

Triumph Spitfire Macao

Di Fabrizio Comi

La storia di questa straordinaria Spitfire iniziò nel 1965, quando la concessionaria Triumph di Hong Kong, la ZF GARAGE di Walter Sulke, chiese al Reparto Corse di preparare una "special" da iscrivere al famoso GP di Macao che si sarebbe disputato nel novembre di quello stesso anno.

Per tutta risposta Harry Webster e compagnia, sempre disposti a nuove sfide tecniche, iniziarono subito lo studio di fattibilità e venne identificata nella Spitfire al suo massimo stadio di evoluzione, l'arma da portare in gara soddisfacendo così le richieste di Sulke. I tecnici del Competition Department iniziarono a lavorare su un telaio leggero tipo Spitfire Le Mans nella versione 1965. Per quanto riguardò il motore, ovviamente si fece ricorso all'ultima versione con tutti gli aggiornamenti dell'ormai famosa unità 70X da 1.147cc alimentata da una coppia di carburatori Weber da 45mm che in quella configurazione forniva la rispettabile potenza di 109 cv a 7.200 g.min.

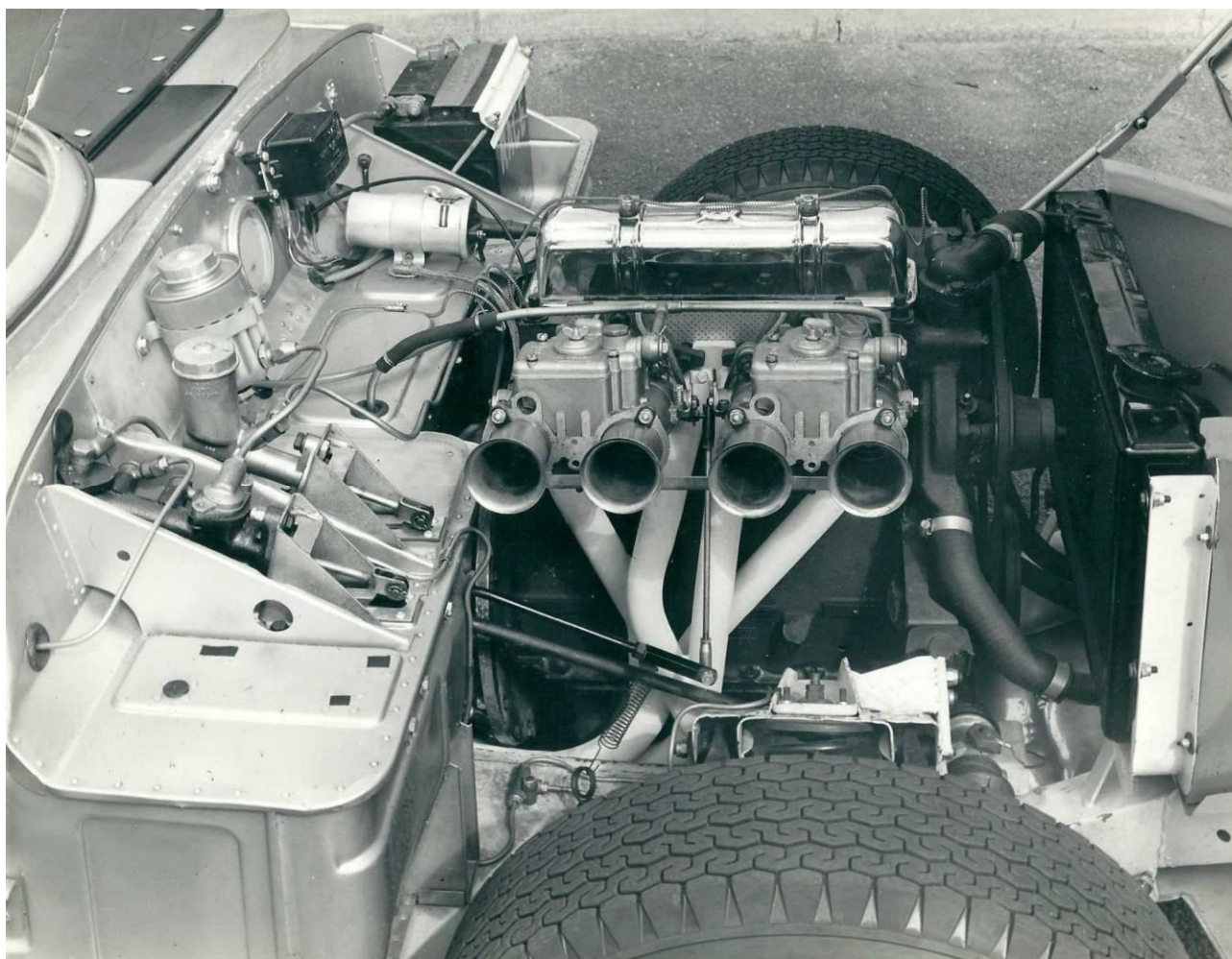


Foto: Archivio Triumph.

