

TECNICA : LA REVISIONE



L'analisi dei gas di scarico della Spitfire è un'operazione che provoca sempre un po' di apprensione.....

Qualche anno fa la parola "revisione" per gli automobilisti significava una sorta di sortilegio a cui toccava sottomettersi una volta ogni dieci anni e poi ogni cinque che voleva dire comunque tantissimo tempo.

Con l'adeguamento delle leggi italiane a quelle europee dobbiamo ormai iniziare a convivere con questa prassi per permettere soprattutto una maggiore sicurezza sulle strade e minor inquinamento nelle nostre città.

La cosa naturalmente ci tocca molto da vicino e con le nostre Spitfire ogni due anni dovremo prevedere una serie di formalità per superare questo controllo periodico. Forse per noi sarà anche un vantaggio poichè così facendo potremo prevenire guasti o anomalie che altrimenti non noteremo se non ai bordi della strada con il cofano aperto e la moglie fumante!

Cercheremo quindi di scoprire alcune regole fondamentali per non arrivare impreparati alla revisione.

LE REGOLE DA NON DIMENTICARE :

QUANDO ANDARE :

Occorre controllare sul libretto di circolazione la data dell'ultima revisione eseguita e considerare che quest'anno vengono verificate le vetture prodotte o revisionate fino all'anno 1995 e il mese di scadenza deve coincidere con quello dell'ultima revisione eseguita. Facciamo un esempio. L'ultima revisione è stata fatta il 10 luglio 1995. La scadenza è quindi il 31 luglio 1999. Calcolando che la revisione ha una validità di due anni, la prossima scadenza sarà il 31 luglio 2001. Quindi ricordiamoci: non serve più controllare l'ultimo numero di targa per sapere il periodo ma solo la data dell'ultima revisione riportata sul libretto di circolazione. Inoltre può succedere che le auto che venivano vendute in province diverse prima del 1995, cambiavano targa e libretto, senza che vi fosse riportato il mese di prima immatricolazione ma soltanto l'anno.

DOVE ANDARE :

Oltre ai centri della Motorizzazione è possibile effettuare la revisione in oltre 2300 apposite officine private abilitate dal ministero dei Trasporti sparse in tutta Italia.

E' preferibile in ogni caso informarsi nel centro più vicino per prenotare la data del controllo entro il limite di scadenza della vecchia revisione. Superare tale data vuole dire sequestro del libretto e multe che variano da 200 a 800 mila lire.

COSA CONTROLLARE :

Dopo avere trovato il centro ed avere prenotato la data della revisione, dobbiamo accertarci di avere con noi tutta la documentazione necessaria. Non dimentichiamo quindi di portare con noi il libretto di circolazione della vettura, il certificato di possesso, un nostro documento di identità e naturalmente il foglio della prenotazione.

Prima è meglio però controllare alcune cose fondamentali. Sul libretto andiamo a controllare che il numero di telaio della nostra Spitfire e la sigla del motore corrispondano a quelli stampigliati sulla vettura. A secondo del modello variano codici e sigle e come da un precedente articolo dello Spit-News vediamo di rinfrescarci la memoria con la seguente tabellina.

Modello	(anno)	Sigla telaio	Sigla motore
Spitfire 4	(1962-1964)	FC	FC....
Spitfire Mk II	(1964-1967)	FC.....	FC....
Spitfire Mk III	(1967-1970)	FD.....	FD....
Spitfire Mk. IV	(1970-1974)	FH.....	FH....
Spitfire 1500	(1975-1979)	FH.....	FM....
Spitfire 1500	(1979-1980)	TFAWD1AT..	FM....
GT6 Mk I	(1966-1968)	KC....	KC....
GT6 Mk II	(1968-1970)	KC....	KC....
GT6 Mk III	(1970-1973)	KE.....	KE....

Può però anche succedere che la sigla del telaio sia completamente diversa e cioè formata solo da una serie di numeri e basta. Questo vuole dire che l'auto è stata ripunzonata d'ufficio in una revisione precedente perché non si sono trovati i numeri originali.

