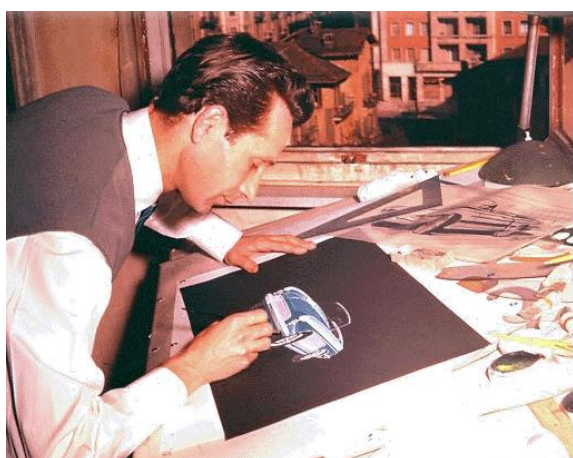


## Spitfire, come nacque una stella

di Giancarlo Cavallini

Ci sono storie che sono talmente al limite tra la realtà e la fantasia da far pensare che siano nate dalla penna di qualche scrittore di romanzi. La storia che vi narreremo fa pensare proprio a questo: è un racconto talmente ricco di casualità, di coincidenze, di ostacoli, di luci e di ombre che sembra difficile pensare che tutto ciò sia realmente avvenuto. Una storia complicata, ma a lieto fine; oggi ci è sufficiente dare uno sguardo alla *Spitfire* per convincerci che fosse destino che una tale bellezza dovesse prima o poi sbocciare, come un bel fiore a primavera. L'idea della piccola spider



nacque proprio durante una primavera, quella del 1960. In quegli anni Harry Webster si recava frequentemente a Torino durante i weekend per visitare Giovanni Michelotti con cui aveva stretto un rapporto di amicizia che andava oltre il contratto di lavoro che legava il designer italiano alla Casa di Coventry. Fu durante uno di quei frequenti incontri che l'estroso designer e il geniale ingegnere pensarono di completare la famiglia delle Herald con una sportiva aperta. Questa idea trovò fin da

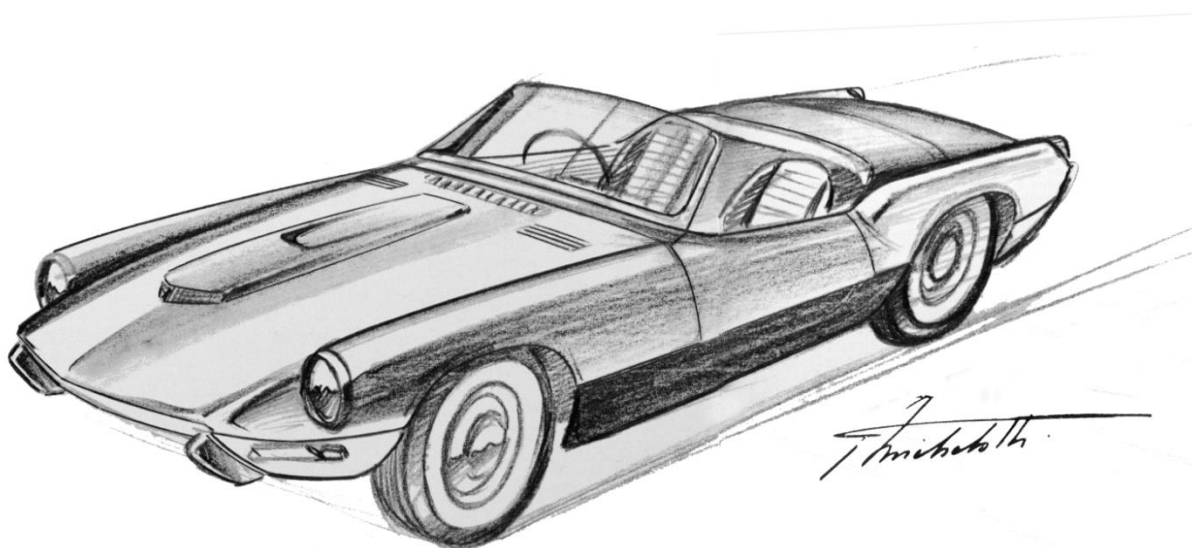
subito l'incoraggiamento di George Turnbull, il direttore produzione della Standard Motors. A ciascuno dei tre personaggi l'idea di costruire una piccola roadster apparve come una grande opportunità. Michelotti, come lui stesso raccontò alcuni anni più tardi, pensava che la nuova TR a lui commissionata, la futura TR4, sarebbe stata troppo costosa per rispondere alla domanda per una più economica ed essenziale spider che proveniva da quel pubblico di giovani a cui le vetture aperte erano particolarmente destinate.

La prospettiva di Webster era invece differente: lui voleva massimizzare gli investimenti fatti per lo sviluppo dello chassis e la meccanica della Herald: alla Coupé e Saloon a breve sarebbero seguite la Cabriolet (Convertible), la Giardinetta (Estate) e la sua versione commerciale, il van Courier, ragion per cui l'idea della piccola roadster gli sembrava il giusto completamento della famiglia.

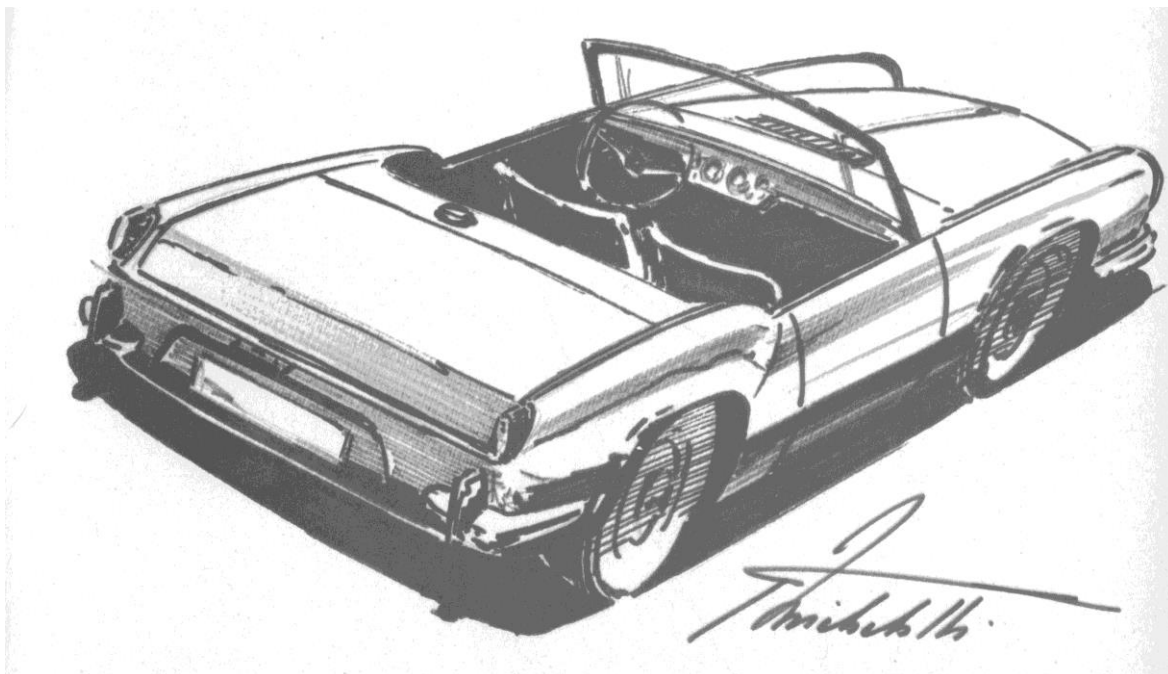
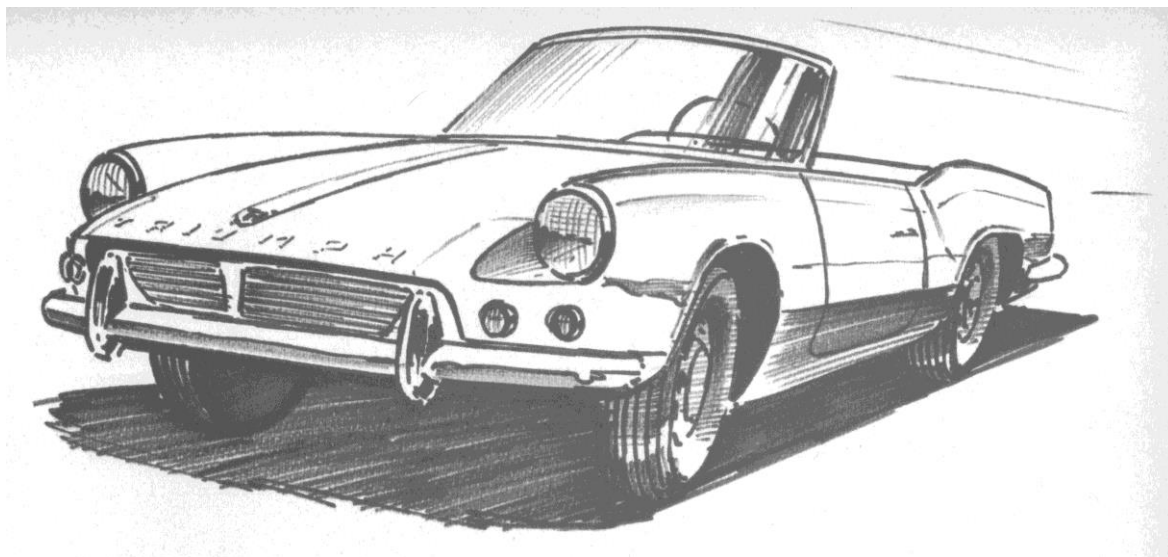
Turnbull aveva invece altre preoccupazioni: i suoi pensieri erano legati alla produzione e quindi pensava a come avrebbe potuto far lavorare al massimo il nuovo stabilimento a Canley che aumentava di molto la capacità produttiva della Standard Triumph e che a breve sarebbe stato pronto. L'idea fu presentata a John Carpenter, il General Sales Manager, l'uomo delle vendite, a cui non sembrò vero di avere delle proposte per nuovi modelli di auto. A Turnbull fu affidata la missione di presentare nel modo più convincente possibile il progetto a Alick Dick, allora Chief Executive Officer della Standard, un compito che assolse nel migliore dei modi anche perché tra i