Diversamente dalle Spitfire per Le Mans, molto lavoro fu svolto per trasformare la coupé in una barchetta. Si partì da un guscio in alluminio su cui venne costruita nella zona posteriore del cofano una carrozzeria più consona alle richieste della committenza. L'aspetto finale di questa "special" fu caratterizzato dalla parte posteriore realizzata in un unico blocco di vetroresina che inglobava anche la carenatura del rollbar come già visto sulla Jaguar D type degli anni 50.

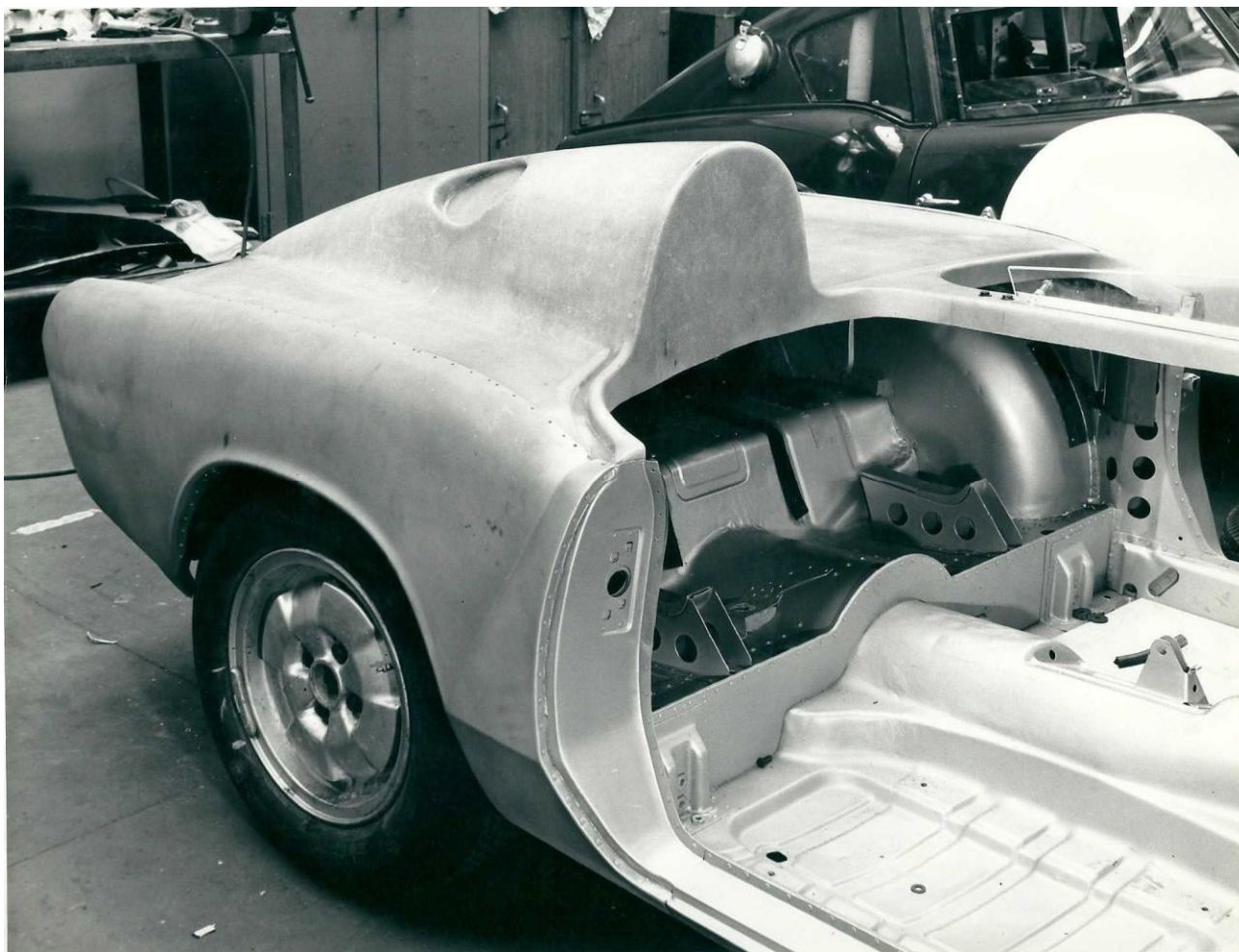


Foto: Fred Nickling Collection.

Il cofano motore invece era quello utilizzato per le Spitfire Le Mans con i fari carenati, il pannello centrale in alluminio e i due parafanghi in vetroresina. Anche i cerchi in magnesio, costruiti dalla Sterling Metals Ltd. di Coventry con il medesimo disegno di quelli utilizzati per la Le Mans, furono allargati con il canale da 5,5 pollici anziché di 4,5. Il serbatoio del carburante era il tipo "Le Mans" da 22,5 galloni.

