

SPIT-NEWS

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

ANNO 2001

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 9



In questo numero :

I NOSTRI INCONTRI :

3° WINTER CINGHIALON

FIERA DI PADOVA

OMOLOGAZIONE ASI

STORIA DELLA GT6

LA SPITFIRE E LA NEVE

TECNICA : PERICOLI SPITFIRE

IL PAESE DEI BALOCCHI

CENSIMENTO : SIAMO IN 600 !

PORTOBELLO'SPIT

FOTOSPIT

Ridendo e scherzando il nostro giornalino è arrivato alla nona edizione. Il censimento ha toccato il fatidico numero 600 tra Spitfire e GT6. Il Consiglio Direttivo del Registro ha concluso il suo mandato ed è stato riconfermato a pieni voti da tutti voi per il prossimo triennio. Sicuramente risultati importanti, molto pesanti, un chiaro segno che il nostro sodalizio è diventato il punto di riferimento italiano per tutti i possessori della Triumph Spitfire. Sicuramente quando è nato non avrei immaginato un tale successo e vi assicuro che è una gran soddisfazione per me. Ma il merito di sicuro non è mio ma solo vostro che ci avete creduto e con la vostra partecipazione sempre maggiore avete permesso di raggiungere questi importanti traguardi. Adesso però occorre continuare e lo sforzo sarà sempre maggiore, perciò vi chiedo la vostra presenza ai raduni, a organizzare qualcosa nella vostra zona, a mandare articoli, foto, racconti di viaggio o nozioni tecniche sulla Spit che possano aiutare gli altri appassionati a risolvere piccoli e grandi problemi in modo che lo Spit News diventi veramente uno strumento importante per tutti gli spitfairsti. In questo numero troverete utili consigli per omologare ASI la vostra Spitfire e un'interessante articolo per conoscere meglio la GT6 che all'epoca fu snobbata in Italia a causa della spietata concorrenza della Lancia Fulvia coupè e dalle Alfa Romeo GT, vettura che oggi è ricercatissima sia per la linea che per i suoi contenuti tecnici. Adesso il programma incontri 2001 ci aspetta, la bella stagione è alle porte e le Spit in garage sono stufe di sonnecchiare. Allora tiriamole fuori, facciamole vedere, usiamole spesso come dice il nostro Andrea nell'articolo a pag. 8: "se lo meritano!".

Claudio Quaglia



3° Winter Cinghialon

Serravalle Scrivia (AL), 12 novembre 2000



Dopo due edizioni svolte sotto un cielo azzurro nonostante la stagione inoltrata, la terza Winter Cinghialon si è finalmente svolta con un clima degno della stagione con pioggia, nebbia e freddo, insomma un clima tipicamente da autunno inglese. Molto suggestivo quindi vedere le nostre inglesine a capote chiusa o con l'hard top percorrere le strade bagnate delle campagne del basso Piemonte a fari accesi tra la nebbia e una sottile pioggia. Nonostante il tempo però la partecipazione è stata molto nutrita con 20 Spitfire, TR3, Austin Healey, Jaguar, Fulvia coupé, 850 spider ed anche una maestosa Rolls Royce per un totale di 32 vetture. L'appuntamento era dato per domenica mattina presso il centro commerciale di abbigliamento 'Mc Arthur Glen' a Serravalle Scrivia per la gioia di mogli e fidanzate che così potevano fare shopping nei negozi del centro mentre i soliti discorsi di restauri, motori, cambi e

carrozzerie rimanevano nel parcheggio. A mezzogiorno la colonna partiva per raggiungere dopo un breve giro il ristorante Mulino a Vignole Borbera per il pranzo di fine stagione del Registro. Qui venivano premiate la Spit partecipante più anziana del genovese Andrea Censi e la più lontana di Santo Michele da Modena. Una targa ricordo anche per Maurizio Ordonselli da Fano che seppur con l'auto normale non ha voluto mancare all'appuntamento. Un po' a sorpresa venivano poi assegnati i premi fedeltà con la targa ricordo per tutti i soci che hanno partecipato a più della metà dei raduni organizzati dal RITS nell'anno 2000 e cioè Matteo Manzardo, Stefano Stea e Mauro Fioravanti mentre a Silvio Panceri e Fabrizio Cortese venivano consegnati in simbolico premio, una confezione contenente tutti i particolari per il tagliando completo alla Spitfire con filtri olio e aria, candele, puntine,

cinghia alternatore e pastiglie freni per aver partecipato a tutti i raduni. Il particolare premio 'sfiga' veniva assegnato a Roberto Borini per tutte le sue vicissitudini per partecipare ai raduni.

Una targa ricordo per la stagione 2000 veniva inoltre assegnata a tutti gli organizzatori dei raduni svolti quest'anno con Paolo Pini per Asti e Winter Cinghialon, Marco Zangheri per il Lido di Savio, Francesco Arcieri per Empoli, Alberto Sassi per Mantova, Gianmichele Ambrosio per Canale, Stefano Avenali per Jesi e Armando Carpanese per Treviso e lo stand alla fiera "Auto di ogni Epoca" a Padova.

Le Spitfire vanno quindi in garage per iniziare i lavori invernali di ripristino, abbellimento e restauro o anche solo per il meritato riposo sotto il telone, l'importante è che per la primavera siano pronte per una nuova stagione di allegre scampagnate con i raduni 2001 del RITS!

Auto d'ogni Epoca

Fiera di Padova

25-26 novembre 2000



La fiera "Auto di ogni Epoca" che si svolge a Padova è ormai diventata la più importante rassegna del settore che si svolge in Italia. Quest'anno concentrata su di un solo week-end, la manifestazione ha avuto un successo di pubblico enorme e il RITS non potendo mancare a tale appuntamento ha voluto preparare, in collaborazione con il Club Dolomite Sprint, il TR Register e Formula Classic, uno stand

all'altezza del nome Triumph, una cosiddetta isola inglese con tutti i club Triumph (già protagonisti del raduno di Treviso) insieme, presentando una Herald cabriolet in configurazione invernale (spruzzata di neve con tanto di sci sul baule), una splendida TR3, due impeccabili Dolomite Sprint, due Spitfire Mk II, una 1500 a cofano aperto che ha attirato l'attenzione di tutti per lo spettacolo offerto dal vano motore e una bellissima GT6 Mk III, vettura in Italia sempre più

ricercata dai collezionisti. Le gigantografie delle foto dei nostri raduni attaccate sullo sfondo, la moquette gialla e l'illuminazione con un sistema di riflettori da concerto rock, rendevano l'atmosfera da salone dell'auto degli anni '70. Anche quest'anno parecchio interesse per le vetture esposte e numerose le richieste di acquisto, segnale che la Spitfire diventa un'auto d'epoca sempre più ambita e ricercata dagli appassionati di auto d'epoca.