due c'erano ottimi rapporti. Fu a questo punto, nel settembre del 1960, che Alick Dick presentò a sua volta al board aziendale della Standard la proposta per l'approvazione del progetto.

Il board approvò la preparazione di un prototipo da commissionare a Michelotti e certamente, in quello specifico contesto, il successo della Austin Sprite del gruppo concorrente BMC, che aveva aperto un nuovo mercato negli USA, aiutò ad essere confidenti nella decisione di procedere nel progetto di una piccola ed economica roadster. Il prototipo di Michelotti arrivò a Coventry il 31 ottobre dello stesso anno e, per quanto Michelotti fosse veloce nei suoi lavori, questo ci testimonia di come, all'insaputa della Direzione, i nostri protagonisti, Webster e Turnbull in primis, avevano già avviato l'iter del progetto fin dall'inizio dell'estate.

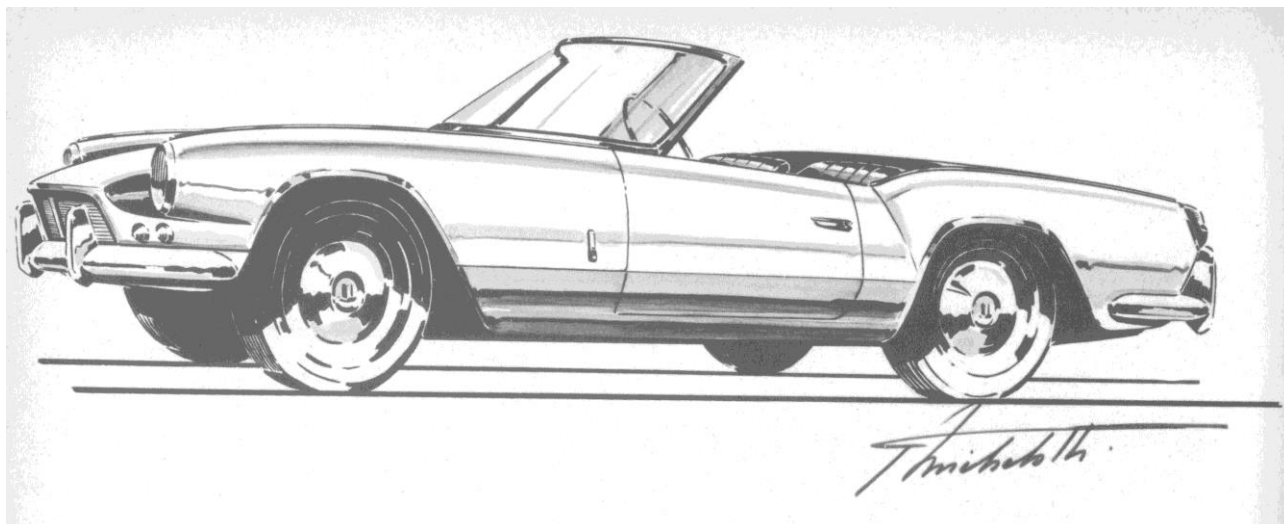


Come era consuetudine Webster aveva chiesto a Michelotti di sottoporre una serie di proposte stilistiche, semplici schizzi da visionare. Lui ne preparò un gruppo di cinque, prodotti nello spazio di pochissimi giorni come era sua abitudine. Webster e Turnbull ne scelsero uno e chiesero a Michelotti di realizzare il disegno in scala 1:1. Per permettere questo, Webster e Arthur Ballard, suo Chief Body Designer, avevano definito le specifiche tecniche del prototipo a cui fu assegnato il nome in codice di "Bomb": si erano decise le misure che l'auto avrebbe dovuto avere, si deliberò che si sarebbe dovuta costruire una struttura centrale sufficientemente rigida per essere capace di collaborare strutturalmente con un nuovo, più semplice e leggero telaio da progettare ex novo, e questo dopo avere valutato anche la possibilità di una costruzione in fibra di vetro; infine si confermò che il cofano avrebbe dovuto, come nella Herald, comprendere tutta la parte frontale dell'auto mantenendo l'apertura con una coppia di cerniere nella parte anteriore dello chassis. Riguardo alla meccanica si doveva adottare quella della Herald.

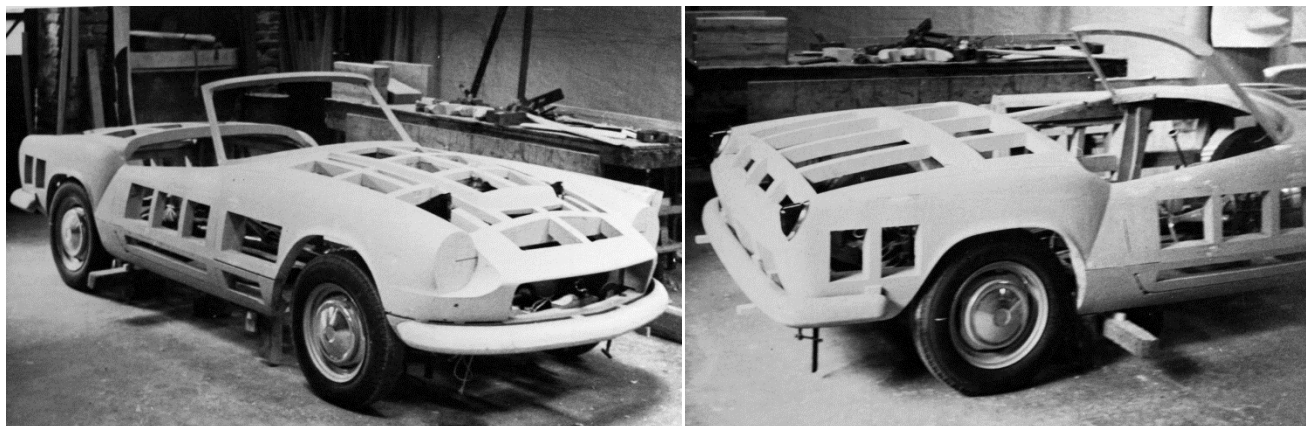


Da sinistra a destra: Harry Webster e George Turnbull



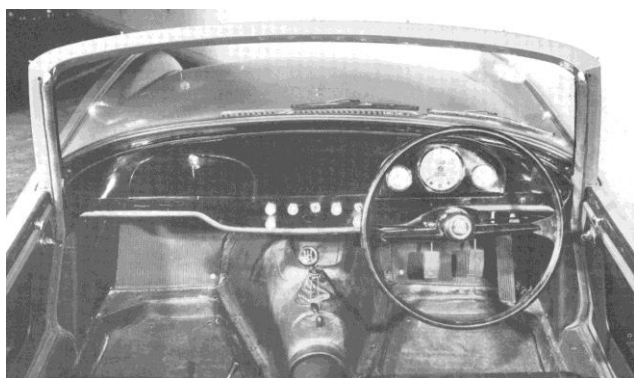


Da Coventry fu spedita a Torino una Herald Coupé 948 il cui telaio fu punzonato con il codice X659; come da antica tradizione Standard la "X" significava "eXperimental" mentre il numero che seguiva era sequenziale. Nell'atelier di Michelotti la carrozzeria fu separata dal telaio che fu accorciato mentre i suoi quattro battilastra iniziarono a preparare i pannelli in acciaio sulla scocca in legno costruita nel frattempo da Ghirardotto, un artigiano di Torino specializzato in questo tipo di costruzioni.