Soltanto un sedile, quello di guida e rigorosamente a destra (non venne mai trasformata in LHD, come invece qualcuno asserisce). Sul lato passeggero, un tonneau cover morbido serviva a chiudere il vano anche per esigenze aerodinamiche.

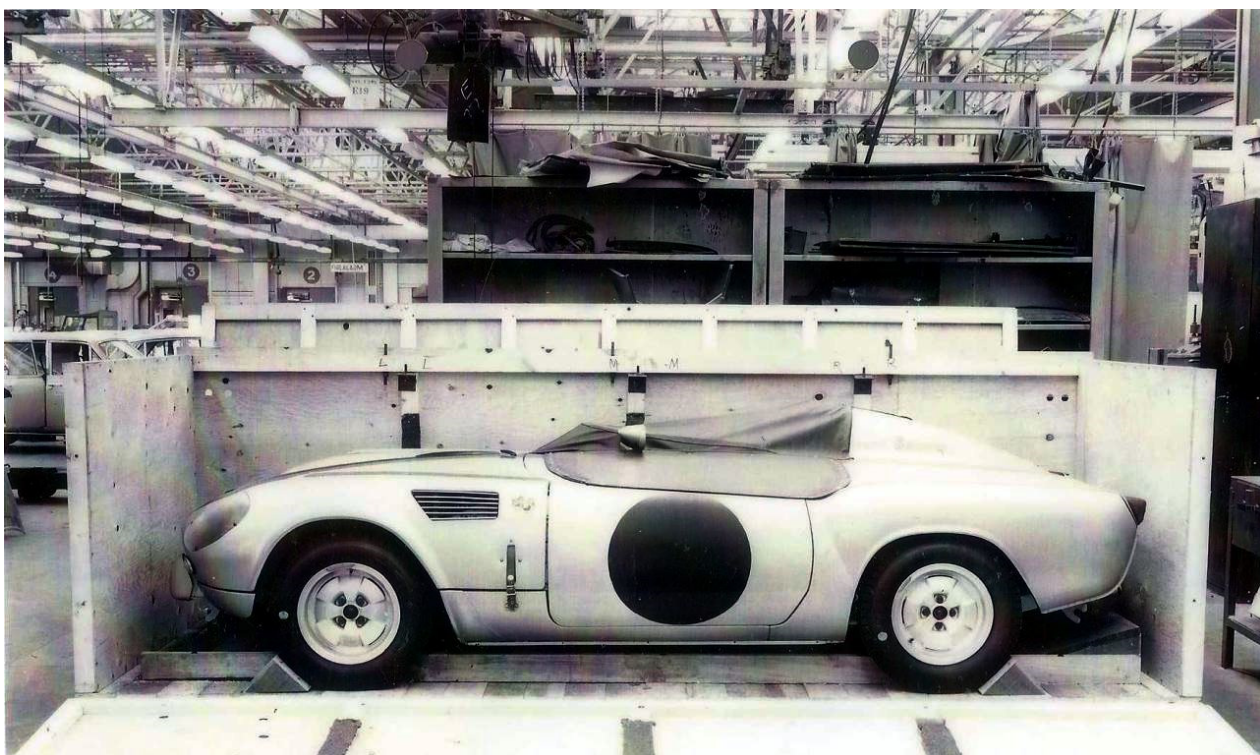
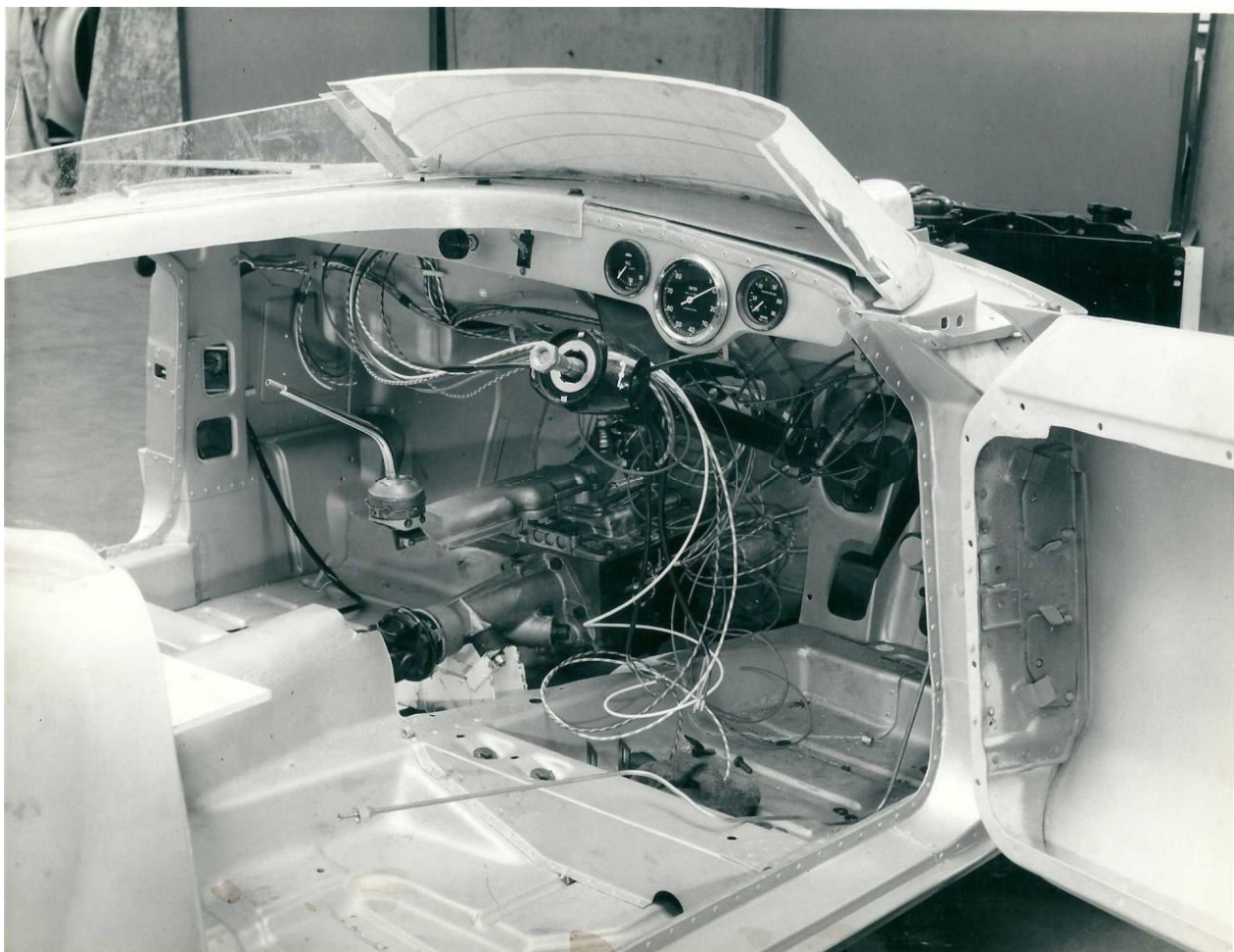


