

Spitfire. Il mondo degli Hard-top

di Andrea Bracca

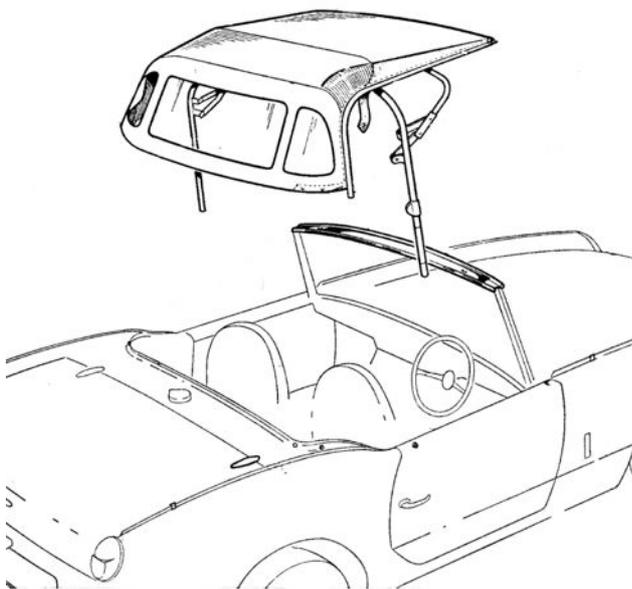
Come per ogni spyder, anche per la Spitfire era disponibile, già al momento dell'acquisto, un accessorio in grado di trasformarla in una vera e propria coupé. Stiamo parlando ovviamente dell'hard-top, ossia del tettuccio rigido, in vetroresina o in metallo, che, una volta installato, rendeva più confortevole l'utilizzo dell'auto nei periodi invernali.



LA CAPOTE, UN ANTENATO DEGLI HARD-TOP

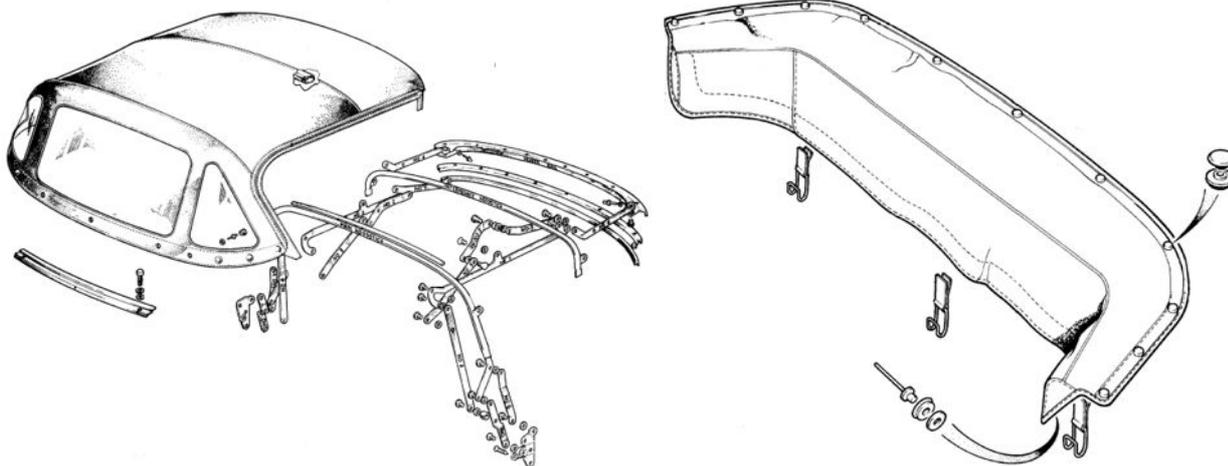
Di serie, le Spitfire erano comunque dotate di una capote, anche chiamata soft-top, versatile e semplice da utilizzare ma poco adatta alla stagione invernale.

A prima vista parrebbe non esserci alcuna differenza tra le capote installate a copertura dei diversi modelli di Spitfire, ma osservando con più attenzione si noterà una differenza sostanziale nel tipo di telaio impiegato a sostegno della tela.



Mentre le prime serie (MkI e MkII) erano dotate di un telaio totalmente estraibile che doveva essere interamente rimosso ogniqualvolta si voleva utilizzare la macchina cabrio, nei modelli successivi (MkIII, MkIV, MkV e 1500) l'introduzione di un telaio reclinabile, fissato alla carrozzeria con struttura a tre centine, consentiva invece di scappottare l'auto con maggiore celerità, stando semplicemente seduti all'interno dell'abitacolo. A questo si associava inoltre la possibilità di nascondere totalmente la capote, una volta abbassata, mediante un'apposita copertura (copri-capote), che veniva agganciata all'auto con bottoni metallici posti sui

bordi posteriori e laterali della carrozzeria e con due tiranti elastici collocati nella zona posteriore dell'abitacolo (dietro i sedili). Peculiare era altresì il lunotto posteriore di questo tipo di capote che, realizzato interamente in materiale plastico, poteva essere aperto tramite cerniera.



Fatta questa breve digressione su le capote, veniamo ora ad occuparci di quello che è il tema centrale di questa sezione, ovvero gli hard-top.



LA NOVITÀ DEL TETTO RIGIDO

A produrre questo tipo di accessorio erano inizialmente piccole aziende o addirittura carrozzerie artigianali che realizzavano, in edizioni limitate, modelli atti sia all'uso stradale che agonistico.

L'apice di questo settore si toccò intorno al 1966 quando la Triumph presentò la GT6: il successo riscosso da questa vettura indusse, infatti, alcuni produttori a creare degli hard-top più lunghi che consentissero ai possessori di Spitfire di trasformare con poche modifiche la propria auto in una GT6.



L'hard-top è costituito da un materiale solido e può essere in alluminio, lamiera o plastica rinforzata con fibra di vetro. Rispetto alla tradizionale capote in tela, offre un maggior confort rendendo la guida più piacevole. Ripara dall'aria e dall'umidità, ma anche dal rumore ad alte velocità, garantisce maggiore aerodinamicità e stabilità all'auto ed una migliore protezione contro gli atti di vandalismo.

Lo svantaggio, oltre al peso, è il suo ingombro: essendo un pezzo unico e rigido, quando non lo si utilizza non può essere piegato come avviene per la capote e risulta, quindi, piuttosto ingombrante.

Fatta questa premessa generale, seguiranno delle monografie nelle quali verranno approfonditi, grazie alla documentazione acquisita, gli stili e le caratteristiche tecniche dei molteplici modelli con cui era possibile personalizzare la propria Spitfire.