News in breve.

Bilancio economico anno 2000.

Il bilancio economico del nostro sodalizio si è chiuso il 31 dicembre con un totale di uscite per spese postali, cancelleria, fotocopie, stemmi, adesivi, gadget, fiere e raduni ecc. di Lit. 19.586.150 e un totale di entrate per le quote associative e i griglie badge di Lit. 19.675.950 con un avanzo di Lit. 89.800.

FORMULA CLASSIC raddoppia.

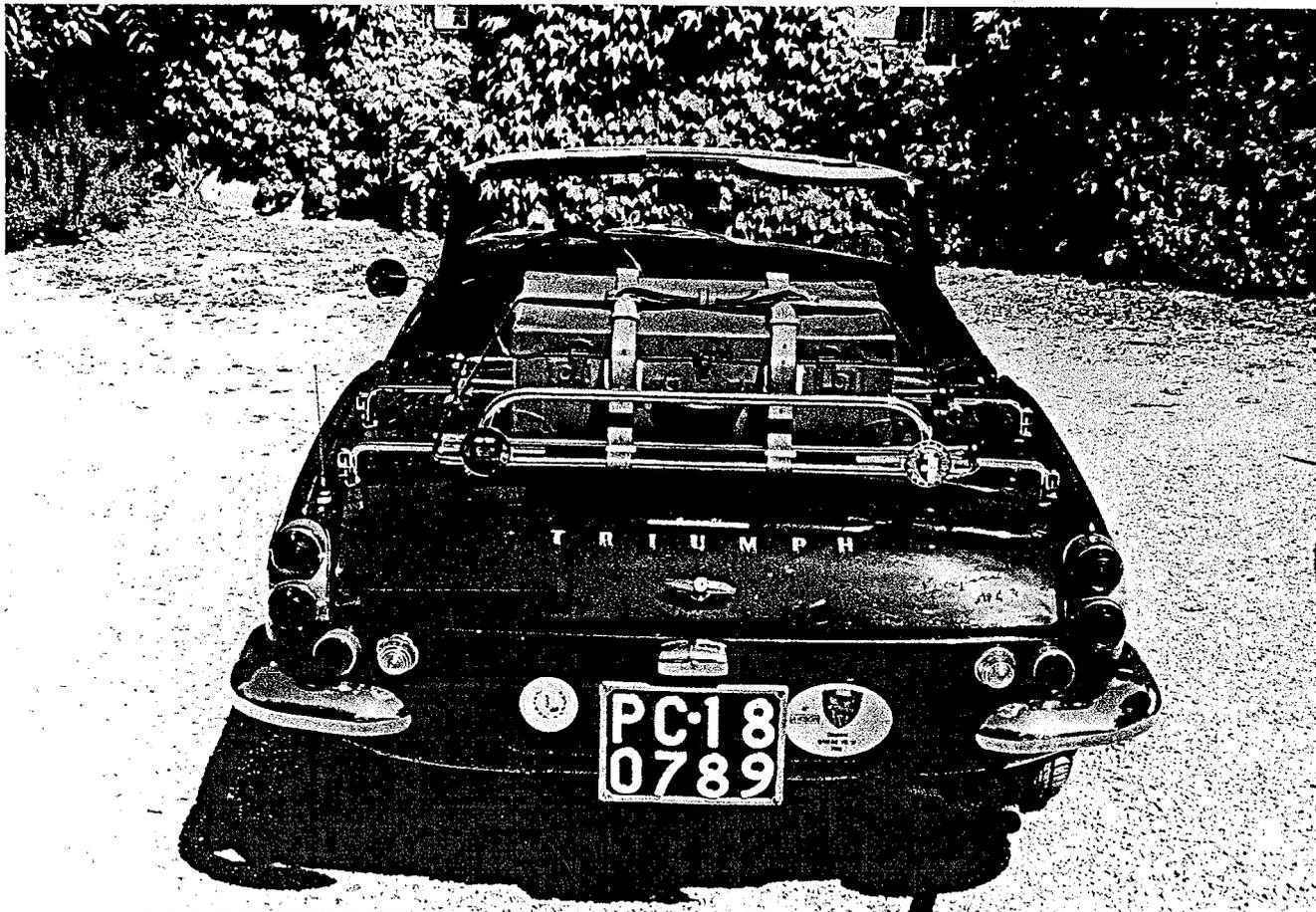
Tra pochi giorni sarà attivo un nuovo servizio offerto da FORMULA CLASSIC per gli appassionati di auto inglesi. Nel nuovo sito all'indirizzo www.formulaclassic.com avrete la possibilità di acquistare online ricambi, accessori, gadget e un sacco di altre cose per la vostra inglese. Il pagamento degli ordini potrà avvenire con carta di credito nel sito e ricevere tutto comodamente presso la propria abitazione.

Un nuovo libro sulle Spitfire.

E' disponibile una nuova interessante pubblicazione dedicata alla Spitfire. Si chiama "Triumph Spitfire and GT6, The complete Story" di James Taylor. Con testo in inglese narra le particolarità tecniche e le vicende sportive di tutti i modelli nei 20 anni di produzione con molte fotografie e schede tecniche. E' disponibile presso la Libreria dell'Automobile a Milano al costo di Lit. 75.000 (per i soci RITS prezzo scontato a Lit. 60.000).