Foto: Archivio Triumph.

Triumph Spitfire Macao

Nelle prime prove dinamiche dopo l'estate del '65 sul circuito test di Mira in UK, la Macao, con Fred Nickling alla guida in qualità di tester, raggiunse la velocità di punta di 130 mph con una media sui giri percorsi pari a 122 mph e con un rapporto finale della trasmissione di 4,11:1.

STANDARD-TRIUMPH GROUP SERVICES
EXPERIMENTAL DEPT.,

H.S. W.P. = 83.5 S.M.

Registration No. MACAO.....

Commission No.

ROAD TEST REPORT

Date 12.....

Model 70X.....

P 327

FAULT	ACTION	FINAL TEST
CHECK REAR WHEEL ASSEMBLIES FOR BALANCE // CHECK REAR	WHEEL ALIGNMENT WITH FULL TANK (BEFORE MIRA)	
"HEEL AND TOE" DIFFICULT - BEND A/C. PEDAL 1/2" TO BRAKE PEDAL.		
TURN TACHOMETER TIL "RED LINE" VERTICAL.	COMMENTS	
STEERING WHEEL FOLLOWS OUTSIDE CORNER - ADJUST	1) VERY WELL BALANCED // PROBABLY THE ULTIMATE SET UP OF THIS SUSPENSION.	
CHANGE ENGINE OIL FILTER	2) RUSH WITH MAX. FUEL LOAD HANDLING VERY GOOD - N2 & BALANCE	
CONDUCT BUT #BOLT CHECK - INCREASE FRONT LUGS ANTI-DIVE	3) SHALL WE "SCREW" ANOTHER SET OF TYRES, TO BEND?	
	4) RUNNING IN PROBABLY CORRECT	
DRINK TUBE TOO SHORT BY 3"	5) IS OIL DESIGNED FOR SHIPING?	
RESERVE TAP VERY STIFF TO OPERATE	6) WHAT SERVICES ARE REQUIRED?	
STEERING WHEEL OUT OF LINE - MOVE 1/2 INCH LEFT.	7) LIST OF SETTINGS REQUIRED BY WINTER SUNGLASS OR TREE REFLECTIONS etc	
STARTER BUTTON TENDS TO STICK / LUBE FIELD & BATTERY.		
INTERIOR FILL OF DUST etc - VACUUM BRIDGE SHIPING	REAL "RED POWER" OUTSIDE MIRA CANTON !!!	

H.P.

Il report completo stilato da Fred Nickling dopo il test di Mira. Foto: Fred Nickling Collection.