Anche se il prototipo costruito a Torino appare oggi uguale alla versione definitiva, in realtà fu soggetto a molte modifiche, soprattutto perché non convinceva nella parte centrale. In particolare l'inclinazione superiore della linea delle portiere appariva troppo accentuata, tanto che Webster ricordava come si potesse entrare in quell'auto senza aprire le portiere. Webster chiese quindi a Michelotti di rivedere la linea della fiancata addolcendola nella parte centrale perché la desiderava più tradizionale e il prototipo ritornò quindi quasi subito a Torino. Michelotti si rimise al lavoro modificando la linea superiore della portiere e il raccordo con il parafango, ma i suoi tentativi non trovavano la soddisfazione di Webster, fin quando, durante l'ennesimo incontro di verifica a Torino, Webster non salì sull'auto e, una volta seduto, sporgendo il braccio dalla portiere, disse:

*“Voglio che le mie dita possano toccare il pavimento”*. Michelotti a quel punto prese le misure come fosse un sarto, trovando nella lunghezza del braccio di Webster il giusto equilibrio.



Tre immagini del prototipo costruito a Torino da Michelotti. Si nota come la portiera presenta una accentuata inclinazione che sarà successivamente corretta ed addolcita. La mascherina del frontale adotterà poi un disegno che avrebbe richiamato quello della Herald: la stessa griglia della Mk1.

A sinistra l'interno con la prima proposta del disegno della plancia che fu bocciata; la strumentazione è ancora quella della Herald smontata a Torino e le porte sono prive dei finestrini discendenti.

Il prototipo riprese quindi la strada di Coventry dove fu subito usato per una serie di test di prestazioni; i risultati furono molto incoraggianti, dato che con la motorizzazione 948, che dava più o meno 52 BHP, venne registrata una velocità massima di 88 miglia orarie e un'accelerazione da 0 a 60 miglia in 16,8 secondi, tempi di tutto rispetto e che ponevano il prototipo di Michelotti più veloce non solo della Sprite ma anche della nuova futura Midget annunciata per il 1961. Il tutto in attesa del nuovo motore di 1147 cc oramai pronto per la produzione e che sarebbe stato reso disponibile per la Herald 1200 dal mese di aprile e che avrebbe ulteriormente migliorato le prestazioni.

Poi tutto si fermò e su questo progetto calò il silenzio.

Negli ultimi mesi del sessanta la Standard perdeva 600.000 sterline al mese. Webster ricordava che Alick Dick gli aveva confidato di avere avviato in segreto delle trattative con la Leyland nei primi mesi del 1960 quando la situazione finanziaria era ancora sotto controllo, anche se altre fonti fanno risalire i primi contatti all'inizio di Ottobre. Resta comunque il fatto che la fusione tra la Standard e la Leyland venne formalizzata il 5 Dicembre del 1960 con l'insediamento di Sir Henry Spurrier come Presidente e l'ingresso di Donald Stokes e Stanley Markland nel board aziendale. La situazione finanziaria tuttavia continuava a precipitare, tanto che ad aprile del 1961 la Standard era esposta verso le banche per nove milioni di sterline di debiti e rischiava il default finanziario.

Sebbene il lancio della Herald 1200 stesse portando molti ordini, questi non erano sufficienti a fare sopravvivere l'azienda: le vendite della Vanguard Six erano ferme, la TR4 non era ancora pronta, mentre i piazzali erano pieni di TR3B invendute. Poi il 17 di Agosto si scatenò la tempesta.

Sir Henry Spurrier e Stanley Markland, deputy di Spurrier alla Leyland, si recarono a Coventry e, con un'operazione decisa e fulminea, liquidarono quasi l'intero board della Standard. Alick Dick, che tanto si era tanto prodigato negli anni precedenti per trovare un partner e per rendere l'azienda indipendente nella produzione delle carrozzerie, lasciò quel giorno stesso l'azienda sostituito alla guida della stessa da Stokes e da Markland. A loro la Leyland aveva affidato il compito del risanamento e del rilancio della azienda. Markland si insediò quel giorno come Direttore Generale con Stokes suo braccio destro al controllo delle vendite.



Il consiglio di amministrazione della Standard in una foto del 1960.

A sinistra in primo piano Lord Tedder, Presidente e alla sua destra Alick Dick, Chief Executive Officer.



Stanley Markland al volante della nuova Vitesse 1600 con Harry Webster.

Qui sotto Markland mentre riceve dal direttore della rivista "The Motor" il premio "Best British's performance in the 1961 Le Mans race". Fu lui a volere la Spitfire e il ritorno alle corse della Triumph.





Nel frattempo il prototipo "Bomb" sonnecchiava dimenticato sotto un telo impolverato in un angolo del capannone dell'Experimental Department. Non appena insediato Stanley Markland volle conoscere il programma per i nuovi modelli, ben consapevole che la gamma doveva essere rinnovata e allargata per trovare gli auspicati ricavi. A riscoprirla fu quindi l'impegno e la curiosità di quest'uomo che, durante una delle sue frequenti visite ai reparti della fabbrica, sempre accompagnato dal Direttore Tecnico Harry Webster, notò quel grigio telo impolverato.

Scoperta dal telo protettivo, la piccola roadster apparve in tutta la sua eleganza. La polvere non aveva intaccato la sua bellezza tanto che a Markland bastarono pochi minuti per capire l'opportunità che quella macchina poteva rappresentare per il futuro della fabbrica di Coventry. Dopo che Webster spiegò che era stata accantonata per mancanza di fondi, Markland la osservò attentamente; gli girò intorno più volte osservandola attentamente e infine aprì la portiera e si sedette al posto di guida. Pose le mani sul volante e poi, nel profondo e rispettoso silenzio che era calato nell'intero reparto, sentenziò:

*"That's good. We'll make that". "E' ottima. Noi la faremo".*



La Spitfire sulla strada del Sestriere in un disegno di Michelotti che testimonia le sue doti di grande illustratore

Pochi giorni dopo Markland prese in modo autonomo la decisione di produrre il modello e ordinò che il lancio commerciale della nuova roadster dovesse essere programmato per il salone di Londra dell'anno successivo, l'Earls Court Motor Show del 1962.

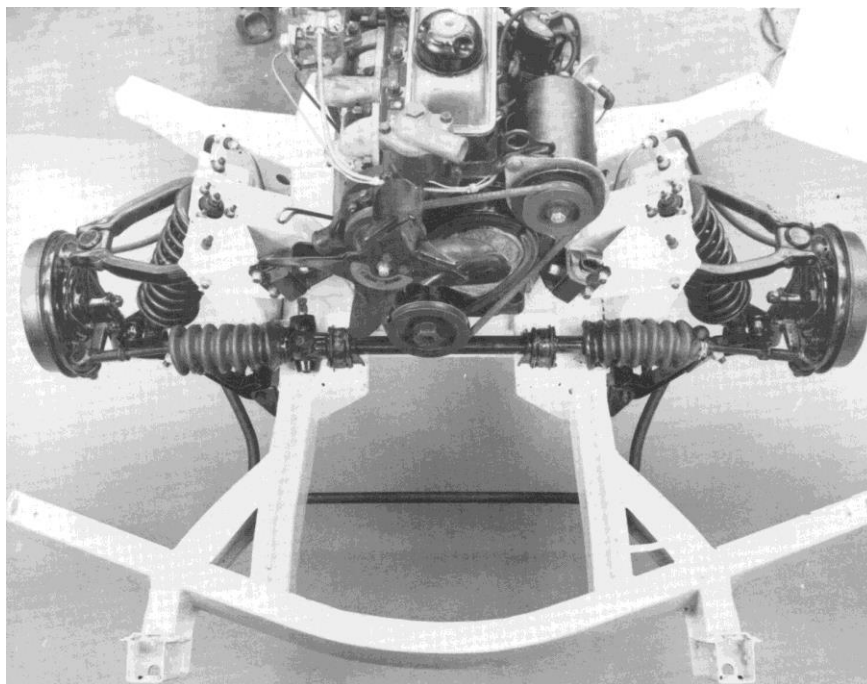
Iniziò quindi un frenetico lavoro: nell'autunno del 1961 si produssero i due primi nuovi telai, l'X691 e l'X692; questi chassis presentavano già la forma definitiva che ritroveremo nella futura *Spitfire* e sarebbero serviti per la costruzione di due nuovi prototipi, le future 4305VC e 412VC.