OMOLOGAZIONE ASI

In seguito ad alcuni cambiamenti e provvedimenti che negli ultimi mesi hanno messo un po' a subbuglio il mondo delle storiche, in molti si chiedono se omologando ASI la propria auto d'epoca si potrà essere più al sicuro e quindi tutelati da eventuali nuove strane manovre. Vediamo quindi quali sono le procedure per ottenere la famosa targa, i costi e i vantaggi che ne derivano. Poi forse un giorno anche il R.I.T.S. deciderà di fare il passo di federarsi ASI, ma questa è un'altra storia.....



Che cosa è l'ASI.

L'ASI, Automotoclub Storico Italiano, è un'ente non commerciale con sede in Torino che raggruppa i Club degli amatori degli automotoveicoli di interesse storico regolarmente costituiti in Italia (Club Federati) e gli Enti ed Associazioni volontariamente aderenti e rappresenta e tutela gli interessi generali dell'automobilismo e motociclismo di interesse storico e collezionistico.

Come iscriversi.

E' sempre consigliabile cercare un Club Federato ASI nella propria zona per ovvi motivi di comodità e quindi iscriversi ad esso versando la quota annuale che di solito varia dalle 150 alle 300.000 lire. Alla segreteria del Club occorre richiedere la 'domanda di certificato di identità', un bel librettino di 24 pagine interamente da compilare con tutti, ma proprio tutti, i dati e le caratteristiche della vostra storica. Dopo la compilazione occorre armarsi di una buona macchina fotografica per immortalare la vettura in tutte le posizioni richieste compresa la vista sottostante (o fondoscocca) che richiede quindi il ponte sollevatore dell'amico meccanico. Nel nostro caso occorre fotografare la Spitfire aperta, chiusa e con l'hard top (chi c'è l'ha) e graffiare con la pinzatrice tutte le foto sulla domanda. Armati di pazienza si deve poi cercare un piccolo campione di tessuto dei rivestimenti dei sedili e della moquette (naturalmente da tagliare in zone non visibili!) e il campione della vernice della scocca e dei cerchi. Ora non ci resta che fotocopiare il libretto di circolazione con le pagine dei dati tecnici e dei dati riguardanti la proprietà e del foglio complementare e allegare il tutto.

Ora che il nostro librettino è spesso come la guida telefonica possiamo riportarlo alla segreteria del Club, non senza esserci dimenticati di passare dalla posta per effettuare il versamento di Lire 200.000 intestato all'ASI.

Controllo vettura.

La domanda ora sarà firmata e controllata dal Commissario Tecnico del Club e non ci resta che aspettare la prossima seduta di omologazione. La seduta richiesta dal Club, si svolge di solito 2/3 volte l'anno in un locale coperto, illuminato e dotato di ponte sollevatore. La vettura viene visionata in ogni sua parte dai C.T. di marca o modello per controllarne l'originalità, lo stato di conservazione o del restauro eseguito e non deve presentare assolutamente alcuna difformità rispetto alle caratteristiche riportate sulla domanda. Naturalmente sono accettate opzioni e accessori dell'epoca che però venivano montate su quel tipo di modello. Al termine della seduta il C.T. classifica la vettura e gli attribuisce un giudizio che parte dal tipo "A" per le vetture conservate in ogni sua parte e assolutamente senza alcun tipo di restauro eccetto i lavori di ordinaria manutenzione, del tipo "B" per le vetture che hanno subito un restauro parziale (carrozzeria, o motore) e del tipo "C" per le vetture restaurate completamente in ogni sua parte. Classificata la vettura non ci resta che attendere la nostra bella targa con su inciso il numero di omologazione e il tipo, il modello dell'auto e lo stemma dell'ASI.

| | | | |
|---|----|----------------------------|--------------|
| RISERVATO ALLA SEGRETERIA DELLA C.T.H. AUTO | | CERTIFICATO DEFINITIVO | |
| CARTA DI IDENTITÀ FVA | N° | N° | |
| N° | | PERMESSO DI PARTECIPAZIONE | |
| RIASCIATA IL | | N° | RIASCIATA IL |



FORMAZIONE DEL COMMISSARIO
TECNICO DI CLUB:
CLUB
NOME COMMISSARIO
FIRMA
DATA

AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO COMMISSIONE TECNICA NAZIONALE AUTO DOMANDA DI CERTIFICATO DI IDENTITÀ

| | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| COGNOME | | NOME | |
| INDIRIZZO | | C.A.P. e città | |
| TELEFONO N. | PROV. | PROVINCIA | |
| LEGGERA ASI N. | ANNO IN CORSO | CLUB DI APPARTENENZA | |
| AUTOVEICOLO | | | |
| CHIAVI | <input type="checkbox"/> | COMMERCIALE | <input type="checkbox"/> |
| VEICOLO DA RICONOSCIMENTO / FUORISTRADA | <input type="checkbox"/> | AUTOVETTURA | <input type="checkbox"/> |
| MILITARE | <input type="checkbox"/> | AUTOBARTO | <input type="checkbox"/> |
| AUTOBUS | <input type="checkbox"/> | VEICOLO SPECIALE | <input type="checkbox"/> |
| NUMERO DI TARGA | ANNO DI COSTRUZIONE | | |
| MARCA | MODELLO | | |
| TELAIO: marca e tipo (1) | numero | | |
| MOTORE: marca e tipo (1) | numero | | |
| CARROZZERIA: marca | aperta | <input type="checkbox"/> | |
| tipo (2) | chiusa | <input type="checkbox"/> | |
| TARGA Kg. | A PIENO CARICO Kg. | | |

(1) Indicare l'eventuale tipo di produzione (2) Indicare la denominazione commerciale (3) Indicare se berlina, coupé, spider ...

Ediz. 1994

Esenzione da bollo e assicurazioni agevolate.

Con l'omologazione di un'auto di 30 anni è possibile richiedere all'Intendenza di Finanza l'esenzione totale del bollo previa domanda e versamento di Lire 100.000 e inoltre stipulare le polizze assicurative è molto più semplice, perché le compagnie che richiedono solamente l'iscrizione ad un Club di Marca sono sempre più rare.

Dal 1° gennaio 2000 l'esenzione da bollo è diventata automatica per le auto fino al 1970 se l'auto non circola e di Lire 50.000 annue se circola. E' possibile effettuare il pagamento presso gli uffici postali con il bollettino di C/C normalmente usato per il bollo intero oppure presso l'ACI o le tabaccherie predisposte. Naturalmente le vetture già omologate ASI ed esenti dal pagamento del bollo continueranno a mantenere tale agevolazione.

