il cinguettio degli uccelli. In poche parole un luogo magico sospeso fra storia, natura e mondanità.

Qui a Fiuggi gli ampi viali alberati hanno fatto da cornice al procedere delle nostre Spit verso la sommità del paese dove abbiamo parcheggiato di fronte al Grand Hotel che rievocava atmosfere di Belle Epoque e di film felliniani in cui eleganti dame passeggiavano pigramente e "passavano le acque". Ancora oggi il turismo termale è la maggior, è proprio il caso di dirlo, fonte di benessere del luogo.

Prima di tornare in albergo ancora una sosta sulle sponde del lago di Canterno per la foto di gruppo e soprattutto per ammirare questo lago molto bello e non contaminato dal turismo selvaggio ma che è contornato da boschi dove



*La foto di gruppo sul Lago di Canterno*

nidificano aironi, garzette e gallinelle d'acqua.

Dopo tanta romantica poesia ecco giunto il momento di una prosaica, ma sempre ben accolta, cena a base di prodotti tipici ciociari, semplici e saporiti e con una fantastica sorpresa. Prima del dolce Alberto ci ha invitato tutti all'aperto "cosa mai vorrà farci vedere?" ci siamo chiesti "qui c'è solo campagna ed è notte". Il tempo di formulare i nostri dubbi ed il cielo si è illuminato di fantastici fuochi d'artificio che si incrociavano, si sovrapponevano con esplodenti fontane i cui bagliori si riverberavano sui nostri volti stupiti. Eravamo come bambini col naso all'insù di fronte ad uno spettacolo inatteso. Grazie Alberto riesci sempre a stupirci e a trasmetterci il grande amore che hai per la tua terra.

Ma la serata non era finita: tutti in pullman ad ammirare le cascate di Isola Liri in versione notturna, suggestivamente illuminate. Anche il paese è stata un'autentica sorpresa: con una movida quanto mai intensa. Estemporanee band musicali suonavano per strada e nei locali all'aperto, una vera esplosione di giovanile vitalità

Dopo una giornata e una serata così intense un buon sonno ci ha predisposto nei migliore dei modi per il secondo giorno di raduno che ci ha portato ad Anagni, stupenda città medievale detta anche la città dei Papi perché è stata la loro residenza e perché ben 4 pontefici nacquero fra le sue mura.

Al nostro arrivo ci ha accolto la stupenda piazza che ospita la Cattedrale (dove abbiamo avuto l'onore di parcheggiare le nostre Spit) la cui semplice maestosità incanta. Ma il gioiello più luminoso si nasconde nel sottosuolo della stessa dove la Cripta, perfettamente conservata, reca gli affreschi originali dipinti dal 1100 al 1250. Qui tutto è superlativo: il pavimento di mosaico marmoreo sul quale posarono i loro piedi i pontefici, le soluzioni architettoniche, il campanile isolato ed anche l'accoglienza che ci hanno riservato le autorità locali è stata quanto mai calorosa e sincera.

La Ciociaria ci ha accolto non

come turisti ma come amici.

E' stata quindi la volta del palazzo comunale e del palazzo di Bonifacio VIII che, dopo aver eliminato Celestino V, ricevette qui l'onta dello "schiaffo" da parte dei francesi, direi una sorta di legge del contrappasso.

Un pranzo raffinato ha chiuso la giornata con un brindisi a base di Cesanese il vino che Veronelli dichiarò essere il migliore del Lazio e uno dei 100 migliori d'Italia.

Le premiazioni hanno concluso il nostro raduno, ma ritornando alle nostre vetture abbiamo avuto ancora una sorpresa, per le vie di Anagni si stava preparando l'infiorata e per la prima volta ho potuto vedere dal vivo questo evento di cui avevo sempre sentito parlare. Le strade si coprono di

fiori che rispettano schemi geometrici o quadri effimeri e che per poche ore illuminano coi loro colori i vicoli e le piazze per festeggiare il Corpus Domini.