Il telaio completo di meccanica esposto dalla Triumph nel 1962 e 1963 nei Motor Show in Europa: la meccanica è quella della Herald mentre il telaio è nuovo e completamente differente; se nella Herald il telaio è portante e la carrozzeria è semplicemente imbullonata, nella *Spitfire* la carrozzeria invece collabora strutturalmente con il telaio alla rigidità dell'auto. Inizialmente il prototipo "Bomb" era inteso come sesto modello della famiglia Herald e chiamato "Herald Sport Car".



Il primo prototipo "Bomb" costruito a Coventry fu, nell'aprile del 1962, registrato come 4305VC ed usava il telaio X691; questa *Spitfire* sarà poi utilizzata da Michelotti per carrozzare la proposta della *Spitfire GT*, ossia la futura GT6. Questo prototipo, nell'aprile del 1961, era ancora dotato dei freni anteriori a tamburo e del carburatore Solex della



Herald. Il secondo prototipo costruito a Coventry fu registrato come 412VC ed utilizzava il telaio X692: sarà questa una delle più famose *Spitfire* perché fu utilizzata per le foto stampa promozionali e per le prime corse a cui la *Spitfire* fu iscritta.

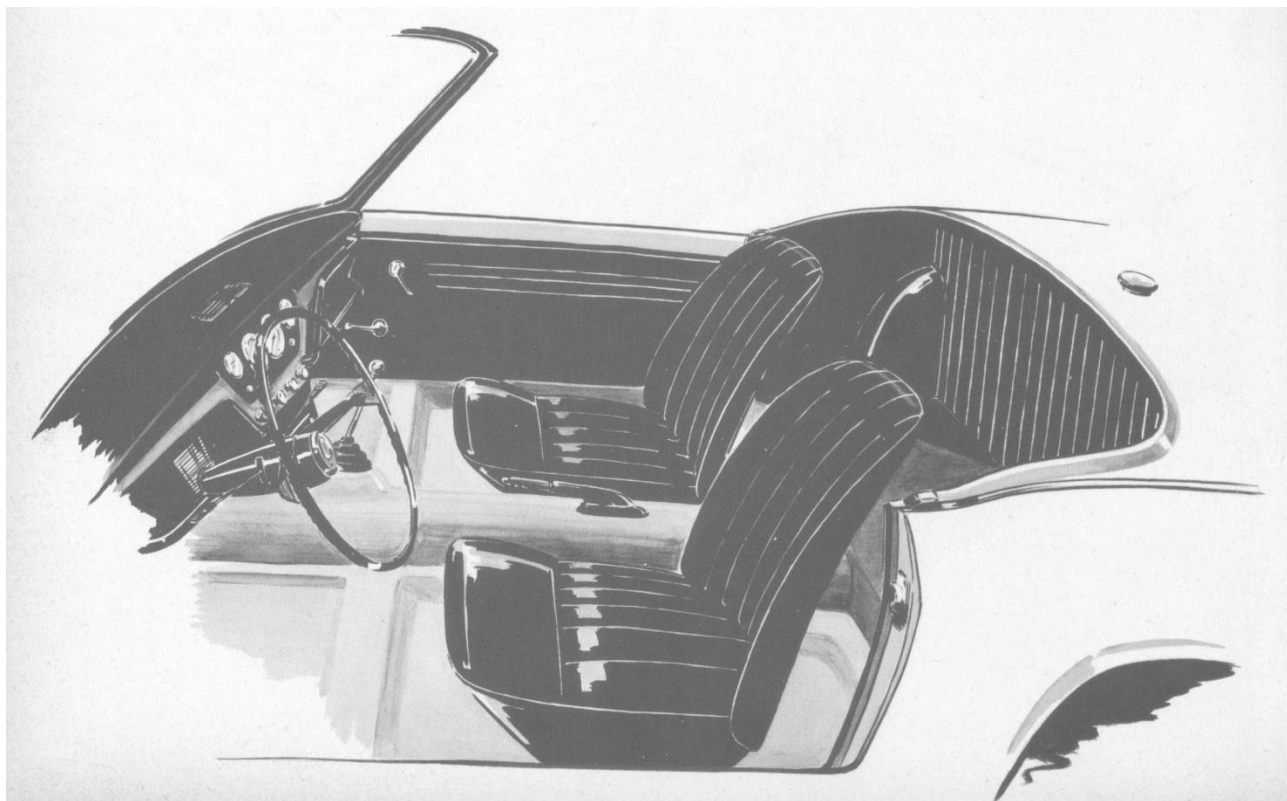


A sinistra Fred Nicklin, il più famoso tra i collaudatori. Qui sotto una delle Herald accorciate nel passo e usata per le prove del telaio e della meccanica della futura *Spitfire*, come si può notare dal disallineamento della portiera.

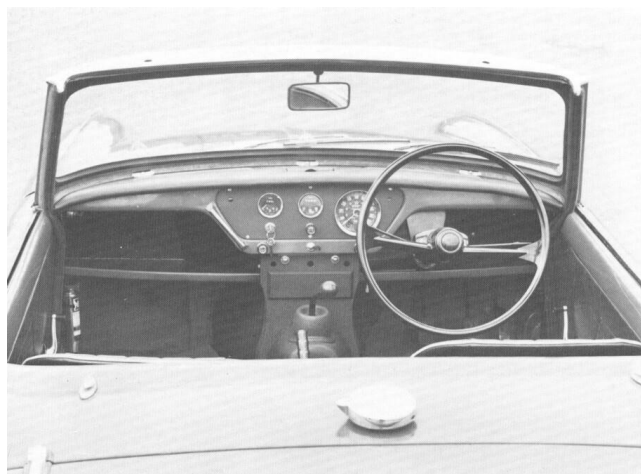


Dato che i tempi dettati da Markland erano ristretti si decise di provare tutte le soluzioni meccaniche su delle Herald sapientemente accorciate nella parte centrale della carrozzeria.

Fu una corsa contro il tempo: da un lato i collaudatori provavano in continuazione e dall'altro a Coventry si riprogettò con Michelotti la plancia, che ora presentava un cruscotto centrale per gli strumenti, tutti i meccanismi dei vetri laterali, che erano assenti sul primo prototipo, e tutti i dettagli e le finiture della carrozzeria.



Bisognava anche preparare gli stampi e organizzare la catena di montaggio, assegnare le commesse ai fornitori, preparare tutto il materiale pubblicitario e per l'organizzazione di servizio post vendita.



Due immagini del primo prototipo costruito a Coventry: la linea è definitiva e l'assenza del paraurti e del contagiri ci racconta di come i test proseguissero anche se diversi particolari, spesso forniti dai fornitori esterni, non erano ancora pronti e disponibili.

Mancava il tempo, tanto che alla Forward Radiator prepararono gli stampi riutilizzando l'utilizzabile, così da spendere solo 200.000 sterline in nuove ed economiche attrezzature; nessuno si aspettava un grande successo e grandi numeri di produzione, anche se tutti ci speravano. Il risultato fu che poco dopo alla Forward Radiator dovettero sostituire tutte le attrezzature

comprandone di più adeguate. Sotto ogni punto di vista il programma Bomb/*Spitfire* fu comunque un grande successo. Sia Harry Webster che John Lloyd, che era a capo del reparto dei collaudatori e che sviluppò i test per la macchina, ricordavano che non ebbero complicazioni tecniche di alcun genere durante i collaudi perché la macchina si era dimostrata molto ben progettata e robusta. Con la fine dell'estate del sessantadue il loro lavoro era terminato e la *Spitfire* era pronta per il debutto al Earls Court Motor Show di Ottobre.