Purtroppo con la nuova legge non è ancora ben chiara la modalità dell'esenzione per le vetture con 20 anni compiuti. L'ASI dovrebbe emanare una normativa per che permetta di classificare le vetture di interesse storico costruite fino al 1970 che possono usufruire della stessa agevolazione e quindi pagare il minibollo di Lit. 50.000, ma tale regola non è ancora stata resa nota. Appena possibile ne daremo notizia.

Riguardo i passaggi di proprietà è bene ricordare che per le vetture con oltre 30 anni pagano adesso una I.P.T. (Imposta Provinciale di Trascrizione che varia da provincia a provincia) di sole Lit. 100.000 e quindi una volta per una Spitfire che prima costava intorno alle 750.000 lire adesso costa circa 500.000 lire.

Vantaggi e svantaggi.

Per concludere possiamo quindi dire che omologare ASI una vettura ci porta senz'altro ad avere un mezzo storico controllato e certificato ad un prezzo tutto sommato abbordabile che potremo ammortizzare con la polizza assicurativa ridotta e l'esenzione del bollo, ma ricordiamoci che in caso di mancato pagamento della quota associativa al Club Federato ASI anche solo per un anno la nostra omologazione decade d'ufficio così come l'esenzione totale del bollo.

Registro Storico Michelotti

Tutti noi appassionati della Triumph Spitfire sappiamo che fu disegnata dal torinese Giovanni Michelotti. La tradizione continua ed così il figlio Edgardo anch'esso designer di professione, per mantenere viva e tramandare ai posteri l'enorme eredità che ci ha lasciato ha pensato di raccogliere in uno splendido CD-rom una raccolta di 260 immagini autografate delle vetture da lui disegnate tratte dall'archivio del Registro Storico Michelotti. Una retrospettiva di disegni a colori e bianco e nero diviso in periodi storici di cinque anni caduno. Inoltre Edgardo Michelotti ha intenzione di far rinascere il Registro Storico Michelotti con nuove iniziative dedicate a tutte le vetture disegnate dal padre.

Per richiedere il CD-rom e avere maggiori informazioni e aggiornamenti potete visitare il sito internet : www.michelottidesign.it oppure all'indirizzo : R.S.M. Via Lussimpiccolo 20a - 10141 Torino. Tel. 011 3827966 - fax 011 3827139



La GT6 questa sconosciuta.

La mamma di tutte è stata la Triumph Herald, ma la Triumph GT6 nasce da una costola della Triumph Spitfire ideata da Giovanni Michelotti e prodotta in 5 differenti versioni dal 1962 al 1980.

La Triumph GT6 nasce come progetto nel 1963 con il nome iniziale di "Spitfire GT" e richiama la propria linea al modello che parteciperà alla 24 Ore di Le Mans nel 1964.

Il motore inizialmente è a sei cilindri di 1596cc. (a differenza di quella che andò a Le Mans di soli 4) preso in prestito dalla Vitesse, ma per la futura GT6 si rivela poco indovinato: consumi troppo elevati, ripresa ed accelerazione addirittura inferiori alla sorella a 4 cilindri Spitfire.

Ci vorranno altri 3 anni (1966) prima che la GT6 sia ufficialmente lanciata sul mercato, precisamente al "Earls Court Motor Show" di Londra.

La vettura si presenta con un 6 cilindri in linea di 1998 cc. In grado di sviluppare una potenza di 95 cv a 5000 rpm., cambio a 4 marce (overdrive opzionale), cruscotto in legno completo di contagiri, contachilometri, livello benzina e temperatura dell'acqua.

Triumph GT6 (successivamente chiamata MK I)

La Triumph GT6 nacque nel 1966, ed all'inizio non ebbe vita facile. Presentata pubblicitariamente come la vettura "nata a Le Mans" (Born in Le Mans), in realtà nacque prima della Spitfire che corse a Le Mans nel 1964, di cui copiava il tetto rigido costruito per le competizioni in fibreglass.

"The poor man's E-Type" aveva una linea accattivante, finiture di pregio ed una potenza notevole, ma l'assetto era il medesimo della sorella Spitfire che di cavalli ne sviluppava solamente 63.



La stampa dell'epoca, soprattutto quella americana, non andò tenera con la piccola GT6 dichiarandola "...una vettura di cui stare attenti..." per la tenuta di strada non proprio impeccabile.

Un'altra critica riguardò la ventilazione interna, che ne fece una vettura più idonea a circolare in Scandinavia che in Grecia!

Nonostante le osservazioni fu un immediato successo, visto il relativo investimento che Triumph fece, ricavando una coupé sportiva dalla già esistente Spitfire. Esce di produzione nel settembre del 1968.

Triumph GT6 Mk II (GT6+ per il mercato USA)

Nel luglio del 1968 viene presentata la Mk II, solamente due anni dopo l'introduzione sul mercato della Mk I.

La vettura viene presentata con lo slogan "Più vigore nel motore, più tenuta nella coda", il tutto a voler sfatare le critiche sorte con la Mk I.

La Triumph dovette riconsiderare la geometria delle sospensioni posteriori, adottando un diverso disegno e dei giunti in gomma denominati Rotoflex, che miglioravano il comportamento generale della vettura.



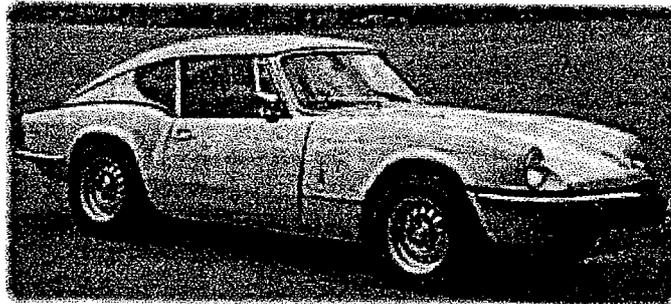
Anche nell'abitacolo furono adottate alcune migliorie, prima fra tutte le bocchette di ventilazione interna regolabili ed il ventilatore a due velocità. Il motore adottato era differente dalla prima serie, la base derivava direttamente dalla TR5 di 2497 cc. che disponeva di un migliore disegno della testa che aumentava l'efficienza volumetrica. Mantenendo la cilindrata 1998cc, la potenza arrivò a ben 104 cv!

