

SPIT-NEWS

Notiziario aperiodico, apolitico, a diffusione limitata e gratuita per i soci del

ANNO 2002

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 13



In questo numero :

I NOSTRI INCONTRI :

1° RADUNO GRAZZANO VISCONTI

4° RADUNO TOSCANO

1° SPITFAIRISTI IN SICILIA

3° RADUNO COSTA ROMAGNOLA

IL CENSIMENTO DELLE SPITFIRE

INCHIESTA: GLI ADDITIVI

TECNICA : VERTICAL LINK

IL MIO SPITMECCANICO

PORTOBELLO'SPIT

FOTOSPIT

E' il nostro momento. La nostra stagione. Quella calda, per viaggiare aperti. E chi li ha con i capelli al vento. E allora godiamocela questa stagione. La Spit non lasciamola in garage. Usiamola anche se non ha il condizionatore e magari scalda i piedi e scalda in coda. Lei è fatta così, o si odia o si ama, non ha mezze misure. E poi è diventata grande, adulta, è diventata una vera auto d'epoca e questo forse anche grazie al Registro e a tutti noi che ci abbiamo creduto. Non è più la parente povera delle TR, MG ecc. E' la Spit e basta.

Grazie ai vostri articoli in questo numero potremmo conoscere meglio il mondo degli additivi, ormai necessari dopo l'abolizione della benzina super, e prevenire guasti molto pericolosi alle nostre care sospensioni. E poi una nuova rubrica dedicata ai nostri meccanici o spitmeccanici, quelli che la conoscono da sempre, sono appassionati e che ce la curano. Parlategli, e se disponibili mandateci il loro nominativo, riusciremo così ad avere dei punti di riferimento in tutta Italia e viaggiare un po' più tranquilli.

A proposito..... Buone Vacanze a tutti !

Claudio Quaglia

1° Raduno "Spider in Primavera"

Grazzano Visconti (PC) - Domenica 24 Marzo 2002



La "Corte Vecchia" nel centro di Grazzano Visconti ha visto protagoniste le Spitfire del RITS.

Un piacevole inizio di primavera! Così è iniziato l'anno dei raduni del Registro, con una splendida giornata di sole che ha accompagnato quasi 50 spider attraverso le dolci colline del Piacentino.

Realizzato in collaborazione con il neonato club "SPIDER ONE", naturalmente dedicato alle vetture scoperte, l'attivissimo Gianfranco Bossalini con il figlio Elia ha confezionato un raduno piacevole con appuntamento per Domenica 24 marzo a Grazzano Visconti a pochi km da Piacenza. Un luogo azzeccato, molto caratteristico e meta turistica per la visita di questo piccolo paese ricostruito con tendenze medievali, molto curato, con botteghe artigiane e costruzioni che ricordano i vecchi borghi del medioevo, un vero tuffo nel passato.

Ordinate per bene le variopinte spider

nella Corte Vecchia, ovvero il cuore di Grazzano Visconti, iniziava la visita del paese mentre i numerosi turisti curiosavano tra le Spitfire, Tr3, Tr4, Tr6, MGA, MGB, Austin Healey, Mercedes SL, Alfa Duetto, 124 spider, Ferrari, Lotus Elise, Porsche ecc.

In perfetto orario la colonna iniziava a muoversi in direzione Rivergaro Val Trebbia tra dolci colline e alberi in fiore con una gradita pausa di riflessione presso la Cantina Bonelli. Tra i noti salumi piacentini e vini della cantina la mattinata volava via e in un attimo la colonna riprendeva il giro turistico per attraversare il Bagnolo in direzione Ponte dell'Oglio.

In località Borgo di Sotto a pochi km da Grazzano Visconti il ristorante "Il Borgo" attendeva i partecipanti per il pranzo con specialità tipicamente piacentine.

Le premiazioni a fine pranzo vedevano

protagonisti Giovanni Farina giunto con la sua Spitfire Mk II del 1965 dalla lontanissima Latina! Onori anche per Mark Morgan su Spitfire 1500 come primo iscritto al raduno e all'equipaggio femminile composto dalle gemelle Lara e Eva Giampicali giunte da Brescia con la loro Spitfire 1500 mentre per l'auto più anziana veniva premiato Sandro Malta con la sua splendida Austin Healey 100/4 del 1955.