Spedita a Hong Kong nell'ottobre dello stesso anno, prese parte al Gran Premio di Macao in programma il 27/28 novembre 1965. Con Sulke alla guida, raggiunse il 3° posto assoluto nel GP sulla distanza di 20 giri.

Nel "ACP Trophy Race", evento all'interno del Gran Premio di Macao patrocinato dall'Automobil Club del Portogallo, il pilota Alber Poon, con licenza di Hong Kong, raggiunse il traguardo della competizione disputata su 30 giri del tracciato cittadino in seconda posizione dietro John Kirk su Lotus Elan, stabilendo con la Macao il miglior giro cronometrato nella categoria fino a 1500 cc.

All'inizio del 1966, dopo aver disputato altre competizioni in Asia con piloti locali, la Macao rientrò in patria. Il 13 Maggio 1966 venne spedita negli Stati Uniti alla corte del grande guru Kas Kastner, un'autentica icona delle corse che in quel periodo gestiva tutte le attività sportive della Triumph oltreoceano. Kas decise di schierare la Spitfire nel campionato denominato USRRC, acronimo di US Championship Road Racing, affidando il prototipo al pilota statunitense Charlie Gates.



La Macao in versione factory a Riverside nel 1966 con Charlie Gates al volante.

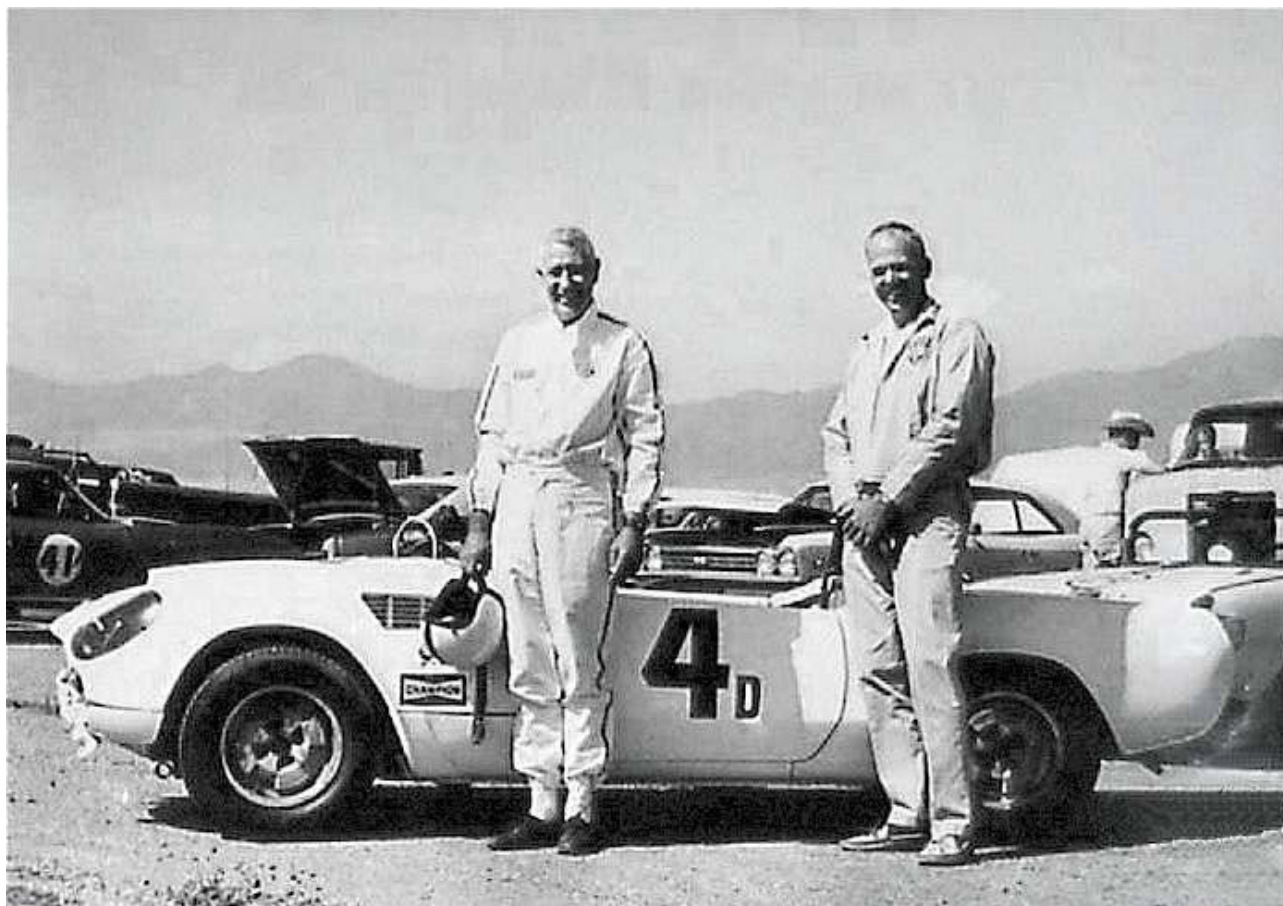
Nella configurazione originaria, la Macao disputò solamente due o forse tre gare del campionato, dimostrando in modo evidente la scarsa competitività dovuta alla enorme differenza di cubatura del motore e di prestazioni con le altre partecipanti al campionato che potevano vantare motori molto più grandi e prestanti.