Con gli occhi ancora pieni dei vividi colori dei petali siamo saliti a bordo delle nostre Spit e a malincuore abbiamo lasciato Anagni, sperando di poter tornare nuovamente in questa terra generosa.

Il sorriso di Franca e Alberto, che ci hanno salutato prima di imboccare la discesa verso l'autostrada, mi ha commossa e mi fa sperare che questo sia un arivederci.

Ancora grazie per l'amore e l'impegno che avete profuso per la migliore riuscita di questo raduno e..... al 2013?

*Lucia Durante Zamboni*



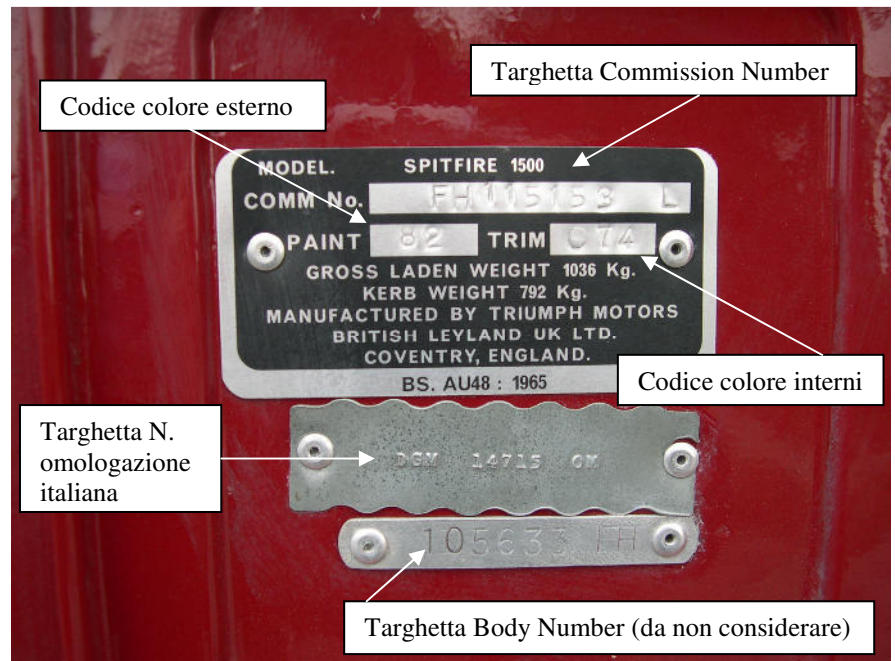
*La Belle Epoque di Fiuggi con tanto di Banda Musicale!*



# Tecnica: Conoscere la Spit

*Piccola guida per verificare i numeri di telaio e motore delle varie versioni della Spitfire.*

Nello scorso numero dello Spit-News abbiamo cercato di illustrare le varie evoluzioni della Spitfire nei 18 anni di produzione. Ogni modello prodotto è facilmente individuabile da varie sigle (prefissi e suffissi) che aiutano adesso il collezionista a conoscere l'esatto periodo di produzione, quindi un dato fondamentale per un restauro preciso e l'esatta ricerca dei ricambi e dei particolari che si sono evoluti durante la vita della vettura. Il più importante da conoscere per ogni proprietario di Spitfire è il numero di telaio ovvero il Commission Number, questo dato ci permette di conoscere la data di nascita quindi collocare con precisione il modello posseduto. Il numero di telaio è inoltre riportato sul libretto di circolazione ed è importante conoscere sempre dove riportato sul telaio tramite la punzonatura, obbligatoria sulle vetture in Italia, questo perché in caso di revisione periodica o vendita della vettura semplifica la procedura e soprattutto ci mette al riparo da spiacevoli sorprese. In molte occasioni infatti non sapere dove è ubicata la punzonatura dei numeri comporta una nuova ripunzonatura da parte della Motorizzazione Civile con costi aggiuntivi e con numerazioni che nulla c'entrano con quella originale della vettura. Questi numeri ripunzonati infatti fanno perdere la storia della vettura oltre a inficiare sul valore economico perché è un pezzo di originalità che va perduta. Altro dato fondamentale da conoscere è la sigla del motore montato, ogni prefisso corrisponde ad un modello e inoltre è facilmente individuabile perché punzonato sul basamento al contrario del numero di telaio che è più esposto allo sporco e può essere ricoperto di vernice durante i vari interventi di carrozzeria. La sigla motore è sempre riportata sul libretto mentre la numerazione progressiva non è indicata (son solo