Seguiva una divertente lotteria con salumi in premio ed anche capi di abbigliamento molto apprezzati dai fortunati vincitori.

La conclusione avveniva con il ritorno a Grazzano Visconti per l'esposizione delle vetture ed un ultimo giro turistico dei partecipanti tra le vie del Borgo Medievale di questa piacevolissima località.

C.Q.

4° Raduno Toscano Triumph Spitfire

Firenze, il Chianti e il Mugello, 20 - 21 aprile 2002



L' appuntamento in terra toscana era dato per quest'anno nuovamente a Firenze nello splendido Piazzale Michelangelo dove dalla terrazza si gode il panorama del centro storico tagliato dall'Arno con Ponte Vecchio, il Campanile di Giotto, il Palazzo della Signoria talmente vicini da sembrare a portata di mano... Naturalmente invasa dai turisti, Firenze offre sempre l'emozione di una città unica al mondo dove arte e storia danno sensazioni stupende e figuriamoci poterci passare in mezzo con le nostre Spitfire! Purtroppo pochissimi i partecipanti, solamente nove le Spit iscritte, sia a causa del costo del raduno sicuramente non economico che al ritardo con cui sono giunti gli inviti.

Da Piazzale Michelangelo iniziava la discesa verso il centro attraversando Porta Romana e arrivare così a Piazza della Repubblica per iniziare la visita agli Uffizi e al Corridoio Vasariano. Con la guida il piccolo gruppo poteva così accedere alla parte degli Uffizi chiuso al pubblico per attraversare il lungo corridoio voluto dai Medici che attraversa la parte alta del Ponte Vecchio fino ad arrivare ai Giardini di Boboli. Veramente emozionante il contatto ravvicinato con tante opere d'arte tutte insieme,

Terminata la visita le Spit uscivano dal centro di Firenze non senza qualche difficoltà visto il traffico caotico tra le strette vie che metteva in crisi anche le macchine dell'organizzazione.

Finalmente avviati la meta era San Casciano per il pranzo davanti alla casa del Macchiavelli dove uno splendido Chianti Gallo Nero con tipiche specialità toscane deliziavano i partecipanti. La partenza verso le colline del Chianti veniva disturbata da un temporale che offuscava così la nota bellezza dei luoghi attraversati. La sosta a Greve in Chianti con il benvenuto delle autorità locali e il rientro in albergo chiudevano il pomeriggio.

L'ottima cena a Firenze si concludeva tardi e vista la stanchezza la prevista sosta presso il Caffè Giubbe Rosse veniva annullata.

La domenica mattina iniziava sotto a minacciosi nuvolosi che non impensierivano però i più audaci che aprivano le capote mentre le due Spit più anziane dovevano arrendersi per alcuni problemi restringendo così ancor di più il numero delle vetture. Si partiva così per raggiungere Fiesole e la sue rinomate colline e poi Vicchio dove nella Piazza centrale gli sbandieratori in costume dell'epoca attendevano le

vetture. Spettacolo molto gradito da tutti con foto di rito per poi visitare nelle vicinanze il Museo dedicato al Beato Angelico e poi alla casa di Benvenuto Cellini. Pochi chilometri attraverso il Mugello e ancora una piccola sosta per vedere la casa di Giotto, al momento in restauro, per giungere poi a Villa Campestri, uno stupendo ristorante dell'epoca dove il pranzo e le relative premiazioni concludevano la manifestazione. Molto ricche le premiazioni che vedevano Giuseppe Serse giunto da Trapani con la sua 1500 del 1975 vincitore del premio (una coppa in ceramica di Montelupo Fiorentino e una macchina fotografica digitale) per l'equipaggio giunto da più lontano, Mark Morgan come auto più recente, Andrea Clerici per l'anzianità d'iscrizione al RITS e agli anconetani Rossetti Sbaffi che con la loro Spit 4 del 1964 risultavano i vincitori per l'auto più anziana. Il fiorentino Romano Sirdone veniva poi premiato come 1° iscritto al raduno.

Un raduno impegnativo, sicuramente non aiutato dalle condizioni del tempo e da qualche pecca nell'organizzazione di Francesco Arcieri che ha permesso però la visione di cose e luoghi che sicuramente non sono da tutti i giorni.

C.Q.