Fu allora che Kas decise di trapiantare sulla Macao un motore di 6 cilindri di derivazione Triumph 2000 che, dopo il tuning della sua factory, arrivò ad erogare la rispettabile potenza di oltre 185 cv.

Il trapianto comportò la necessità di effettuare alcune modifiche al telaio ed alla carrozzeria. Il cofano motore fu modificato per consentire l'alloggiamento del motore 6 cilindri più lungo di quello a quattro, tagliando la lamiera e inserendo dei rigonfiamenti e prese d'aria che ottimizzassero le prestazioni del motore. Per questioni legate al regolamento del campionato, fu montato il sedile del passeggero e modificato il parabrezza che passò da monoposto a biposto.

Un enorme trombone di uscita dell'unico scarico centrale posteriore faceva presagire l'enorme dose di decibel che quel motore avrebbe fornito.

Riverniciata di bianco con il cofano motore nero opaco e allestita con un grande rollbar dietro la schiena del pilota, la nuova Macao era pronta a sfidare le grosse auto americane sui tracciati degli States nel 1967, continuando la propria partecipazione nel campionato USRRC di quell'anno. Questo, lavoro svolto nel periodo pre-natalizio del 1966, era rivolto all'approntamento di una nuova Macao che potesse competere ad armi pari nella categoria fino a 2.000cc.