Nel settembre del 1969 vennero apportati ulteriori miglioramenti: sedili reclinabili, un volante con un nuovo disegno, maggiore imbottitura alla base della plancia, mentre esternamente venne adottata una colorazione nera alla cornice del parabrezza. Esce di produzione nel dicembre 1970.

Triumph GT6 Mk III

Presentata al Salone di Torino nell'ottobre del 1970 (un oltraggio per gli inglesi), la nuova Triumph GT6 Mk III divide molte cose in comune con la sorella Spitfire Mk IV.

Il disegno del frontale e della coda vengono completamente rivisti, rendendo più dinamica e moderna la linea della vettura.



Con poche novità all'interno, la GT6 Mk III diventa una vettura attraente e ingegneristicamente interessante, degna erede delle varie migliorie apportate di anno in anno alle precedenti versioni.

Da molti è definita come la migliore GT6 prodotta, ma sfortunatamente ebbe vita breve.

La Triumph produsse questa vettura tenendo in considerazione il mercato americano (si valutò di costruirla con dei fari a scomparsa!), ma non venne ripagata con la stessa moneta dagli statunitensi, che introdussero leggi sempre più severe in ambito di sicurezza e d'inquinamento mortificando, le prestazioni della vettura (105 CV la versione europea, 65 quella americana).

In Europa, la GT6 si scontrò con prodotti più moderni ed efficienti (basti pensare alle plurivittoriose Alfa Romeo GT Junior e Lancia Fulvia Coupé), rimanendo di fatto una vettura elegante ma decisamente poco razionale.

Infine si ritrovò a competere in casa (dopo l'entrata della MG nel gruppo British Leyland), con la cugina MG B GT. Un ultimo tentativo venne fatto nel febbraio del 1973, migliorando i tessuti interni, aggiornando il disegno della strumentazione e fornendo la vettura di vetri azzurrati.

Il tutto non servì a migliorare i conti della BL che, senza alcun preavviso, la tolse definitivamente di produzione nel novembre del 1973.

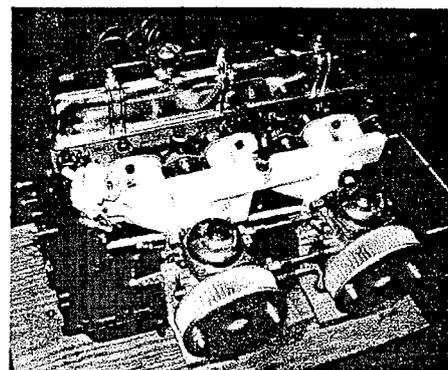
Luca GAZZARETTI



Riprendendo le code dei rispettivi modelli della Spitfire, le 3 diverse versioni di GT6 differiscono tra la prima e seconda serie per l'eliminazione dei rostri e lo spostamento della luce targa al centro mentre per la Mk III le differenze sono più sostanziali con il taglio netto della coda e le luci rettangolari come per la Spitfire Mk IV mentre il tappo benzina veniva spostato sul fianco sinistro.

L'imponente 6 cilindri in linea di 1998 cc con potenze fino a 105 cavalli.

Ringraziamo Luca Gazzaretti appassionato proprietario di una splendida GT6 Mk III per l'articolo che ci ha inviato e per le fotografie estratte dal sito: <http://digilander.iol.it/triumphgt6> da lui stesso curato.



La Spitfire e la neve.

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

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

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

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

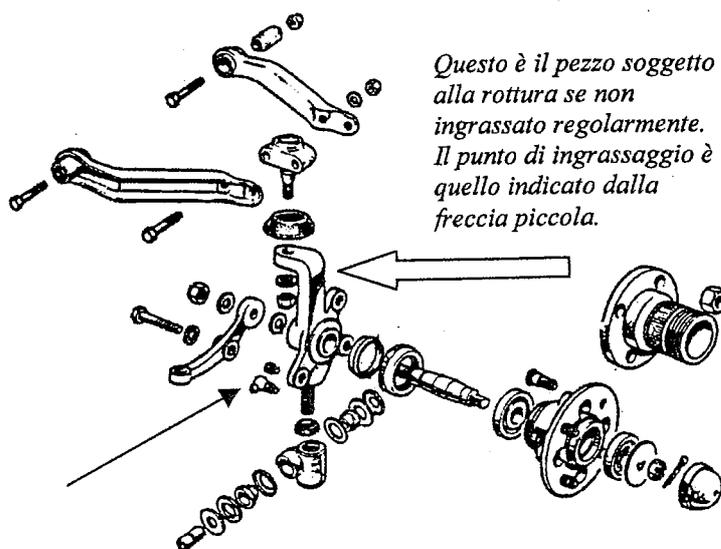
Le altre emozioni che mi ha dato la cara Spit per riconoscenza d'averla portata con me non posso descriverle ma invito tutti a provare e a far girare le nostre macchine tutto l'anno. Se lo meritano.

Andrea Censi

Tecnica : Pericoli Spitfire !!

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

Tullio Bosio



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

Esplso del gruppo mozzo della sospensione anteriore.

Il paese dei balocchi.

Ricordate la storia di Pinocchio che arriva nel paese di balocchi ? Beh, deve essere stata la nostra espressione nel momento in cui abbiamo messo piede nel Triumph Show a Stoneleigh in Inghilterra a pochi km da Coventry dove fino a poco tempo fa era ancora in piedi la fabbrica che costruiva le nostre piccole spider. Partiti dall'Italia con la nostra comoda Lancia Z (naturalmente dopo aver tolto i sedili che non servivano con la chiara intenzione di portare a casa più mercanzia possibile) abbiamo attraversato mezza Europa e quindi traghettato sulla Manica. Dopo un'attimo di panico per abituarsi alla guida inglese la tappa si concludeva in un tipico "bed & breakfast" per il meritato riposo. Il sabato era giustamente dedicato allo shopping nel centro di Londra e quindi riprendere il tragitto in direzione nord verso Birmingham.