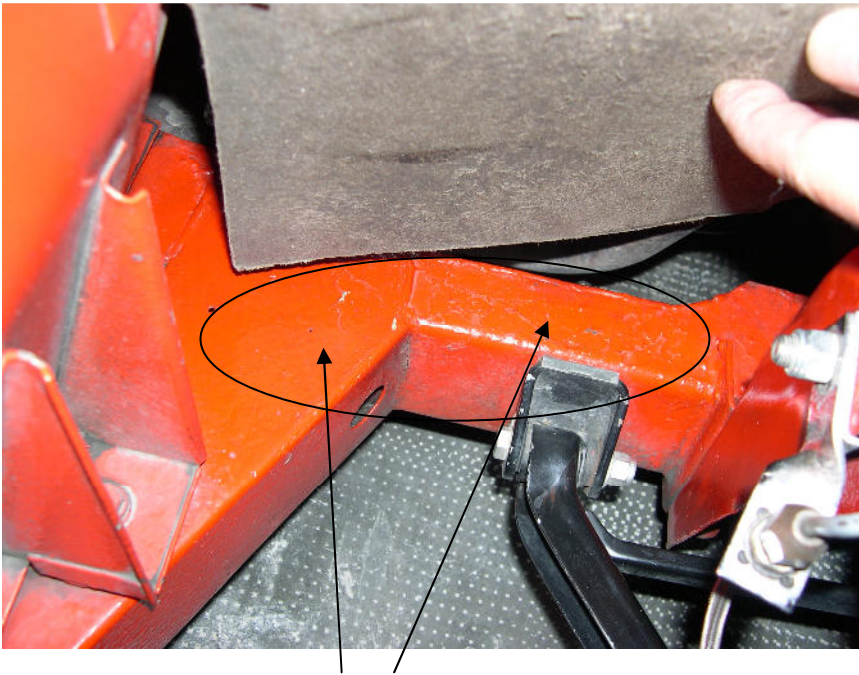


riportati una serie di zeri) seguito dal suffisso HE (cioè motore ad alta compressione) e naturalmente prefisso e suffisso deve coincidere con quelli sul basamento. Questo tipo di monoblocco veniva montato anche su altre Triumph ed è difficilmente riconoscibile in quanto cambiavano solo le misure interne di alesaggio e corsa, mentre le parti esterne come la testata ed altri particolari accessori risultano riconoscibili solo da i più esperti. Un esempio lampante viene dalle serie Mk IV, ad inizio importazione in Italia venivano erroneamente trascritti sul libretto di circolazione le caratteristiche tecniche (e quindi il prefisso FD) del modello precedente Mk3 mentre il nuovo motore pur essendo di pari cilindrata, 1300cc, aveva un rapporto di compressione diverso per ottemperare alle norme antinquinamento americane che veniva denominato con prefisso FH. Quindi il motore è giusto ma al momento della revisione periodica arrivano i problemi perché l'esaminatore può contestare il montaggio di un motore non corretto. Inoltre sul libretto veniva

riportata una potenza maggiore quindi visto che all'epoca si pagava sui cavalli fiscali questo voleva dire sborsare una cifra di bollo e assicurazione maggiore senza alcun motivo, oltre al danno la beffa...

Il problema è comune a molte MkIV ed è facilmente risolvibile con la richiesta all'agenzia Cetoc di Roma che rilascia un certificato a nome della Rover Italia che dichiara che il motore montato è compatibile.

