

Triumph Spitfire e GT6

Di Alessandro Maschi

Uno dei primi ostacoli che si incontrano quando ci si interessa alle Triumph è la difficoltà di trovare pubblicazioni nella propria lingua. Se non si ha dimestichezza con l'inglese sono davvero pochi i testi che ci vengono in aiuto e uno di questi è scritto da Eros Olivati e pubblicato nel 2005 da Giorgio Nada Editore. Come suggerito dal titolo, il libro di Olivati è dedicato a Spitfire e GT6, automobili "sorelle" che spesso condividono il garage degli appassionati che trovano naturale possedere entrambe le declinazioni della piccola inglese disegnata da Michelotti. Anche chi vi scrive ha scoperto la coupé proprio sulle pagine di questo libro, acquistato inizialmente per approfondire la conoscenza della spider.



Figura 1. La storia della Spitfire, nella parte introduttiva del libro.

Olivati dedica la prime pagine del libro alla storia della Triumph, dai primi esordi come fabbrica di biciclette alla triste chiusura avvenuta a metà degli anni '80, citando in questo rapido excursus i modelli più significativi della casa di Coventry, in molti casi illustrati da fotografie. Dopo una breve ma doverosa parentesi su Giovanni Michelotti, la Spitfire diventa finalmente protagonista con un

racconto della genesi del progetto e cinque capitoli dedicati alle diverse versioni prodotte. I capitoli seguono uno schema fisso e presentano un'introduzione del modello con le principali peculiarità tecniche ed estetiche, un paragrafo con le modifiche avvenute in corso di produzione e una chiusura dedicata ai commenti della stampa nazionale e internazionale. Lo schema si ripete anche quando passa a parlare della GT6 e delle sue tre declinazioni.