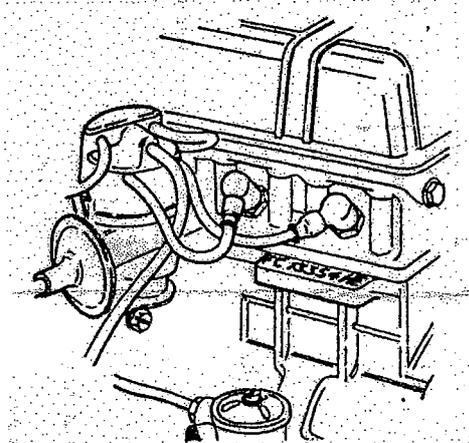
Comunque dopo esserci accertati che tutto corrisponda possiamo andare ad effettuare un'altra serie di controlli non meno importanti.

Sempre dal libretto di circolazione dobbiamo andare a vedere la misura delle gomme ed accertarsi che corrispondano a quelle montate sul nostro tipo di Spitfire (naturalmente oltre ad essere in buone condizioni!).

Può esserci di aiuto quest'altra tabellina con tutte le misure dei modelli Spitfire e GT6:

Spitfire 4 , Spitfire Mk II, Spitfire Mk III :	5,20 x 13 (145 SR x 13)
Spitfire Mk. IV:	145 SR x 13
Spitfire 1500, GT6 Mk I/II/III:	155 SR x 13

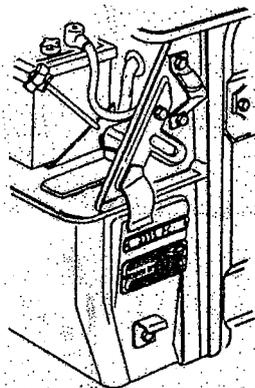
Ricordiamoci che non sono ammessi altri tipi di misura della gomma a meno che non sia stata fatta la correzione sul libretto, ma questo è molto improbabile.



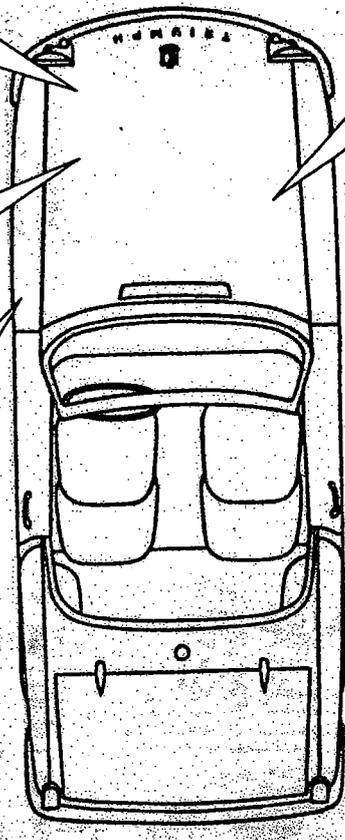
Punzonatura dei numeri nella zona telaio davanti ruota sinistra

Punzonatura dei numeri su montante sospensione

Punzonatura sul telaio in direzione scatola filtro dell'aria



Targhetta metallica rivettata sulla scocca. Riporta oltre al numero di telaio, anche il numero del colore della vernice (paint) e il numero del colore degli interni (trim).



E' consigliabile sempre sapere, a seconda del modello, l'esatta posizione della stampigliatura dei numeri di telaio e motore per non aver sorprese!

Dopo il controllo del clacson, luci, frecce, stop, luci retromarcia ecc. non dobbiamo scordarci che l'auto viene alzata sul ponte e viene controllato lo stato della carrozzeria che non deve presentare ruggine passante o parti fortemente ammaccate da compromettere la sicurezza, ma questo sicuramente non è il nostro caso!

Attenti comunque anche al parabrezza e alla plastica trasparente posteriore della capottina che non deve essere troppo opaca o screpolata da impedire la visuale posteriore.

Dopo i controlli visivi ci conviene sempre controllare in officina lo stato dei freni, soprattutto quelli posteriori che possono creare qualche fastidio sbilanciando la frenata.

E' consigliabile smontare il tamburo, ripulire l'interno dalla polvere, controllare lo spessore delle ganasce e levigarle leggermente con carta abrasiva a grana media, quindi lubrificare i pistoncini con grasso apposito, rimontare e provare la frenata.