Altro "bed & breakfast" nella stupenda campagna inglese tra i pascoli di pecore e dopo la "leggera colazione" inglese di corsa verso il centro fieristico di Stoneleigh per il grande momento. Dopo la rituale e disciplinata coda all'ingresso eccoci finalmente tra i banchetti imbanditi di ogni ben di Dio per le nostre Triumph.

I prezzi sono esposti sui pezzi e questo facilita un po' la cosa visto il nostro inglese non proprio tecnico ma ci difendiamo e i nostri zaini cominciano a diventar pesanti. Abbiamo anche dei carrellini ma qui ci andrebbe il carrello del supermercato ! Le cose più interessanti ed economiche occorre cercarle dai privati che a dir la verità non sono molti ma mettersi a rivoltare pezzi usati e zozzi tra le casse della frutta è davvero mitico !

Abbiamo le nostre liste preparate in precedenza, alcune cose vengono depennate ed altre purtroppo no, ma il gioco continua. Ci sono i ricambisti noti come Moss, Rimmer, Sport Car Supplies, hanno prezzi in offerta fiera molto allettanti e la Visa fa il suo dovere. Questo serve per ricambio, quello lo prendo perché potrà servire, questo non si trova più e così le sterline se ne vanno, ma fa parte del gioco, chissà se ci ricapita l'occasione. Purtroppo la fiera è organizzata in un solo giorno con apertura dalle 10.00 alle 16.00, un orario un po' ridicolo per la nostra mentalità, ma si sa gli inglesi sono fatti così.

Il tempo è volato e siamo gli ultimi a rovistare tra i banchetti e praticamente ci cacciano fuori.



Nel parcheggio la nostra Z è rimasta sola soletta, gli inglesi sono già a casa a bersi il the. Carichiamo i nostri pezzi con un po' di tristezza perché forse non abbiamo trovato tutto, niente motore a prezzo stracciato o il cambio con overdrive per la nostra Spit. Rimarrà una normale 4 marce. Pazienza. Ripartiamo e cominciano le considerazioni. "Però quell'hard top costava poco. Abbiamo fatto male a non prenderlo. Già ma quella batteria di carburatori lucidi lucidi..." e così via. Si rientra in Italia. Il viaggio è eterno. E naturalmente piove. Come sempre qui. Dopo 14 ore arriviamo stravolti in Italia con una voglia terribile di un buon caffè ristretto. E' tardi e l'ufficio domattina ci attende. Ma a casa con calma cominceremo il controllo dei nostri acquisti con la maledetta voglia di ripetere l'esperienza.

Luca, Claudio, Massimo e Gianni.

Censimento: siamo in 600 !

SUDDIVISIONE MODELLI DELLE 603 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.L.T.S. AL 24 MARZO 2001

| | | | | | |
|---------|----|----------|-----|------------|---|
| Mk. I | 61 | Mk. IV | 155 | GT6 Mk I | 3 |
| Mk. II | 38 | 1500 | 277 | GT6 Mk II | 6 |
| Mk. III | 54 | 1500 USA | 5 | GT6 Mk III | 4 |

SUDDIVISIONE GEOGRAFICA DELLE 603 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.L.T.S. AL 24 MARZO 2001

| | | | |
|----------------|-----|----------|----|
| VALLE D'AOSTA | 2 | MARCHE | 10 |
| PIEMONTE | 101 | UMBRIA | 7 |
| LIGURIA | 45 | ABRUZZO | 10 |
| LOMBARDIA | 104 | LAZIO | 68 |
| VENETO | 73 | CAMPANIA | 17 |
| TRENTINO | 4 | CALABRIA | 4 |
| FRIULI | 12 | PUGLIA | 9 |
| TOSCANA | 39 | SICILIA | 29 |
| EMILIA ROMAGNA | 61 | SARDEGNA | 8 |

PORTOBELLO'Spit

Rubrica di compravendita e scambio di vetture Spit

SPITFIRE 4, 1963, COLORE ROSSO,
L. 11.000.000
BERARDI GABRIELLA - Rivoli (TO)
Tel. 011 9561181

SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE BIANCO
HARD TOP, L. 10.000.000
GIURABEI DAVIDE - Brescia
Tel. 030 6871040

SPITFIRE Mk. IV, 1973, COLORE VERDE
ACCESSORIATA, REVISIONATA
GIACOMELLO DAVIDE - Vicenza
Tel. 0444 785206 - 0338 7612590 - 0339 2214595

SPITFIRE 1500, 1975, COLORE BIANCO
CERCHI A RAGGI, L. 10.000.000
SPERA ANDREA - Roma
Tel. 0337 436376

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BIANCO
L. 11.000.000
AROSO LUCA - Torino
Tel. 0347 2444091

SPITFIRE 1500, 1976, VERDE INGLESE
L. 13.000.000 TRATTABILI
BESAGLIA ESTER - Padova
Tel. 0329 6349959

SPITFIRE 1500, 1977, BLU, HARD TOP
RAGGI, 57.000 KM, L. 13.000.000
SLOCCHINI VENTURINO - Teramo
Tel. 0861 294111

SPITFIRE 1500, 1978, COLORE ROSSO
CORTI PAOLO - Firenze
Tel. 055 705525 - 03397166788

SPITFIRE 1500, COLORE BIANCO
FRANCO SPERANZON - Treviso
Tel. 0422 609130 ore serali

SPITFIRE 1500, 1979, ORANGE, HARD TOP
UNPROPRIETARIO, L. 13.000.000
FRANZIN RUDI - Mestre (VE)
Tel. 0347 2956505

GT6 Mk. I, 1966, RADIATO,
ADATTO PER RICAMBI
SOLA ROMANO - Torino
Tel. 011 9085062 - 011 9049864

SPITFIRE Mk. IV, 1972, COLORE VERDE
ZONTA STEFANO, Bressanvido [VI]
Tel. 0444 660268 - 0330 392237

SPITFIRE Mk. IV, 1973, COLORE BLU
HARD TOP - L. 10.000.000 tratt.
LORIA EDOARDO - Cuneo
Tel. 0171 997986