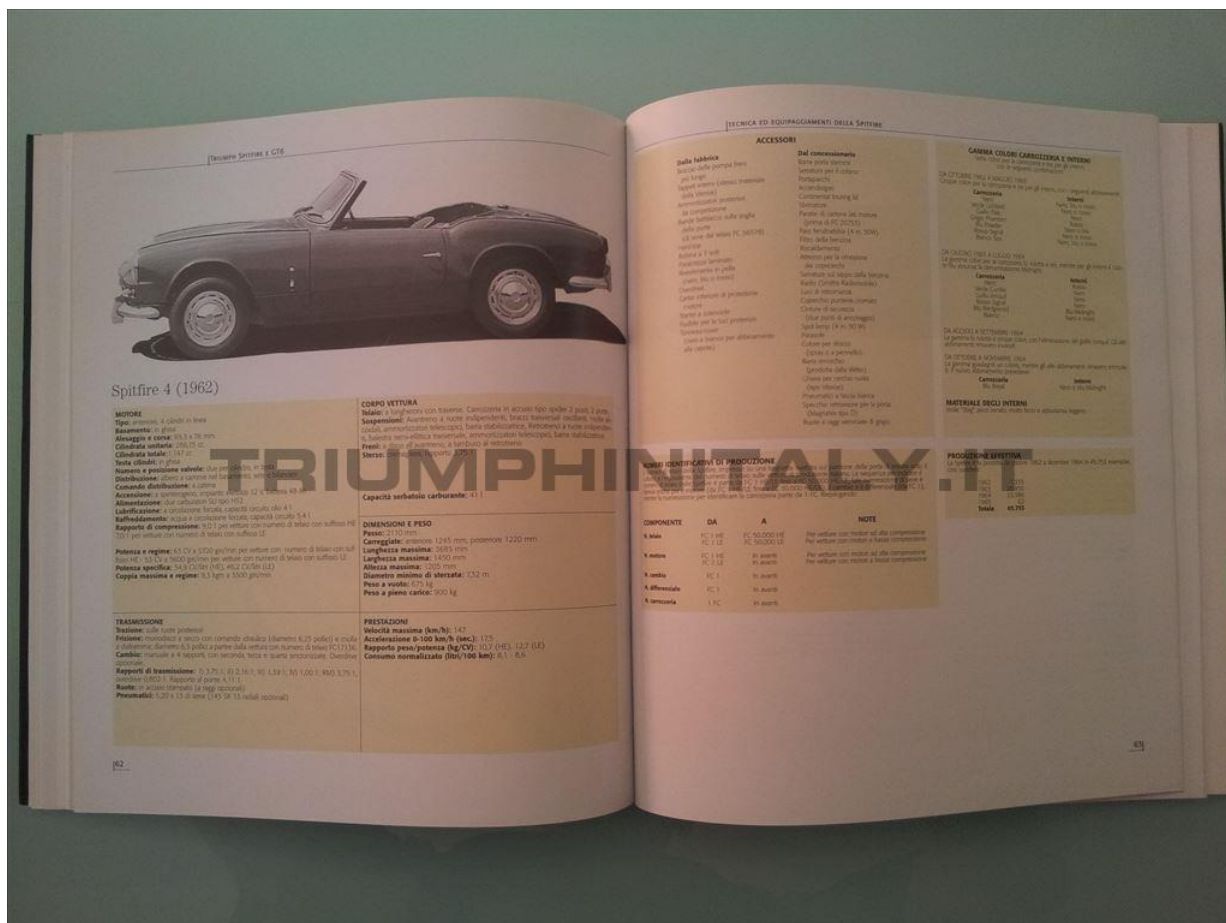


Figura 2. La scheda tecnica della Spitfire 4.

La parte centrale del libro è dedicata alle schede tecniche: per ogni versione di Spitfire e GT6 vengono elencate nel dettaglio le caratteristiche tecniche, gli accessori disponibili all'epoca, i dati di produzione e le gamme cromatiche di carrozzeria e interni con i relativi abbinamenti. Si tratta di informazioni ormai facilmente reperibili su internet ma che qui hanno il pregio di essere raccolte e di facile consultazione. A seguire si trova una breve guida su come identificare l'automobile e delle pratiche tabelle comparative tra modelli conseguenti, utili in caso di acquisto per riconoscere eventuali "pasticci" operati dai proprietari precedenti.

A separare le schede tecniche di Spitfire e GT6 si trova un interessante capitolo sugli hard top costruiti nel corso degli anni per la piccola spider, in particolare alle molte versioni realizzate da costruttori esterni a Canley.