All'epoca in caso di rottura o danni gravi la sostituzione del motopropulsore era abbastanza frequente, se l'operazione era eseguita in officine ufficiali nessun problema poiché il ricambio era originale oppure di rotazione, (famosi i Gold Seal della 1500, motori con monoblocco verniciato in oro) se invece l'operazione veniva eseguita da meccanici generici un po' alla buona la ricerca del pezzo era sicuramente dal rottamaio e da qui si montava quello che si trovava con incroci di pezzi di serie diverse, sicuramente buone per camminare all'epoca ma assolutamente da evitare ai giorni nostri su una vettura da collezione.



***Questa è la zona del telaio in cui cercare il numero di telaio punzonato, occorre smontare la paratia in cartone e pulire la zona da eventuali tracce di sporco o vernice anche con una leggera carteggiatura. E' consigliabile poi riverniciare la zona lasciando i numeri ricoperti solo da fondo antiruggine per evidenziarli.***

Ma andiamo adesso a vedere le nostre famigerate sigle.

Sulla Spitfire 4 (1147cc) il prefisso del telaio era denominato FC e partiva dal numero 1 fino al 44656, tale sigla veniva riportata sulla targhetta in alluminio rivettata all'interno vano motore nel lato sinistro e aveva la particolarità di non indicare il colore della carrozzeria e degli interni presenti invece dalla Spitfire 4 Mk2 in avanti con la dicitura Paint e Trim. Per la legge italiana veniva poi punzonato sul lato superiore destro del telaio nella zona vicina al passaggio dei tubi di scarico in arrivo dal collettore. La sigla motore era anche in questo caso denominata FC e facilmente visibile sul lato sinistro del monoblocco sullo scalino posto al di sotto della quarta candela.

Nessun cambiamento sulla seconda serie, identico il prefisso FC del motore e telaio ma con numeri progressivi che partono da 50001 per arrivare al 88904. Come già detto l'unica variazione riguarda l'introduzione sulla targhetta rivettata del colore carrozzeria (Paint) e degli interni (Trim). Su questo modello però numerosi casi

di punzonatura sono stati trovati sul duomo attacco sospensione destra nella vicinanza dell'attacco superiore dell'ammortizzatore.

Troviamo significativi cambiamenti con l'introduzione sul mercato della Mk3 di 1300cc, il prefisso telaio diventa FD ma con diversa progressione di numeri, da FD 1 a FD 15306 (dicembre 1968), poi da FD 20000 a FD 51967 (ottobre 1969) e quindi dopo le significative modifiche di restyling da FD 75000 a FD 93803 (dicembre 1970).

Dal mese di novembre del 1970 iniziava la costruzione della MkIV, il prefisso telaio diventava FH mentre il motore depotenziato per le già citate norme antinquinamento passava da 75 a 67 cv e veniva denominato FH. Anche in questo modello i numeri di telaio non vennero assegnati in progressione ma seguendo le piccole modifiche apportate alla vettura durante gli anni e così si iniziava con il numero FH 3 fino a FH 19461 nel dicembre del 1971, poi da FH 25001 fino a FH 45740 (dicembre 1972), FH 50001 a FH 59689 (dicembre 1972) e per finire da FH 60001 a FH 64995 nel dicembre del 1974. Su questo modello appare

un numero "1" davanti alla sigla FH che significa che la vettura è stata assemblata in Belgio per il mercato d'oltremania. Senza conoscerne il motivo su alcune di queste vetture non si riscontra la punzonatura dei numeri di telaio o perlomeno eseguita in modo talmente superficiale da diventare praticamente invisibile col tempo. Un'altra curiosità delle vetture assemblate in Belgio era quella di non riportare sempre il codice colore esterno e interno sulla targhetta in alluminio lasciandola in bianco.

L'introduzione del modello 1500 cambiava il solo prefisso motore che diventava FM mentre il Commission Number restava invariato con la sigla FH ma con numerazione progressiva da FH 75001 fino a FH 133501 nell'ottobre del 1979 per poi cambiare radicalmente. Anche su questo modello il numero di telaio veniva punzonato sul longherone destro del telaio ma in diversi casi il numero è visibile nell'attacco rostro anteriore sinistro vicino alla cerniera di apertura del cofano motore.