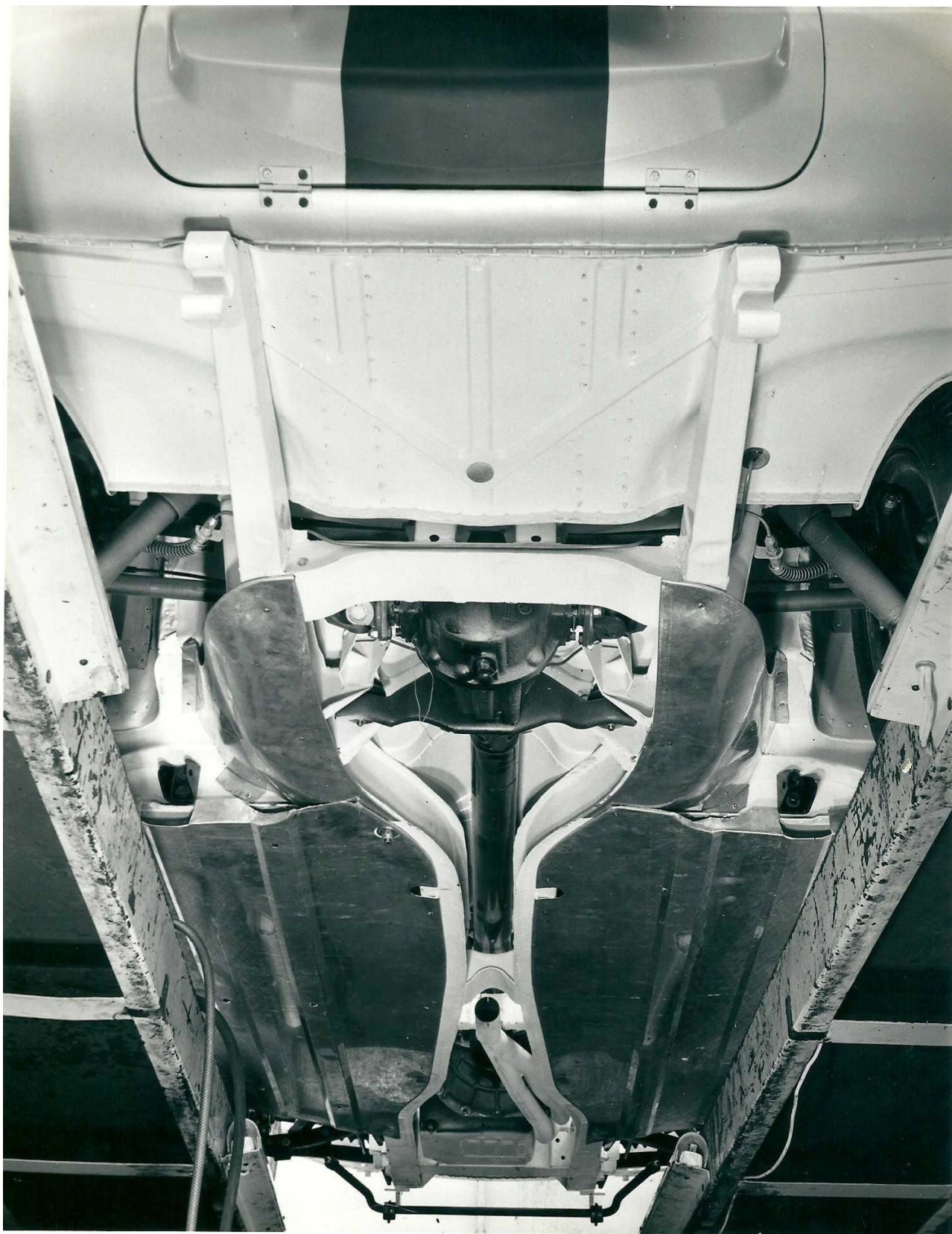


Kas Kastner e Charlie Gates con la Macao GT6. Foto: Kas Kastner.

Un buon risultato fu il 16° posto assoluto a Riverside il 30 Aprile 1967 con Charlie Gates alla guida ma a ben 13 giri di distacco dalla Lola T70 MKIII del vincitore Mark Donohue. In qualifica ottenne il 30° tempo con 1' 42" 800.

Alla fine della stagione 1967 conclusasi con alterne vicende e risultati da parte del team Macao, la vettura fu dismessa dal reparto corse.

Passata di mano, finì in Texas dove nel 1968 partecipò al campionato SCCA (Sport Car Club of America), una serie che radunava molti partecipanti in giro per gli States. Senza gloria e senza infamia la vita agonistica della Macao continuò fino al 1974, anno nel quale venne venduta ad un privato che, nel 1979 la immatricolò con la targa PKN 689. Rivenduta nel 1981 alla Forristall's GT Cars Inc. sempre in Texas, il nuovo proprietario la usò per alcune manifestazioni agonistiche tra le quali L'Atlanta Vintage Gran Prix.



Una curiosa immagine del sottoscocca della Macao. Si notano i due attacchi per il sollevamento rapido e le carenature di protezione aerodinamiche. Foto: Archivio Triumph.

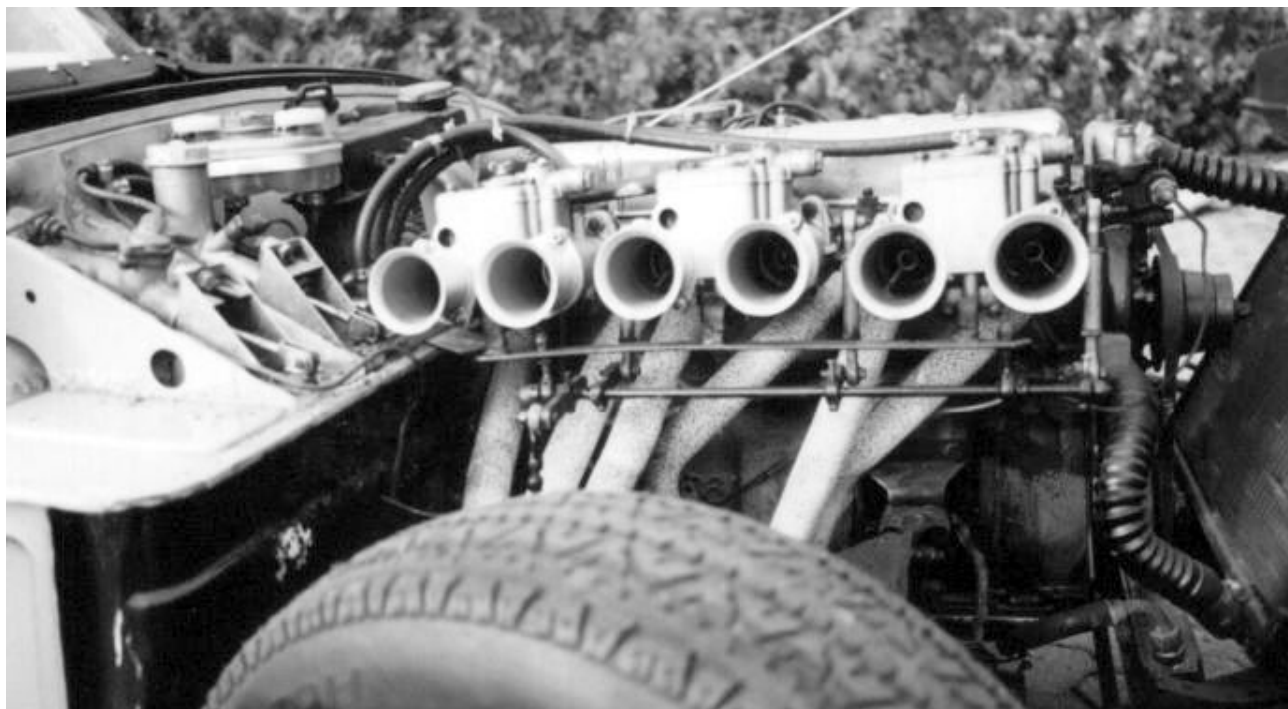


Foto: Kas Kastner.