1° Incontro Spitfairisti Siciliani

Pergusa (EN) - 12 maggio 2002

Il nostro delegato RITS per la Sicilia Pino Serse nonché organizzatore del famoso raduno di Trapani del 1999 ha voluto organizzare questo 1° incontro per gli Spitfairisti Siciliani iscritti al RITS. Non un raduno ma un semplice pranzo a Pergusa in provincia di Enna, nel cuore della Sicilia. Un'ottima ragione per conoscere gli altri appassionati di questa regione e farli conoscere tra loro, creare gruppo e nuove amicizie in vista del raduno di settembre a Palermo.

Questa regione vede registrate al Registro ben 41 Spitfire e vista la difficoltà di partecipare per motivi logistici ai raduni organizzati nella penisola molti di loro non si conoscono. Da questo incontro, che ha visto la partecipazione di quasi la metà degli iscritti Siciliani, è emersa la voglia di rivedersi, di programmare

nuovi incontri e organizzare nuovi raduni in altre zone della Sicilia.

Durante il discorso di benvenuto di Pino Serse, Ignazio Graziano e del Presidente del RITS giunto per l'occasione da Torino, è stato presentato il "2° Raduno delle Triumph Spitfire in Sicilia" che quest'anno si fregerà della titolazione di "6° Raduno Nazionale del Registro Italiano Triumph Spitfire".

Una manifestazione della durata di quasi quattro giorni che toccherà i comuni di Palermo, Monreale, Trabia, Castelbuono, Casteldaccia e Cefalù, località protagonista del raduno con le Spitfire che visiteranno gli angoli più belli di questa storica e stupenda cittadina sul mare. Definito non a torto una piccola vacanza, questo raduno vuole ripetere le emozioni che sono tuttora vive nei ricordi dei partecipanti dell'edizione del 1999.

Dall'incontro è anche nato il progetto della 3° edizione del raduno in Sicilia che dovrebbe svolgersi nella zona del Catanese, un'altra zona ricca di storia con paesaggi incantevoli.

L'ottimo e ricco pranzo a base di tipiche specialità siciliane ha concluso l'incontro con la promessa di ripeterlo a breve termine.

Un ottimo esempio che il vulcanico Pino Serse ha dato a tutti, un'esperienza da portare nelle altre regioni d'Italia in modo da creare piccole delegazioni regionali che possano organizzare in modo indipendente raduni e incontri nelle proprie zone senza percorrere distanze proibitive con vetture più datate o magari poco affidabili.

Grazie Pino, speriamo che altri Spitfairisti vogliano ripetere la tua bella iniziativa!

C.Q.

Il censimento delle Spitfire.....

Il nostro censimento delle Spitfire e GT6 ancora circolanti in Italia continua. Abbiamo sfondato il tetto delle 700 vetture e la registrazione prosegue ad un ritmo che potremo definire sorprendente. Ad una media di 1-2 unità alla settimana continuiamo a raccogliere adesioni da tutta Italia. A quando il mitico numero 1000?

SUDDIVISIONE MODELLI DELLE 720 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 26 GIUGNO 2002

4	66	Mk. IV	182	GT6 Mk I	4
4 Mk. II	44	1500	350	GT6 Mk II	7
Mk. III	57	1500 USA	5	GT6 Mk III	5

SUDDIVISIONE GEOGRAFICA DELLE 720 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 26 GIUGNO 2002

VALLE D'AOSTA	2	MARCHE	11
PIEMONTE	112	UMBRIA	7
LIGURIA	50	ABRUZZO	13
LOMBARDIA	121	LAZIO	84
VENETO	89	CAMPANIA	23
TRENTINO	7	CALABRIA	5
FRIULI	15	PUGLIA	15
TOSCANA	46	SICILIA	41
EMILIA ROMAGNA	70	SARDEGNA	9