Dal 1979 spariva quindi la dicitura Commission Number per diventare VIN, Vehicle Identification Number.

Il nuovo VIN diventava una specie di codice a barre dove ogni lettera aveva il suo significato mentre i 6 numeri finali progressivi andavano da 000001 fino a 009898 cioè l'ultima Spitfire prodotta nell'agosto del 1980.

1° lettera "T" = Triumph

2° lettera "F" = Spitfire

3° lettera:

"A" = Mercato Europa

"L" = Mercato Canada

"V" = Mercato USA

"Z" = Mercato USA California

4° lettera: "D" = Carrozzeria aperta

5° lettera: "W" = cilindrata 1493cc

6° numero:

1 = guida destra

2 = guida destra con overdrive

5 = guida sinistra

6 = guida sinistra con overdrive

7° lettera: "A" = anno 1979-1980

8° lettera: "T" = Costruita a Canley

Seguono quindi i 6 numeri progressivi di telaio.

Ritornando alle vetture precedenti al VIN del 1979 non dobbiamo poi dimenticare i suffissi cioè le ultime lettere del Commission Number, sulle vetture italiane quindi con guida a sinistra era presente una "L" mentre se la vettura era dotata di overdrive compariva la lettera "O". Sulle vetture USA compariva la lettera "U" mentre per la California che aveva norme antinquinamento ancor più restrittive compariva la lettera "C". Diversi anche i prefissi per le serie MkIV e 1500 per i vari mercati: su quelle americane il prefisso era FK per le Mk IV e FM per la 1500 mentre per la sola Svezia il prefisso era FL.

Stesso discorso per le parti meccaniche, quindi non solo il motore era punzonato ma anche il cambio e il differenziale, quindi ad ogni serie era abbinato un prefisso.

Da segnalare inoltre che sia sul telaio che sulla scocca sono presenti delle targhette saldate o rivettate con una serie di numeri, queste non sono da considerare perché sono le numerazioni date in fabbrica per le scocche e telai sciolti e servivano come uso interno per gli abbinamenti e rintracciabilità durante l'assemblaggio sulle linee di montaggio.

In conclusione un controllo anche solo per curiosità ai numeri della nostra Spit mi pare di rigore, conoscere la sua storia è importante, come è importante essere in regola con il codice della strada e poi adesso che ha compiuto 50 anni ancora di più!

Poi per i più pignoli è possibile richiedere il British Heritage Certificate (per informazioni: [www.heritage-motor-centre.co.uk](http://www.heritage-motor-centre.co.uk)) ovvero l'attestato ufficiale che riporta tutti i dati della vettura, dal giorno esatto di costruzione al giorno e luogo di spedizione in Italia, il colore della carrozzeria originale e degli interni fino alla dotazione degli accessori, una vera carta d'identità. Inoltre è anche su carta pergamena quindi carino da inquadrare e appendere in garage vicino alla Spit!

C.Q.



*Su alcune 1500 il numero di telaio veniva punzonato nella parte anteriore sinistra del telaio vicino alla cerniera del cofano motore.*



*Il numero del motore veniva punzonato sullo scalino del basamento vicino alla 4° candela. Controllare sempre che la sigla motore corrisponda a quella riportata sul libretto di circolazione*



*Questa targhetta applicata sul telaio nella parte sinistra non è da considerare in quanto riporta una numerazione utilizzata durante la produzione per l'abbinamento con la scocca e la rintracciabilità durante l'assemblaggio sulla linea di montaggio.*

# Le Spitfire dello spettacolo



Che cosa hanno in comune Herbie, il maggiolino più famoso del mondo, Paolo Villaggio e i Take That?

La Spit, naturalmente!

Ammetto che la risposta non sia del tutto così ovvia, ma andiamo con ordine (rigorosamente cronologico).