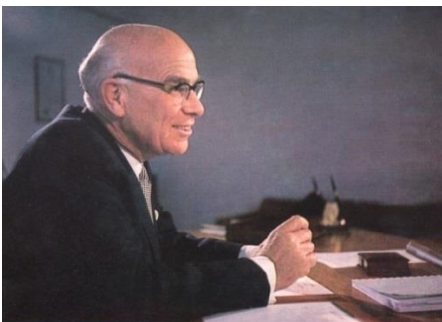
Restava un unico dubbio: come sarebbe stata accolta dal mercato?

Oggi il resto della storia è sotto gli occhi di tutti: fu un grande successo, e ancora una volta Nietzsche dimostrò di avere ragione quando scrisse che *"bisogna avere in sé il caos per partorire una stella che danzi"*.

IL MISTERO DEL NOME

*Spitfire 4*

E' ben noto che il nome *Spitfire* fu usato la prima volta dalla Supermarine Aviation Works per il famoso aereo da caccia progettato negli anni trenta. Non è noto se la Standard Triumph ottenne ufficialmente il permesso di utilizzare il nome per la sua piccola nuova roadster: secondo lo storico inglese Graham Robson si iniziò a sostituire informalmente al nome in codice "Bomb" del progetto il nome *Spitfire* già durante la fase di sviluppo dei prototipi a Coventry tra la fine del 1960 e l'inizio del 1961, ma non sembra che questo fosse ispirato a una qualche connessione con il famoso aereo, anche se successivamente i messaggi pubblicitari accostarono la piccola spider al famoso caccia, gloria dell'aviazione britannica. E' sicuramente certo che la Triumph non ebbe mai cause legali o problemi per l'utilizzo del nome. Il nome era infatti registrato dalla Vickers, controllata dalla British Aircraft Corporation al pari della Supermarine e che produsse sul finire degli anni cinquanta il quadrimotore Vanguard, nome questo registrato a sua volta dalla Standard: potrebbe quindi essere che questo fatto sia stato il preludio alla possibilità della Triumph di utilizzare il nome *Spitfire*. Sappiamo che Webster avrebbe voluto usare in nome "Bomb" per la nuova spider. John Carpentier sospettava che il nome fosse stato proposto direttamente da Donald Stokes ed è quindi probabile che il nome sia nato in seno alla forza commerciale. Al nome *Spitfire* fu aggiunto il numero 4 perché nel frattempo era pronta la nuova *Vitesse* che negli Stati Uniti sarebbe stata chiamata *Sport 6*, per dare evidenza del suo motore a sei cilindri. Il numero 4, per uniformità di nomenclatura, identificava quindi semplicemente il numero dei cilindri.



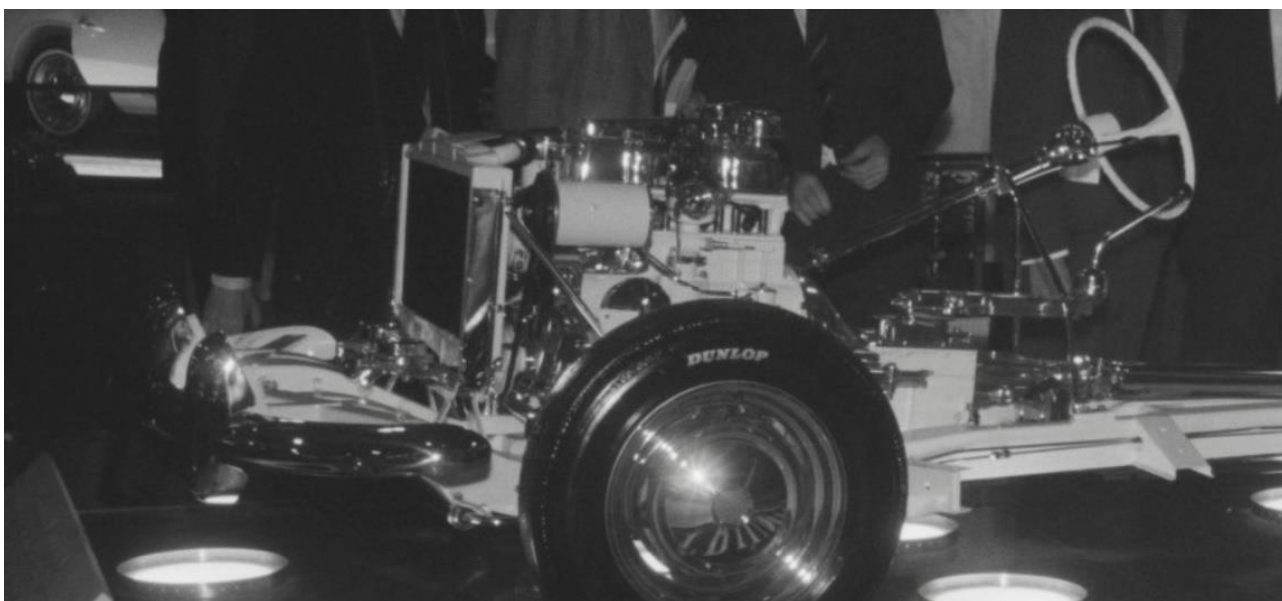
Donald Stokes, l'uomo a cui con grande probabilità si deve l'idea di chiamare la nuova roadster "*Spitfire*"



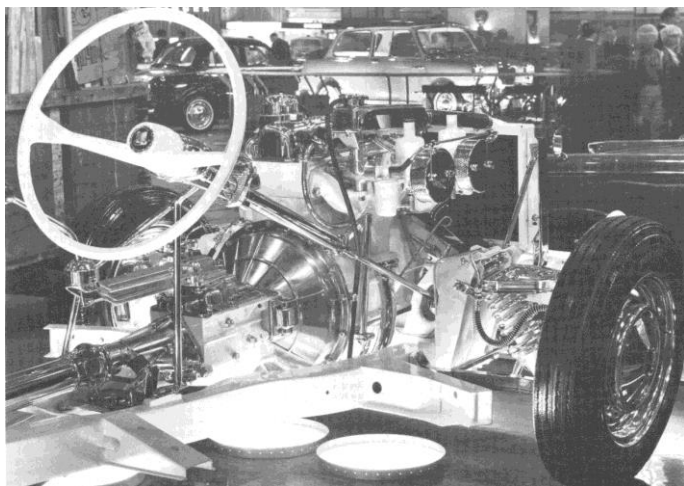
LONDRA, 47° MOTOR SHOW EARLS COURT, 17-27 OTTOBRE 1962.

Allo stand del Salone di Londra del 1962 la Triumph espose due *Spitfire*, una bianca con interni rossi e una rossa con interni neri. Con loro, sempre molto gradite al pubblico, le modelle ritratte in queste belle fotografie: la ragazza bionda è l'attrice Janine Gray. Queste immagini ci raccontano di come fosse organizzato lo stand e dell'interesse che la nuova piccola Triumph fu capace di attirare su di sé. Durante i giorni del Salone la Standard Triumph ricevette ordini per sei milioni di sterline.









Guardando questa bella foto a colori mi è venuto un dubbio: ma tutti questi ragazzi, e non solo loro, cosa stavano guardando così attentamente? La bella bianca *Spitfire* o la bella bionda Janine Gray ?



Un'immagine di grande effetto per trasmettere l'idea della velocità: questa è la copertina della rivista aziendale "Standard Triumph Review" del Novembre del 1962. In questa immagine la 412VC, secondo prototipo costruito, ha ancora la guida a sinistra. Di seguito le pagine di presentazione ai lettori della nuova Spitfire.







STYLED BY the brilliant Giovanni Michelotti, the Triumph Spitfire 4 is long, low and elegant with aerodynamic lines to take full advantage of the engine power. It is an all-welded unit which is firmly supported by the robust and rigid separate chassis used for the successful Triumph Herald 1200 models.

The sharply downswept bonnet line is enhanced by bold stainless steel wing beadings which cover the joint of the wing side panel to the centre panel. In the event of damage, this reduces replacement costs considerably by simplifying detachment and refitting of the wings.

The car is also given ample protection from impact by large chrome wrap-around bumpers, complete with overriders, which are mounted on sturdy crash bars.