Il controllo dei gas di scarico deve essere provato con l'apparecchiatura specifica che analizza i gas e la percentuale di C.O. non deve superare il valore di 4,5. I motori Triumph è noto, girano con miscele abbastanza grasse (cioè con alta % di benzina) e nel maggiore dei casi vanno smagriti.

Il difficile è riuscire a trovare il giusto compromesso per abituare i nostri carburatori SU a far girare a dovere il motore, ma con un po' di pazienza.....

COSA VIENE CONTROLLATO DURANTE LA REVISIONE :

- EFFICIENZA DEI SISTEMI FRENANTI
- STATO MECCANICO E GIOCO STERZO
- STATO E FUNZIONAMENTO DELL'IMPIANTO ELETTRICO
- STATO E FUNZIONAMENTO DI SOSPENSIONI E PNEUMATICI
- STATO DELLA CARROZzeria (PRESENZA DI RUGGINE E DANNI AL PARABREZZA)
- FUNZIONALITA' DELL'AVVISATORE ACUSTICO E CINTURE DI SICUREZZA
- IMPIANTO DI SCARICO CON ANALISI DEI GAS EMESSI (C.O INF. A 4.5)
- EFFICIENZA FARI
- NUMERO DI TELAIO CON VERIFICA DELL'IDENTITA' DEL VEICOLO

QUANTO COSTA :

Da giugno '99 la revisione costa Lit. 50.000 se fatta alla Motorizzazione Provinciale e Lit. 70.000 se si ricorre alle officine private abilitate.

... E INOLTRE IN CITTA' CI VUOLE IL BOLLINO BLU !



Il decreto del 23/10/98 sui blocchi del traffico obbliga i sindaci di 23 città (Bari, Bologna, Brescia, Cagliari, Catania, Firenze, Foggia, Genova, Livorno, Messina, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Reggio C., Roma, Siracusa, Taranto, Torino, Trieste, Venezia, Verona) a bloccare la circolazione se nell'aria ci saranno benzene, idrocarburi, ozono, monossido di carbonio in quantità maggiori a quelle stabilite per legge.

Per circolare nelle città a rischio sarà quindi obbligatorio sottoporre ogni anno la propria auto al controllo dei gas di scarico. Il bollino blu non consentirà comunque di circolare nei giorni di blocco nelle zone più inquinate. Le norme di questo decreto sono complicate in quanto vietano di volta in volta la circolazione nei giorni critici in cui le emissioni superano la soglia di rispetto.

Secondo il calendario contenuto nel Decreto del Ministro Treu nel '99 dovranno superare i controlli tutti i veicoli immatricolati per la prima volta entro il 31 dicembre 1995 o che entro la stessa data siano già stati sottoposti a revisione.

(da un articolo del Corriere della Sera del 27/12/98)

Quindi per chi abita o circola nelle città interessate, occorre ricordarsi che oltre alla revisione periodica, bisogna munirsi del bollino blu, rilasciato nelle officine convenzionate dopo il controllo dei gas di scarico.

ALTRE NEWS IN BREVE :

- Variazione nello staff del R.I.T.S.

Luca Gazzaretti di Brescia ha lasciato la carica di Vice presidente del nostro sodalizio per dedicarsi ad altre attività. Il consiglio direttivo riunitosi a Genova, ha eletto al suo posto Gianmichele Ambrosio di Alba (CN), mentre Massimo Benvenuto di Genova ricoprirà la carica di consigliere.

A tutti e tre i migliori auguri di buon lavoro.

- Libretti uso e manutenzione Spitfire

Ricordiamo che sono disponibili le fotocopie dei libretti uso e manutenzione in italiano dei modelli 4/ Mk III / Mk IV e 1500. Chi ne fosse sprovvisto può richiederlo alla sede del Registro al prezzo simbolico di L.10.000 (per le spese delle fotocopie e i francobolli).

- Certificato British Heritage

Da quest'anno è possibile ricevere a casa il certificato della British Heritage pagando con la carta di credito. Il costo dell'operazione è salito a 25 sterline e richiede l'invio di tutti i dati e del numero di telaio originale della vettura. Vi sarà spedito dall'Inghilterra il certificato con l'esatto giorno di produzione della vostra Spitfire, il colore, il paese di destinazione, gli optional ed anche che tipo di gomma montava. Uno strumento utile e indispensabile per conoscere la storia della nostra Spitfire.