Era il 1969 quando la Walt Disney lanciò il primo film della fortunata serie con protagonista Herbie, (*"Il Maggiolino Tutto Matto"*). La trama la conosciamo tutti così come tutti conosciamo l'auto protagonista: un bellissimo Maggiolino Volkswagen del 1963 color panna caratterizzato dal numero 53. Vorrei tuttavia richiamare la vostra attenzione sulla scena della prima vittoria di Herbie: a pochi metri dal traguardo il duello testa a testa è tra il maggiolino protagonista, una Austin Healey nera e, in primo piano, una grigia Spitfire in "abito" corsaiolo. Da notare la scelta del regista e/o degli autori di allineare al traguardo, oltre al maggiolino, due auto europee, entrambe inglesi. Facciamo ora un salto nel 1978, presumibilmente a Roma.

Il film è *"Io tigre, tu tigre, egli tigre"*; il classico film italiano sviluppato in episodi e caratterizzato da personaggi e

trame dal risvolto comico.

In una scena del secondo episodio incontriamo lo scrittore di fantascienza Della Spigola (interpretato da Paolo Villaggio) che si dirige al lavoro alla guida del suo Maggiolone cabrio di colore giallo. Ad un semaforo viene affiancato da una meravigliosa Spit verde (una Mk3) guidata da un ragazzo che allo scattare del segnale verde del semaforo non esita a partire a razzo. D'altronde con un'auto così....

Nel 1992 una *boy band* inglese originaria di Manchester pubblica il suo primo album. Loro sono i *"Take That"* e l'album è *"Take That & Party"*. Tra le canzoni in esso

contenute c'è *"Could It Be Magic"*, pezzo originariamente scritto nel 1973 che vanta ancora ad oggi numerosissime cover.

Il video di tale canzone si apre con una "graziosissima" meccanica che, a fine giornata, chiude il cofano di una Spit (verde) al buio della sua officina. La dolce "meccanica" dopo aver chiuso delicatamente il cofano della Spit e spento le rimanenti luci se ne va a casa.

Una volta uscita di scena la ragazza, l'inquadratura si sposta su una porta socchiusa dalla quale fanno il loro ingresso i quattro *Boy* del gruppo che iniziano a ballare e a dimenarsi al centro dell'officina ora illuminata a giorno.



Lo spettatore non può non notare che la nostra amata spider è in ottima compagnia. Sono infatti presenti altre due sue “cugine” una Jaguar XJ6 amaranto, sulla sinistra, e sullo sfondo (decisamente poco illuminato) un Land Rover serie 88. Sebbene le immagini non siano affatto luminose e chiare, la sagoma della nostra Spit è inconfondibile.

Insomma, la nostra amata Spit non sarà vistosamente adulata come l’Aston Martin di 007, famosa come Herbie, “diabolika” come l’E-Type o grintosa come una Testarossa, ma il suo garbo british e la sua eleganza tutta italiana fanno di lei un’attrice adatta ai più svariati ruoli.

Alla prossima!

Marco Gazzoli



## Censimento al 26 agosto 2012: 1428 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 1428 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S.