The bonnet and front wings are assembled in one piece, and hinged at the front to give easy access to the engine and front suspension components. This system also ensures that the bonnet can never open accidentally to obscure vision.

The windscreen is deep, sharply raked, well wrapped round and detachable for sporting events. This will reduce the frontal area from 13.5 sq. ft. (1.25 sq.m.) to less than 10 sq. ft. (0.93 sq.m.) and the car weight by 30 lbs. (13.6 kg.). Zone safety glass is fitted to give a 16 in. x 6 in. (41 cms. x 15 cms.) area ahead of the driver which remains clear in the event of a breakage.

The doors are 34 ins. (86.4 cms.) wide to give easy access to twin body-shaped bucket seats, and are fitted with automatic

retainers. The side windows are of the wind-up type, running within nylon guides for smoothness, and fully retracting to enable the elbow to be rested comfortably on the door. There are outside door handles which are fully lockable.

At the rear of the car, a Le Mans-type, snap action, 2in. diameter, fuel filler gives access to the 9 gallon (41 litres) tank which is mounted as far forward as possible to minimise changes in the fore and aft weight.

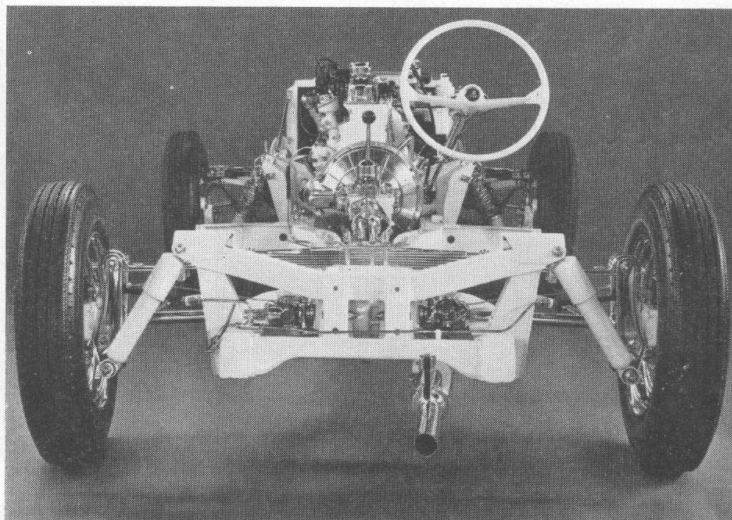
The boot, sensibly designed to take most normal luggage, will hold 6.7 cubic feet (0.19 cu.m.) of luggage, an unusually large amount for a sports car and which can be almost doubled by using the 5 cu. ft. (0.14 cu.m.) space behind the seats.

The power unit of the Spitfire is a twin carburettor version of the highly successful Herald 1200 unit which, with a 9 to 1 compression ratio, delivers 63 b.h.p. (nett) at 5750 r.p.m. This gives a maximum speed of between 91 and 93 m.p.h. (145-150 k.p.h.) and a 0-50 m.p.h. (0-80 k.p.h.) acceleration figure of only 12 seconds, while petrol consumption should be between 30 and 40 m.p.g. (7-9.5 litres/100 kilometres).

The Spitfire uses the same slick four-speed gearbox as the Triumph Herald 1200.

The Spitfire has four-wheel independent suspension, which coupled with the car's wide track and low overall height, gives it an extremely smooth ride and fantastic road adhesion *even* under the most violent driving conditions. To match this performance

*The Spitfire chassis is in the great tradition of sports car design. Light, but incredibly strong, and braced at every stress-point to keep the Spitfire in shape throughout the hard life of a sports car. This chassis is a very strong reason why Spitfire drivers feel safe at the wheel.*



braking is provided by 9 inch caliper disc brakes at the front, with 7 inch diameter drum brakes of the leading and trailing shoe type on the rear wheels.

The car scores a world-wide first with its steering — at 24 feet, its turning circle is the smallest of any four-wheeled vehicle in the world, beating even the Herald 1200 in this respect. This feature gives unrivalled parking capability, traffic manoeuvrability and skid correction.

The steering system is of the rack and pinion type giving maximum directional control and extreme sensitivity. The system is also mounted on rubber to prevent the transmission of road shocks through the steering column.

The column is of the well-known Triumph "impactoscopic" type which collapses on impact. This device also allows of adjustment to individual choice — 4 inches fore and aft and 1 inch vertically.

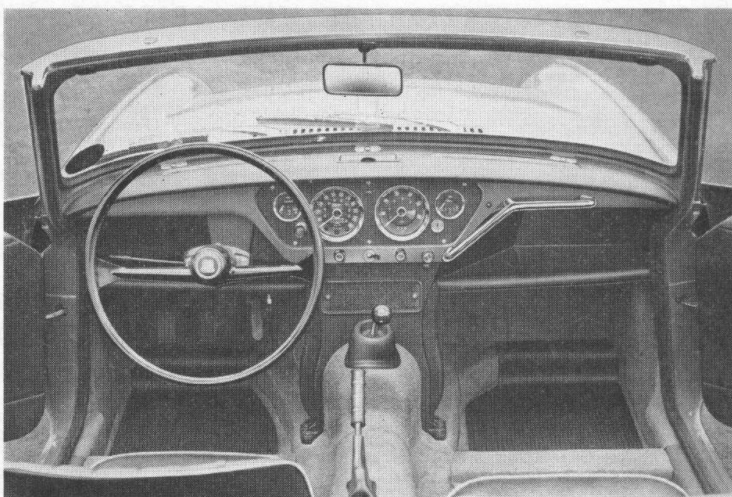
The Spitfire's hood is simple and neat — it provides a generous 35 inches (89 cm.) headroom when erect, but interferes in no way with carrying capacity when folded.

Internally the Spitfire is comprehensively equipped — the instrument panel, which is braced against vibration by a bracket between the floor and the fascia, includes a water temperature gauge, a fuel indicator, a revolution counter and a speedometer with trip. The lighting control lever, which is on the steering column also incorporates an instant daylight headlamp flasher.

The fascia panel also contains generous spaces for oddments and parcels, and a grab handle for the passenger.

The floor of the car is covered in moulded rubber, while the seats, made of durable leathercloth, have 12 fore and aft positions within a range of 7½ inches (19 cms.). Leg room is generous — with the passenger seat in the fully forward position, even a six-footer can still sit with legs fully outstretched.

*The cockpit of the Spitfire is spacious. Wind-up windows leave the rushing wind strictly on the outside.*



417

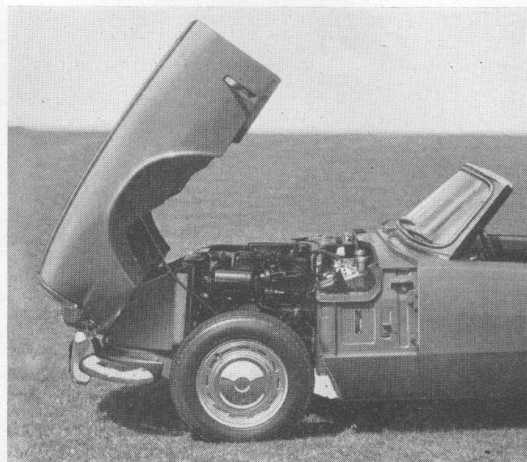


Forward opening bonnet reveals the 1147c.c., 4-cylinder, 63 b.h.p. engine and 4-speed gearbox developed from the very successful Herald 1200 unit. ➔



⬆ The spacious boot gives 6.7 cubic feet and makes the luggage carrying capacity of the Spitfire comparable with many family saloons.

The tailored hood gives complete all-weather protection and allows for all round visibility. ➔



## BRIEF SPECIFICATION OF THE SPITFIRE 4

Two door, two light, two seater sports. Steel panelled body-work with curved screen and forward hinged doors fitted with winding windows. Detachable soft top hood.

### Engine

Number of cylinders	...	...	4	
Bore of cylinders	...	...	69.3 mm.	2.728 in.
Stroke of crank	...	...	76 mm.	2.992 in.
Capacity	...	...	1147 c.c.	70 cu. in.
R.A.C. Rating	...	...	11.9 h.p.	
Compression ratio	...	...	9 or 7.5	

### General Dimensions

Wheelbase	...	...	6 ft. 11 in.	2110 mm.
Track—Front	...	...	4 ft. 1 in.	1245 mm.
Track—Rear	...	...	4 ft. 0 in.	1220 mm.
Ground Clearance (Laden)	...	...	5 in.	125 mm.
Turning Circle	...	...	24 ft. 0 in.	7.3 metres
Overall Dimensions				
Length	...	...	12 ft. 1 in.	3685 mm.
Width	...	...	4 ft. 9 in.	1450 mm.
Height with Hood (unladen)	...	...	3 ft. 11½ in.	1205 mm.
Height without Hood (unladen)	...	...	3 ft. 8½ in.	1125 mm.