GT6 e GT6 Mk2/GT6+		
PARTICOLARE	GT6	GT6 Mk2 E GT6+
TELAIO E CARROZZERIA		
Paraurti	Basso e cromato, uguale a quello delle Spitfire 4 e Mk2.	Rialzato rispetto alla serie precedente, con rostri gommati, uguale a quello della Spitfire Mk3.
Fentioie sui lati del cofano	Non presenti.	Poste tra le ruote anteriori e le chiusure del cofano, sono composte da otto fessure.
Fentioie di ventilazione posteriori	Non presenti.	Poste dietro i vetri laterali posteriori, sono cromate e composte da otto fessure.
Luci posizione anteriori	A bulbo bianche.	Integrate con quelle dell'indicatore di direzione.
Luci dell'indicazione di direzione	A bulbo arancione.	Integrate con quelle di posizione in una unità rettangolare.
Paraurti posteriore	Munito di rostri verticali cromati uguale a quello delle Spitfire 4 e Spitfire Mk2.	Rialzato, sprovvisto di rostri verticali uguale a quello della Spitfire Mk3.
Griglia anteriore di ventilazione	In alluminio con finitura lucida a vista.	Viene verniciata di nero come sulla Spitfire Mk3, successivamente sostituita da una in plastica nera.
Sbrinatori lunotto posteriore	Ad elementi orizzontali.	Ad elementi verticali.
Targhette	Cofano: scritta Triumph a lettere singole con scudo. Baule: scritta Triumph a lettere singole con scudo. Uguali a quelle presenti sulle Spitfire 4 e Spitfire Mk2. Sotto la maniglia di apertura del baule si trova una targhetta con la scritta GT6. GT6 nella parte superiore e 6 in quella inferiore.	Cofano: scritta GT6 Mk2 su sagoma ovoidale. Baule: una targhetta rettangolare con la scritta Triumph e sotto una di sagoma ovoidale con la scritta GT6 Mk2.
Finitura sottoscocca	Non presente.	Una modanatura in acciaio cromato viene applicata nella parte inferiore della scocca.
Luce illuminazione targa	Rettangolare cromata.	Rettangolare cromata, sulle ultime viene sostituita da una nuova unità che incorpora la luce di retromarcia e la luce targa, uguale a quella installata sulla Spitfire Mk3.
MOTORE E VANO MOTORE		
Coperchio punterie	Cromato.	Verniciato color argento.
Filtro aria	I buchi per l'aspirazione dell'aria nella parte inferiore sono rotondi.	I buchi per l'aspirazione nella dell'aria parte inferiore sono rettangolari.
Ventola di raffreddamento	Metallica a sei pale, le pale sono invettate sull'unità di rotazione.	Gialla a otto pale in plastica.
Motore dei tergicristalli	A singola velocità.	A doppia velocità.
INTERNI		
Comandi della plancia	Affidati a leve e nottolini a trazione come sulla Spitfire e Spitfire Mk2.	Affidati a pulsanti rettangoli neri, simili a quelli della Spitfire MkV.
Bocchette di ventilazione abitacolo	Non presenti.	Rotonde, nere, sono poste ai lati della plancia.
Volante	A tre razze in metallo lucido con 5 fori su ogni razza.	A tre razze rivestite in similpelle.
Cielo dell'abitacolo		Rivestita da materiale plastico nero; dal telaio KC 75031 viene sostituito con uno di colore bianco.
Luce illuminazione bagagliaio	In plastica trasparente su supporto rettangolare in plastica bianca.	In plastica trasparente su supporto rettangolare in plastica nera.
Griglia posteriore interna di aerazione	Non presente.	Rettangolare in metallo cromato.
Sedili	In vinile con cuciture orizzontali nei punti di contatto.	In vinile con cuciture orizzontali nei punti di contatto; dal telaio KC 75031 vengono installati sedili reclinabili e nei punti di contatto il vinile venne traforato.

Figura 3. La scheda comparativa tra GT6 e GT6 Mk2/GT6+.

Chiude il volume un capitolo dedicato al restauro che descrive per sommi capi i problemi che si possono incontrare durante le operazioni di ripristino qualche suggerimento su come affrontarli.

In conclusione, il libro di Olivati è scritto in modo scorrevole e chiaro e rappresenta una lettura piacevole anche e soprattutto per chi si avvicina per la prima volta alla spider di Michelotti. Eventuali approfondimenti, specialmente di carattere tecnico, sono infatti da ricercarsi in altri testi. Si tratta comunque di un volume che è bene avere in libreria e che vi ritroverete a sfogliare abbastanza di frequente quando avrete bisogno di recuperare rapidamente un certo dato tecnico, quando vi chiederete quali colori di carrozzeria erano disponibili in un dato anno o quando avrete semplicemente voglia di rivedere una foto di quel modello di GT6 che ancora non siete riusciti a mettere in garage.

Al momento della pubblicazione di questa recensione è reperibile senza difficoltà nelle librerie specializzate e nei principali rivenditori online.

CI È PIACIUTO

- E' in italiano.
- Le schede tecniche sono complete, concise e di rapida consultazione.
- I commenti delle riviste italiane dell'epoca, utili anche per recuperarne i numeri ai mercatini o nei negozi.

NON CI È PIACIUTO

- Non è molto approfondito dal punto di vista della tecnica.
- I confronti tra modelli sono privi di immagini.
- Il capitolo sul restauro è un po' approssimativo.