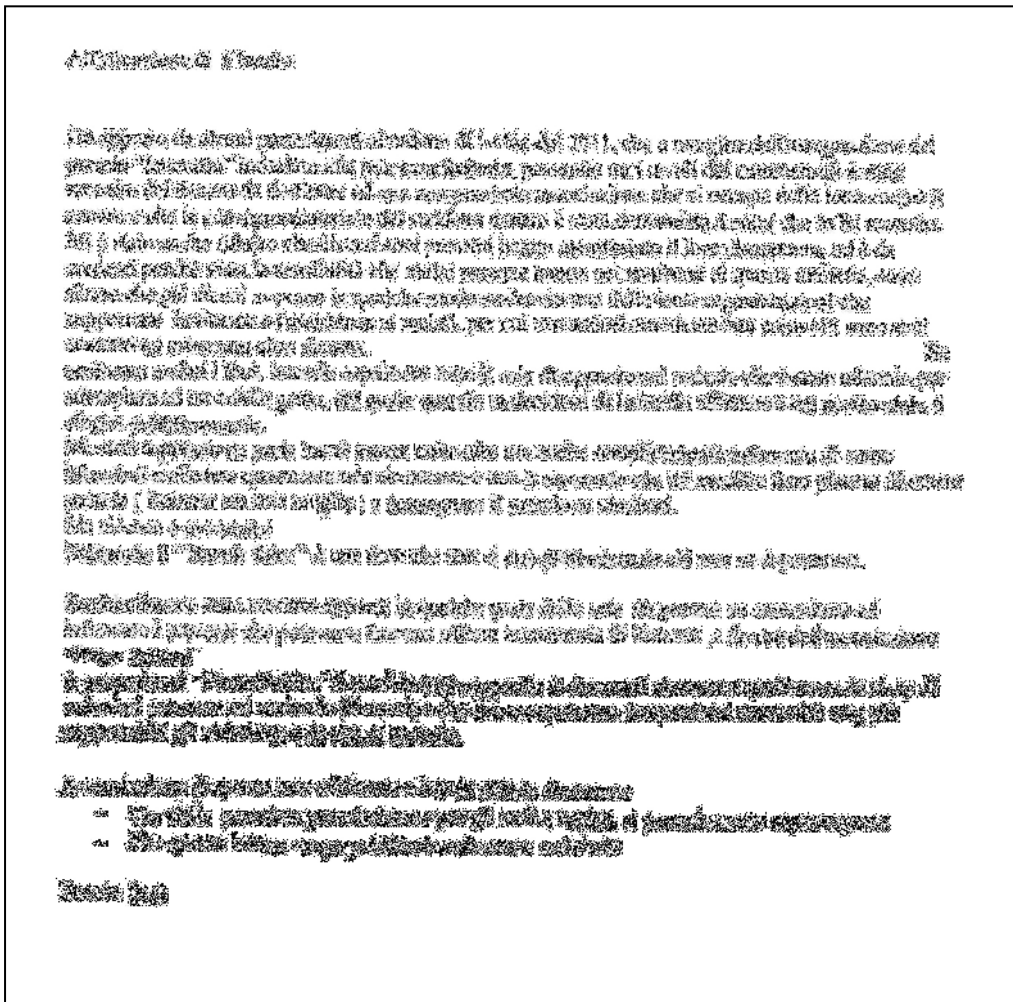
<b>4</b>	<b>128</b>	<b>Mk. IV</b>	<b>374</b>	<b>GT6 Mk I</b>	<b>8</b>
<b>4 Mk. 2</b>	<b>77</b>	<b>1500</b>	<b>681</b>	<b>GT6 Mk II</b>	<b>12</b>
<b>Mk. 3</b>	<b>127 (2 USA)</b>	<b>1500 USA</b>	<b>11</b>	<b>GT6 Mk III</b>	<b>9</b>

### SUDDIVISIONE PER REGIONE DELLE 1428 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S.

<b>VALLE D'AOSTA</b>	<b>3</b>	<b>MARCHE</b>	<b>29</b>
<b>PIEMONTE</b>	<b>174</b>	<b>UMBRIA</b>	<b>22</b>
<b>LIGURIA</b>	<b>60</b>	<b>ABRUZZO</b>	<b>23</b>
<b>LOMBARDIA</b>	<b>266</b>	<b>LAZIO</b>	<b>155</b>
<b>CANTON TICINO (CH)</b>	<b>10</b>	<b>CAMPANIA</b>	<b>66</b>
<b>VENETO</b>	<b>149</b>	<b>BASILICATA</b>	<b>10</b>
<b>TRENTINO</b>	<b>12</b>	<b>CALABRIA</b>	<b>15</b>
<b>FRIULI VENEZIA GIULIA</b>	<b>22</b>	<b>PUGLIA</b>	<b>40</b>
<b>TOSCANA</b>	<b>109</b>	<b>SICILIA</b>	<b>96</b>
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	<b>143</b>	<b>SARDEGNA</b>	<b>24</b>