### Weights

Dry (excluding extra equipment)...	13½ cwt.	675 kg.
Complete (including fuel, oil, water and tools)	14 cwt.	710 kg.

Gross vehicle weight	...	...	17½ cwt.	900 kg.	
Capacities			Imp.	Metric	U.S.A.
Fuel Tank	...	...	9 galls.	41 litres	10.8 galls.
Engine (drain and refill)	...	...	7 pints	4 litres	8.4 pints
Gearbox (drain and refill)	...	...	1½ pints	.85 litre	1.8 pints
Rear Axle (drain and refill)	...	...	1 pint	.57 litre	1.2 pints
Cooling System	...	...	8½ pints	4.8 litres	10.2 pints
Cooling System with heater	...	...	9½ pints	5.4 litres	11.4 pints
Tyres	...	...	5.20 — 13	Dunlop	Tubeless

### Road Speed Data

Engine Speeds at road speed of	Top	3rd	2nd	1st
10 m.p.h.	...	...	...	...
10 km.p.h.	...	...	...	...
Road speed at 1,000 r.p.m. in top gear	15.75 m.p.h.			
Maximum Permissible Speeds in				
Intermediate Gears	...	...	...	...
		3rd		67
		2nd		43
		1st		25

### Performance Data

Engine (9.1 c.r.)		
Maximum Power	...	63 b.h.p. nett at 5750 r.p.m.
Maximum Torque	...	804 lbs./in. at 3500 r.p.m.
(Equivalent to	...	144 lbs./sq. in. b.m.e.p.)

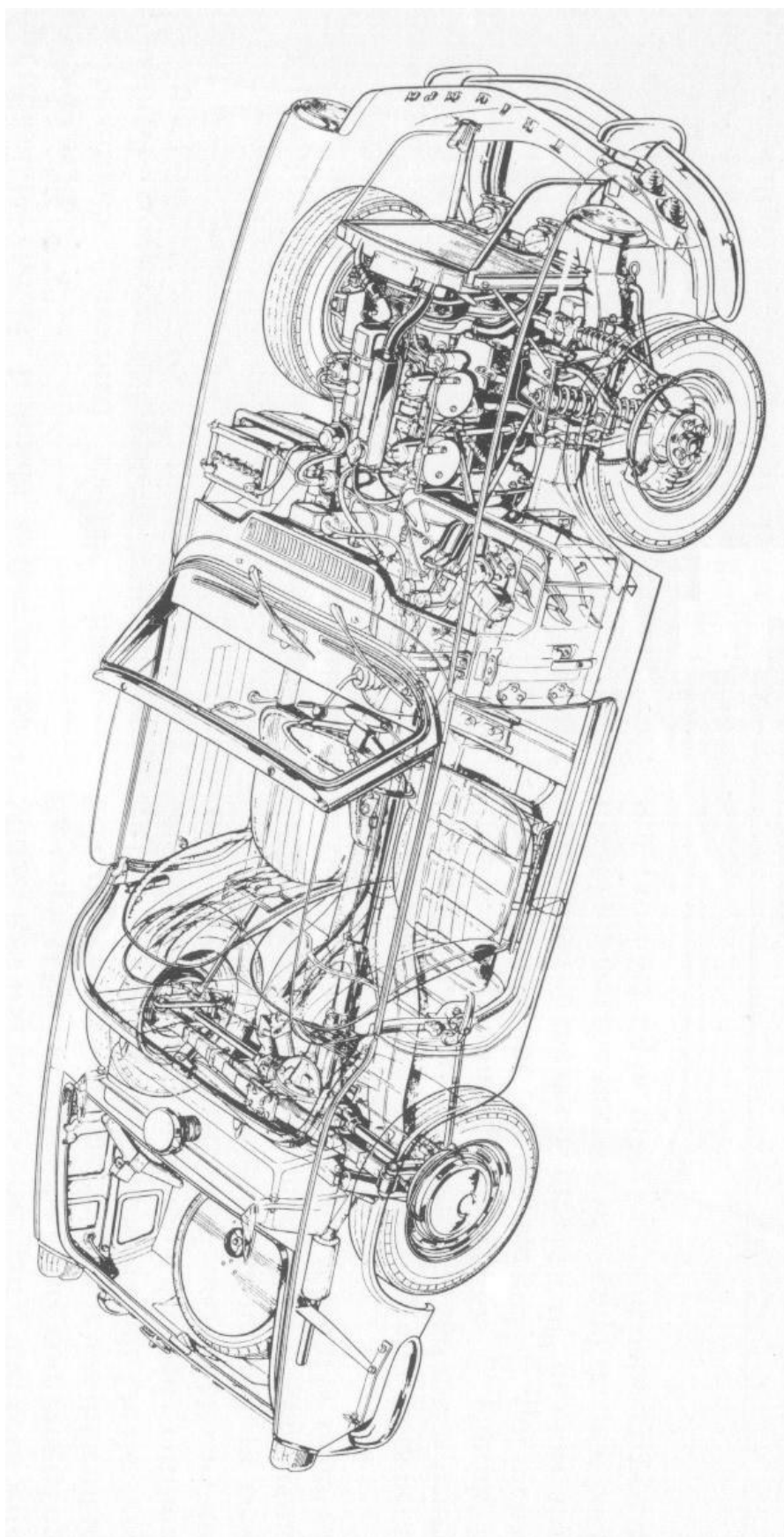
Car Performance			
Acceleration	Speed Range		Time (secs.)
Top gear	20-40 m.p.h. (32-64 km.p.h.)		11.5
	30-50 m.p.h. (48-80 km.p.h.)		11.0
	40-60 m.p.h. (64-97 km.p.h.)		12.0
Through gears	0-50 m.p.h. (0-80 km.p.h.)		12.0
	0-60 m.p.h. (0-97 km.p.h.)		16.5
	Standing $\frac{1}{4}$ mile		19.5
Maximum Speed	...	91-93 m.p.h. (147-150 km.p.h.) depending upon conditions.	
Braking	...	...	Maximum retardation .94 g. This is equivalent to stopping from 30 m.p.h. in approximately 32 ft.
Transmission			
Clutch	...	...	Single dry plate 6 $\frac{1}{2}$ in. diameter. Hydraulically controlled.
Gearbox	...	Four forward speeds and reverse. Remote control gear lever centrally mounted behind gearbox. Synchronesh on 2nd, 3rd and top. Silent helical gears.	
Ratios		Top	3rd 2nd 1st & Rev.
		1	1.39 2.16 3.75
Overall ratios	...	4.11	5.73 8.87 15.40
Propellor Shaft	...	All metal. Needle roller bearings.	
Rear Axle	...	Swing axle shafts. Axle centre rubber mounted.	
Drive Ratio	...	Hypoid bevel gears.	
Suspension	...	...	4.11
Front	...	...	Independent suspension system with rubber bushed wishbone pivots. Patented screwed bottom bush (incorporating its own oil reservoir) and special wear-resisting top ball joint swivels. Coil springs controlled by telescopic type direct acting hydraulic dampers and anti-roll bar.
Rear	...	...	Taper roller bearings in hub. Swing axle type independent suspension with transverse leaf spring and radius rods. Ball and needle roller bearings in hubs.
Wheels	...	...	Steel disc type.
Jacking	...	...	Under frame portable jack.
Brakes	...	...	Caliper disc brakes on front wheels, disc dia. 9". Drum brakes 7" dia. x 1 $\frac{1}{4}$ " wide, of leading and trailing shoe type on rear wheels.
		Front lining area	12 sq. in.
		Front swept area	144 sq. in.
		Rear lining area	34 sq. in.
		Rear swept area	55 sq. in.
		Total lining area	46 sq. in.
		Total swept area	199 sq. in.
Operation	...	Pedal operates all four brakes hydraulically. Centrally mounted fly-off handlever operates rear brakes mechanically.	
Frame	...	...	Double backbone of closed channel section with channel outriggers.
Steering	...	...	Rack and pinion type. Two spoke steering wheel 16" dia. Telescopic and collapsible type steering column; recommended adjustment ranges from 4" depressed to fully extended. Independent height adjustment through 1". 3 $\frac{1}{2}$ turns lock to lock.
Battery	...	...	12 Volt, located under bonnet.
Seating	...	...	Separate seats, adjustable fore and aft by easily operated control. Both seats tilt forward for access to rear compartment.
Instruments	...	...	Centrally grouped in instrument panel and comprising: Speedometer, Tachometer, Temperature Gauge, Fuel Gauge, Warning lights for main headlamp beam, Oil pressure and ignition are contained in speedometer dial.
Controls	...	...	Direction indicator warning light in facia. Ignition lock, choke pull, screen wiper switch, side headlamps and instrument illumination master switch and screen washer push, located on facia below instruments. Selection of main headlamp beam or dip by three position lever on steering col-