SPITFIRE 1500, 1975, COLORE BLU MET.
CAPOTE E TAPPEZZERIA NUOVE
FACCHINELLI CLAUDIO - Milano
Tel. 02 2043815 E-mail : claudiofa@tin.it

SPITFIRE 1500, 1976, VERDE INGLESE
L. 15.000.000 o permuta con utilitaria.
GIUSTINI ALBERTO - Torino
Tel. 011 8980961 - 0338 2116571

SPITFIRE 1500, 1976, ROSSO, ACCESSORI
MOTORE NUOVO, L. 10.000.000. TRATT.
VIVA ROBERTO, Seregno [MI]
Tel. 0362 235700 - 0339 4806448

SPITFIRE 1500, 1977, COLORE ROSSO
HARD TOP, L. 10.000.000
CARBONE CARLO - Cosenza
Tel. 0425 601451

SPITFIRE 1500, 1978, CARMINE RED
HARD TOP, L. 12.500.000
FALZONI GALLERANI VITTORIO - Ferrara
Tel. 051 903013 - 0335 5871888

SPITFIRE 1500, 1979, BIANCO,
L. 12.000.000
PALMIERI LUCA - Milano
Tel. 0339 3956032

SPITFIRE 1500, 1980, BIANCO,
PERFETTA L. 15.000.000 TRATT.
FRASSON CLAUDIO - Torino
Tel. 011 9470940 (ore serali)

GT6 Mk. II, 1969, ROSSO, RADIATO,
GUIDA DX, ADATTO PER RICAMBI
Avv. PIETRO LUCIANO - Arezzo
Tel. Ab. 0575 356031 - Cell. 0338 7755988

SPITFIRE Mk. IV, 1972, AMARANTO
HARD TOP, L. 13.000.000
LAMBERTI LUCA - Aversa (CE)
Tel. 081 5031877

SPITFIRE Mk. IV, 1974, GIALLO, HARD TOP
RESTAURATA, RICAMBI L. 12.000.000
BARNI LUCA, Robecchetto Induno [MI]
Tel. 0331 875353 - 0368 622845

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BLU
HARD TOP, L. 12.000.000
RIZZIERI REMO - Ferrara
Tel. 0335 5367279

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BIANCO
HARD TOP, L. 13.000.000
SORVILLO STEFANO - Salerno
Tel. 0348 3112026

SPITFIRE 1500, 1977, COLORE AZZURRO
SENZA DOCUMENTI, L. 5.000.000
CONDO' FRANCO - Treviso
Tel. 0422 480190 ore uff.

SPITFIRE 1500, 1978, COLORE BIANCO
HARD TOP, L. 14.000.000
CLAUDIO CAPRA - Biella
Tel. 015 590103 - 0330 667262

SPITFIRE 1500, 1978, VERDE INGLESE
L. 13.000.000 TRATT.
LANZANOVA LUCIA - Milano
Tel. 03358090024 - lucia.lanzanova@infinito.it

SPITFIRE 1500, 1979, COLORE MARRONE
ORIGINALE, PERFETTA, L. 13.000.000
RUSSOTTI VINCENZO - Montecatini (PT)
Tel. 0572 910915 - 0336 472182

SPITFIRE 1500, 1980, COLORE ROSSO
UNICO PROPRIETARIO, Km 60000
ANTONIO BATTEI - Parma
Tel. 0521 233733 - 0521 283077

PORTOBELLO'Spit

PER SPITFIRE 4 VENDO: MOTORE,
CARBURATORI, PARAURTI POST.
PEZZI VARI E MINUTERIA
Dott. FAIELLA MARIO - Napoli
Tel. 081 664073 (dopo le ore 17.00)

PER SPITFIRE 4 VENDO CERCHI A
RAGGI VERNICIATI CON MOZZI
E CERCO HARD TOP
DONZELLI FABRIZIO - Mantova
Tel. 0335 7194934 - Uff. 0376 378382

PER SPIT 4 HARD TOP ITALIANO IN RESINA
COMBERLATO ORAZIO - Vicenza
Tel. 0339 3548686

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO
PARAURTI ANTERIORE
PICCIONE EMANUELE - Roma
Tel. 0347 0896207

PER SPIT 1500 VENDO
COLLETTORI E SCARICO COMPLETO
RADIATORE E FILTRI ARIA NUOVI
CARPANESE ARMANDO - Padova
Tel. 049 8685235 - 049 624422

PER SPITFIRE Mk. IV/1500
VENDO HARD TOP L. 500.000
LIOTTI MICHELE - Forlì
Tel. 0543 796634

PER SPIT 1500 1976 VENDO
HARD TOP L. 450.000,
MARMITTA ORIGINALE L. 200.000
CERCO CERCHI A RAGGI E SEDILI NERI
SECCHI CLAUDIO - Milano - Tel. 0347 2431359

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO
HARD TOP, PERRONE GIANNI - Torino
Tel. 011 6061212

PER SPITFIRE 4 VENDO: COFANO ANT.
TELAIO COMPLETO CON SOSPENSIONI
DIFFERENZIALE, RUOTE, VETRI PORTE
PARABREZZA, STRUMENTI ECC.
PER 1500 SET PISTONI NUOVI MAGG. 0,20
VISENTINI DAVIDE - Vicenza
Tel. 0424 861326 - 0368 7323580

PER SPIT Mk. III VENDO COFANO ANT.
PALMIERI ANTONELLO - Roma
Tel. 06 5123825 - 0335 305754

PER SPIT Mk. IV VENDO CERCHI
DIFFERENZIALE, TRASMISSIONE, MOZZI
FARI, FANALLI, SEMIASSI, SERBATOIO
SCATOLA GUIDA, BALESTRA ecc.
BERNARDI WILMER - Venezia
Tel. 049 5809433

PER SPITFIRE Mk. IV/1500 VENDO
HARD TOP E TONNEAU COVER
PAGANI DANILO - Valenza [AL]
Tel. 0131 943492

PER Mk. IV/1500 VENDO
CARBURATORI WEBER 40 DCOE
TONNEAU, DISTRIBUTORE LUCAS 45D4,
FARI DEPOCA CARELLO E LUCAS,
GAMBINO DARIO, e-mail: aed.gambino@libero.it