# Un'iniziativa poco riuscita...

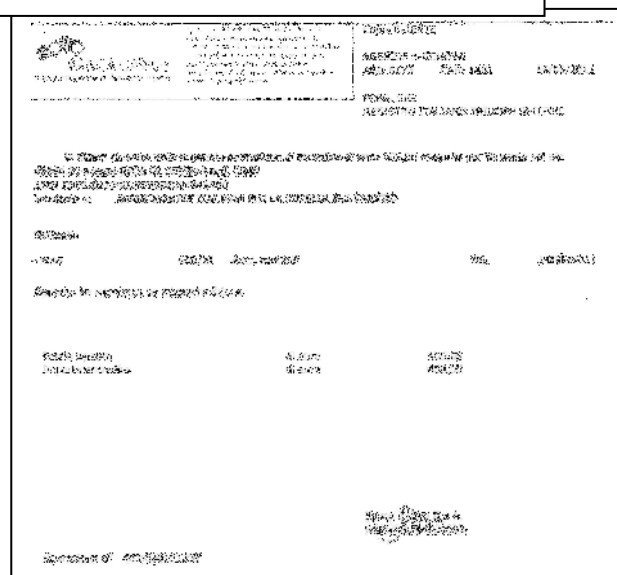
Durante il raduno in Campania nel 2010 era nata un'iniziativa con lo scopo di ricordare la nostra carissima amica Roberta che ci aveva prematuramente lasciato qualche mese prima. Questa iniziativa oltre a premiare la persona che durante l'anno aveva collaborato alla stesura dello Spit-News aveva la finalità di raccogliere una somma di denaro da divulgare per la ricerca contro il cancro. Nel 2010 sono stati raccolti € 250,00 e nel 2011 € 405,00 devoluti da Lucia Zamboni all'Associazione per la Ricerca contro il Cancro ma sembra che questa modalità di raccolta abbia provocato l'indignazione di qualche persona e Danilo Dini, marito di Roberta, ha voluto pubblicare questa lettera :



Mi sembra quindi opportuno non ripetere tale iniziativa o perlomeno se non in presenza di Danilo Dini con modi e modalità che riterrà più idonee. Mi scuso quindi pubblicamente con Danilo e con tutte quelle persone che si sono indignate davanti ad una raccolta benefica, sicuramente il mio scopo era solo quello di ricordare una persona cara e donare una piccola somma alle associazioni che si occupano di sconfiggere questo terribile male. Riguardo il mio "Savoir Fare" sarò ben lieto di accettare consigli da Danilo a riguardo, c'è sempre da imparare nella vita, soprattutto da chi è particolarmente dotato di tale virtù.

Il Cuore Spit stavolta ha perso un colpo, mi auguro resti un episodio isolato.

C.Q.



La ricevuta del versamento all'Associazione per la Ricerca sul Cancro effettuata da Lucia Zamboni a Genova.

# ***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. RA.CI, 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  
Autocarrozzeria Vittoria, Via del Lavoro 17/19 – Zona Industriale PIP – Asti Tel. 0141 271753

## **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](mailto:registro.spitfire@tiscali.it)



fotoSPIT

*Il matrimonio in Spit di Manuela Boldrini e Alessandro Damasco di Rimini! Auguri!!*

fotoSPIT



*Il mistero di un solo carburatore sulla Spitfire 4 del 63 attanaglia Mario Lobertini ! Tranquillo Mario la tua Spit è bellissima lo stesso!*

*E' arrivata a casa Colantuono una nuova ospite, una bella Mk3 del 1969! Iniziano i lavori ma qualcuno pare perplesso....  
Buon lavoro Ernesto!*



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](http://www.registrospitfire.it) E-mail: [registro.spitfire@tiscali.it](mailto:registro.spitfire@tiscali.it)**

*Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Lucia Durante Zamboni, Elisabetta Fusco, Manuela Boldrini, Marco Gazzoli, Ernesto Colantuono, Mario Lobertini, Massimo Pastrone, Marco Iannella, Danilo Dini.*