Parcel and Luggage Accommodation ...		um, which incorporates a headlamp daylight flasher switch. Self-cancelling direction indicators controlled by lever on steering column. Horn push in steering wheel centre boss. Large lockable boot at rear. The spare wheel is housed on the boot floor. Luggage space behind rear seats and parcel tray below facia. When not in use, the hood may be stowed in Polythene bag in special compartment behind rear luggage space and hood sticks stowed above this and strapped in position. Driver's door locks externally and passenger's door internally.	
Locks	...	Driving mirror. Passenger's grab handle. Ash tray in top facia rail. Attachments for safety harnesses.	
General Equipment	Interior	Lamps: Front: Flush fitting sealed beam headlamps incorporating pre-focus bulbs. Separate parking lamps and direction indicator flashers mounted below headlamps.	
	Exterior	Rear: Integral rear lights, braking lamps and reflectors. Separate direction indicator flashers. Chromium plated number plate illumination lamp.	
Interior Dimensions — with seats in		Self-parking twin electric screen wipers. Screen washer. Twin windtone horns. Full width front bumper with chromium plated overriders. Wrap around rear bumpers with chromium plated overriders. Stainless steel wing finishing beads. Chromium plated nave plates. Tool roll, wheelbrace and jack. Spare wheel and tyre.	
centre of 7 $\frac{1}{2}$ " travel:		In.	mm.
Seat width (each)		17	430
Seating width (between doors)		46 $\frac{1}{2}$	1180
Seat height from floor		7	180
Seat depth (fore and aft)		18 $\frac{1}{2}$	470
Head room from seat cushion		35	890
Steering wheel clearance from seat cushion		7	180
Steering wheel clearance from seat squab		18 $\frac{1}{2}$	465
Squab to clutch pedal		42 $\frac{1}{2}$	1085
Width of door opening at waist		28 $\frac{1}{2}$	725
Interior width between sills		45 $\frac{1}{2}$	1155
Maximum interior height		40	1015
Luggage space behind seats			
Length (mean)		13	330
Width between rear wheelarches		35 $\frac{1}{2}$	900
Height: Front (floor to top of seat squab)		21	535
Rear (floor to top of body)		20 $\frac{1}{2}$	525
Luggage Boot			
Height		14 $\frac{1}{2}$	370
Height above spare wheel		9	230
Depth (fore and aft)		20	510
Width		46 $\frac{1}{2}$	1185
Boot opening width		42	1065
Capacity		6.7 cu. ft.	.19 cu. m.
Optional Items at Extra Cost			
Heater and Demister.		Tonneau Cover.	
Competition Dampers.		Wheel Rimblishers.	
Leather Seat Covering.		5.20—13" 4 ply rated Whitewall Tyres.	

## STOP PRESS

Half way through the London Motor Show, the Spitfire has earned orders worth six million pounds, one and a half million of which come from Common Market Countries.







## LE FOTO STAMPA

Con il lancio della *Spitfire* la Triumph, come era consuetudine, produsse una serie di foto stampa in formato 20 x 25, fotografie destinate alle riviste specializzate del settore. Oggi queste fotografie sono oggetto di collezionismo e di seguito ve ne presentiamo un piccolo gruppo.



## Triumph Spitfire 4

**Carrozzeria** 2 porte-cabriolet sport a 2 posti, carrozzeria a pannelli d'acciaio, parabrezza curvato, porte con cerniere anteriori. Abbassamento cristalli per azione rotante a mezzo manovella. Capote soffice e smontabile.

**Strumenti** Contakilometri, tachimetro, indicatore di temperatura, indicatore del carburante, avvisatori luminosi per fari abbaglianti, manometro dell'olio, lampadina spia d'accensione ed indicatori di direzione.

Dimensioni			
Lunghezza	—	3685 mm.	(12 ft. 1 in.)
Larghezza	—	1450 mm.	(4 ft. 9 in.)
Altezza con capote (vuoto)	—	1205 mm.	(3 ft. 11½ in.)
Altezza senza capote (vuoto)	—	1125 mm.	(3 ft. 8½ in.)
Distanza tra ruote	—	2110 mm.	(6 ft. 11 in.)
Carreggiata anteriore	—	1245 mm.	(4 ft. 1 in.)
Carreggiata posteriore	—	1220 mm.	(4 ft. 0 in.)
Altezza da terra (a pieno)	—	125 mm.	(0 ft. 5 in.)
Raggio minimo di volta	—	3,66 m.	(12 ft.)
Larghezza di sedile (individuale)	—	430 mm.	(1 ft. 5 in.)
Larghezza dei sedili tra le due porte	—	1180 mm.	(3 ft. 10½ in.)
Distanza tra sedile e tetto	—	890 mm.	(2 ft. 11 in.)
Distanza tra sedile e volante	—	465 mm.	(1 ft. 6½ in.)
Massima altezza interna	—	1015 mm.	(3 ft. 4 in.)
Capacità bagagliaio	—	0,19 cu. m.	(6,7 cu. ft.)

**Telaio** A doppi supporti, di profilato a U, con supporti per il sollevamento.

**Motore** 4 cilindri, 1147 c.c., Alesaggio 69,3 mm., corsa 76 mm. Rapporto di compressione: 7,5 o 9. Pistoni di alluminio legato. Valvole in testa operate a mezzo asta di comando. Albero a gomito a tre cuscinetti. Cuscinetti di piombo indio. Ventilatore, 31 cm. a 2 pale. Lubrificazione a pressione, dalla coppa ai cuscinetti dell'albero motore, testa di biella e cuscinetti dell'albero a gomito. Filtro dell'olio a flusso corrente. Carburatori gemelli SU. Frizione idraulica monodisco, 161 mm. a secco.

**Prestazioni** Motore: 63 CV (potenza effettiva) a 5750 giri/min. Torsione: 143,5 kg/cm. a 3500 giri/min. (equivalente a 144 lb/sq. in. b.m.e.p.).

Giri del motore a 16 km/ora (10 m.p.h.) su strada	4a	3a	2a	1a
	635	890	1375	2385
Velocità su strada a 1000 g.p.m. in quarta	25 km/ora (15,75 m.p.h.)			
	3a	2a	1a	
Massima velocità permissibile in marce intermedie (km/ora)	107	69	40	

Accelerazione	4a Marcia	Secondi
32-64 km/ora (20-40 m.p.h.)		11,5
48-80 km/ora (30-50 m.p.h.)		11
64-97 km/ora (40-60 m.p.h.)		12

Con il cambio	
0-80 km/ora (0-50 m.p.h.)	12
0-97 km/ora (0-60 m.p.h.)	16,5
Da fermo: ½ miglio (402 m.)	19,5
Velocità massima: 148 km/ora (92 m.p.h.)	

**Suspensioni, Anteriori:** indipendenti, a sistema di bassa periodicità. Fulcri di sospensione articolati con boccole di nylon e gomma. Molle elicoidali controllate da ammortizzatori telescopici a sistema idraulico. Barra stabilizzatrice. **Posteriori:** sistema indipendente ad assale oscillante, balestre trasversali con asta sporgente. Cuscinetti di supporto a sfera e rullini.

**Freni, Anteriori:** a disco, 9" dia. tipo Caliper. **Posteriori:** freni a tamburo 7" x 1½", un zoccolo fisso ed uno principale. Il pedale comanda tutti i freni idraulici. Il freno a mano opera soltanto quelli posteriori, con azione meccanica. Copertura d'area 199 sq. in. (1284 cm²).



DUCATI MECCANICA S.p.A., BORGO PANIGALE,  
BOLOGNA.