PER SPITFIRE 1500 VENDO
GUARNIZIONI VARIE, VOLANTE,
COPRICAPOTE, CORNICI VETRO, ecc.
GAZZARETTI LUCA - BRESCIA
Tel. 030 9913595 - 0335 6621137

PER SPITFIRE 1500 1980 VENDO
PARTI VARIE DI MECCANICA E CARROZZERIA
CAMBIO, TESTATA, TELAIO CAPOTE ecc.
TOMADINI STEFANO - Padova
Tel. 03338 2310828

VENDO MOTORE 1147 CC NUOVO,
PREPARATO KM 0, L. 2.000.000 TRATT.
GIORGIO BELLELLI - Palermo
Tel. 091 516511

VENDO MOTORE SPIT Mk. III
BUONE CONDIZIONI, L. 1.000.000
LUCA SPINA - Genova
Tel. 010 2474460

CERCO PER SPIT Mk. IV
CERCHI A RAGGI E COPRICAPOTE
ALI CARMINE - Bergamo
Tel. 0348 7222433

PER SPITFIRE Mk. IV VENDO
PORTAPACCHI CROMATI, PEZZI VARI
VALTER LO PRETE - Venaria [TO]
[TO] Tel. 011 496430

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
GIACOMELLO DAVIDE - Vicenza
Tel. 0338 7612590

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
TASSONI STEFANO - Bologna
Tel. 0347 9304779

PER SPITFIRE Mk. IV/1500 VENDO
5 CERCHI A RAGGI CROMATI NUOVI
VARDANEGA MARIANO - Treviso
Tel. 0423 544129

PER SPIT 1500 ANNO 1977 CERCO
BORSA FERRI ORIGINALI
STEFANIA GUSMEROLI - Milano
Tel. 02 9503266 (SEGR. TEL.)

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
LANATA'ALDO - Torino
Tel. 011 99069693

Indirizzi utili :

BORGHI - Via Trezzo d'Adda 14 - Via Stendhal 59 - Milano

Tel. 02 474051 - 427827 Fax 02 4222996

BRITISH RACING GREEN - Via 1° Maggio 60 - Rovato [BS]

Tel. 030 7700291 - 7700541 - Fax 030 7703493

ROB-MOTOR - Via Macedonia 32 - Collegno (TO)

Tel./Fax 011 4031502

ANGLO-PARTS - Vic. S. Antonino C/4 - Treviso

Tel. 0422 321500 - Fax 0422 321470

SPEEDY CLASSIC CAR PARTS - Via Cadlolo 22 - Roma

Tel. 06 35498169 - 06 35452857 - Fax 06 35341687

FORMULA CLASSIC - PO Box 55 - 25017 Lonato (BS)

Tel. 1780 580000 - 030 9913595 - Fax 030 9139721

JOHN HILL'S LIMITED, 18 Arden Business Centre,

Arden Road, Alcester, B49 6HW, ENGLAND

RIMMER BROS

Triumph house, Sleaford Road Bracebridge Heath,
Lincoln LN4 2NA ENGLAND

Tel. 0044 1522 526200 - Fax 0044 1522 567600

MOSS LONDON - HAMPTON FARM IND. EST

HAMPTON RD WEST, HANWORTH, MIDDX, TW13 6DB, ENGLAND

Tel. 0044 020 8867 2020 - Fax 0044 020 8867 2030

JOHN KIPPING

421 Aldermans green road Coventry CV2 1NP ENGLAND

Tel. 0044 1203 645 333 - Fax 0044 1203 645 030

SPORTS CAR SUPPLIES

Collingwood Building, Quality Row, Swalwell,

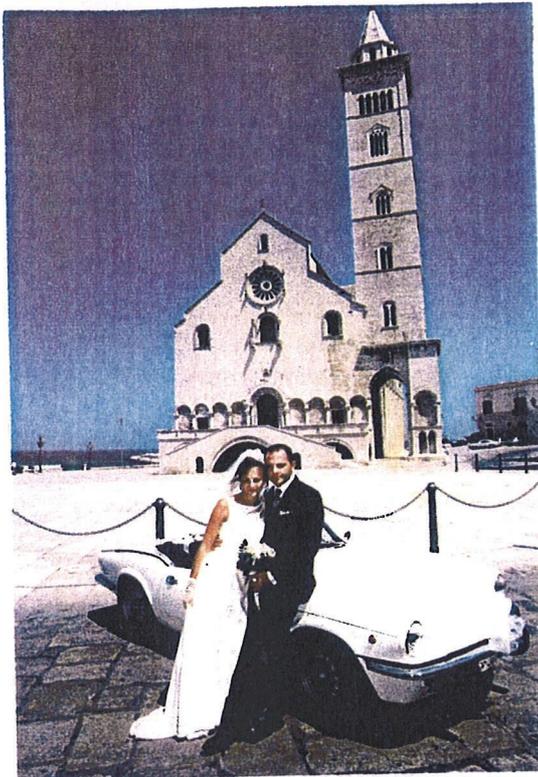
Tyne and Wear, NE26 3AQ, ENGLAND

Tel. 0044 191 496 0522 - Fax 0044 191 488 4791

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 floppy disc possono essere inviate tramite posta all'indirizzo del R.I.T.S oppure via e-mail all'indirizzo registro.spitfire@tiscalinet.it oppure c.quaglia@libero.it. Su richiesta le foto possono essere restituite.

3 agosto 2000, Andria (BA)
Giuseppe e Mariella Riefolo
con la loro 1500 del 1975
davanti alla Cattedrale sul
Mare di Trani.

fotoSPIT



fotoSPIT



Sicuramente vedere una Spit così è inusuale, ma il nostro amico Andrea di Genova forse ha ragione dicendo : "facciamole girare tutto l'anno, se lo meritano" anche perché l'inattività invernale di motori, guarnizioni, oli ecc. sono veramente deleteri per le nostre auto d'epoca, mamagari farle girare con le strade asciutte..... o no ? A voi le conclusioni

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

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

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

Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Massimo Benvenuto, Tullio Bosio, Gianfranco Bossalini, Armando Carpanese, Fabrizio Comi, Andrea Censi, Luca Gazzaretti, Giuseppe Riefolo.