Nel 1982 andò venduta a Dave Seibert; fu in quel periodo che la Macao ricevette un ulteriore lifting: riverniciata in grigio metallizzato come era in origine, fu ricostruita la famosa gobba sul cofano posteriore (anche se di forma diversa e fattura approssimativa) e fu sostituita la sospensione posteriore con il triangolo inferiore a “banana” della futura GT6 Mk2. In quelle condizioni ricomparve ad un’asta in Svizzera nel 1991.

Acquistata da Dieter Messmer, un commerciante di auto svizzero, la Macao subì ulteriori aggiornamenti finché nel 2001 fece ritorno nel Regno Unito grazie a David Pearson di Canley Classic che la detiene tuttora. La Macao è in attesa di ritornare nelle specifiche originarie del 1965 e l’impresa non è certamente delle più semplici. Il progetto è quello di riportare questa speciale Spitfire alle condizioni originarie con il suo motore 70X da 1147 cc e la sua bella configurazione aerodinamica posteriore.

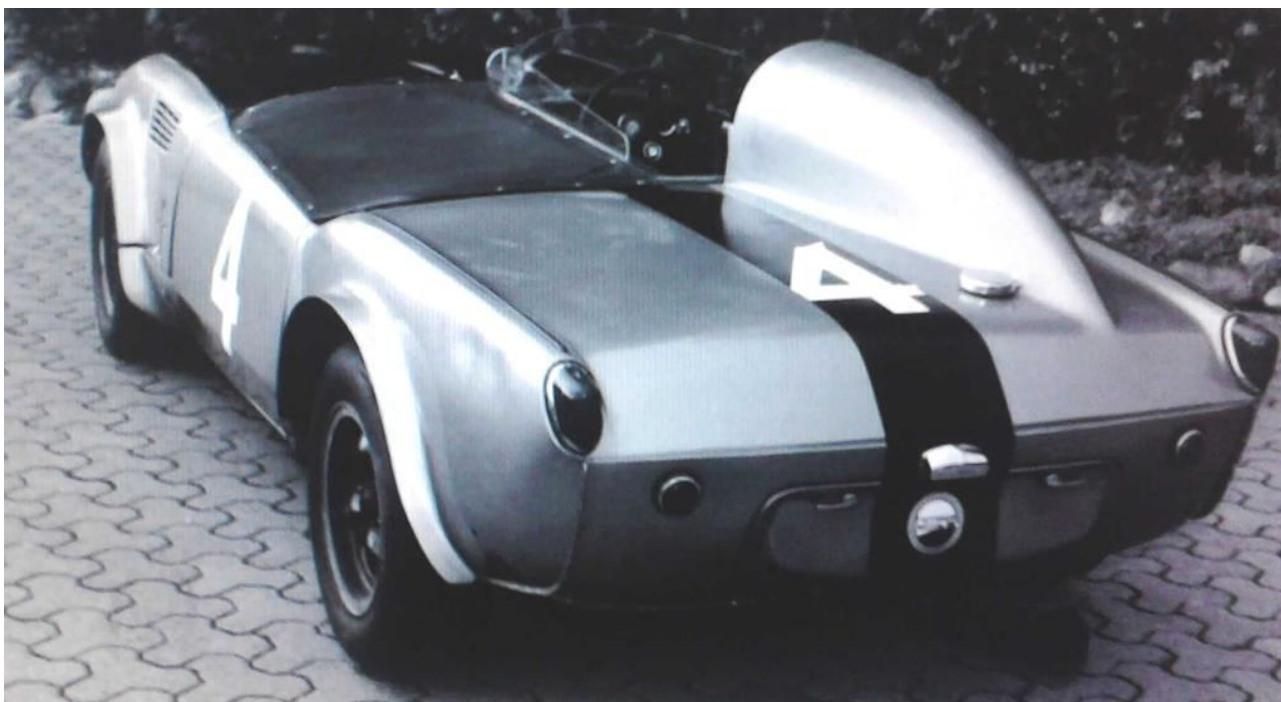
Siamo sempre in contatto con David per poter seguire da vicino la rinascita della Macao.



La Macao fotografata presso Canley Classic nell'anno 2008.



Una bella immagine tre quarti posteriore della Macao nella configurazione originale del 1965 scattata nel cortile della fabbrica di Coventry. Foto: Archivio Triumph.



Stessa visuale della foto precedente, ma stavolta nel periodo in cui la Macao fu di proprietà di Dieter Messmer in Svizzera. Si noti la diversa forma del rollbar e dei codolini dei parafranghi. Foto: Dieter Messmer.



La Macao ai giorni nostri durante i lavori di restauro. Foto: David Pearson.