3° Raduno Spitfire Costa Romagnola

Lido di Savio (RA), 18-19 maggio 2002



Per il terzo anno Marco e Maria Zangheri titolari dell'Hotel Mediterraneo, hanno voluto organizzare questo simpatico raduno nella terra dei motori. Le Spitfire del RITS sono giunte come sempre da ogni zona d'Italia e in una splendida giornata di sole davanti al mare Adriatico (con i primi intrepidi bagnanti) si sono ritrovate ben allineate nel parcheggio dell'albergo. Dopo l'immane scambio di opinioni tecniche davanti ai cofani aperti, la colonna di spider (rigorosamente aperte) sono partite per un giro turistico in direzione Cesena. Giunte nella bella cittadina le Spitfire venivano parcheggiate nella centralissima Piazza del Popolo all'ombra della Rocca Malatestiana. La bella Fontana Masini al centro della piazza veniva raccontata in ogni dettaglio dalla guida che accompagnava il gruppo di partecipanti alla visita dei luoghi più caratteristici di Cesena. Non poteva quindi mancare la visita al vanto e tesoro più prezioso della città: la Biblioteca Malatestiana. Inaugurata nel 1452, questo insigne monumento

costituisce un caso unico in Italia per l'integrità e la sua perfetta conservazione. L'interno della sala, immerso in un'atmosfera mistica e raccolta, vede le venti colonne di marmo dividere due file di banchi che conservano al loro interno i preziosi 340 manoscritti al loro posto come 500 anni fa, legati da catenelle in ferro battuto.

Finita l'interessante visita il gruppo ritornava in direzione di Piazza del Popolo attraverso le strette vie sotto ai portici con i suoi bei negozi meta dello shopping del sabato pomeriggio.

Il ritorno in albergo, la cena a base di pesce e il digestivo d'obbligo per ultimare i discorsi, concludevano la giornata del sabato.

Un temporalone notturno con tuoni e fulmini rovinava un po' la domenica mattina con un'intensa pioggia che metteva in dubbio l'attesa gara di kart ma un veloce briefing toglieva ogni incertezza: si corre sul bagnato!

Se negli scorsi anni i partecipanti hanno fatto vedere numeri da circo sull'asciutto figuriamoci sulla pista allagata! Ma un po' d'acqua può fermare uno spitfairista? Giammai!

E allora via per i giri di qualifica tra testacoda continui e fuoripista nell'erba a ripetizione! Tra le risate generali si arrivava alla finale per i primi dieci migliori tempi con partenza alla Gran Premio. Naturalmente prima curva e grande annucchiata! Poi il gruppo si sgranava e mentre la pista si asciugava (a forza di testacoda) arrivava la bandiera a scacchi che vedeva vincitore il bravo Matteo Manzardo di Brescia seguito da Stefano Avenali di Jesi e dal forlivese Piero Poggiolini.

Bagnati, imbrattati di fango ma soddisfatti i partecipanti rientravano in albergo per il pranzo e le premiazioni.

Oltre ai già citati protagonisti della gara di kart venivano premiati il torinese Fabrizio Cortese per la Spit più lontana, Stefano Ciotti per l'anzianità d'iscrizione al Registro e Piero Poggiolini per la Spit più anziana.

Come sempre un raduno all'insegna della cordialità grazie alla splendida disponibilità di Marco e Maria Zangheri che hanno rinnovato l'invito per l'anno 2003 presso il loro accogliente Hotel Mediterraneo.

C.Q.

Indagine: gli Additivi.

Questo è il resoconto dell'indagine che Valter Cazzola e Fabrizio Cortese hanno condotto sugli additivi sostitutivi del piombo. La traduzione del resoconto dell'attività di ricerca sugli additivi condotta dal FBHVC (Federation of British Historic Vehicle Clubs) che Fabrizio Cortese ha effettuato ci consente di conoscere meglio questo genere di prodotti diventati necessari ai nostri motori dopo la scomparsa della super dai distributori di benzina.

Viaggiare senza piombo.

La Federazione FBHVC ha dichiarato il suo intento di assicurare che i veicoli storici continuino a viaggiare liberamente sulle strade. Essa ha inoltre riconosciuto con anticipo l'impatto che l'eliminazione del piombo avrebbe potuto avere sulla circolazione dei veicoli storici ed ha quindi costituito nel 1997 un sottocomitato per la difesa degli interessi degli affiliati ai club delle auto d'epoca.

Benefici del piombo.

Il piombo presente nella benzina ha due effetti:

il primo è di prevenire il battito in testa e quindi consentire più elevati rapporti di compressione.

Il secondo è di evitare il fenomeno della recessione delle sedi valvole.

Recessione delle sedi valvole (VSR).

Il fenomeno interessa le sole valvole di scarico ed è un complesso processo influenzato da molti fattori legati alla concezione del motore e all'uso; infatti il fenomeno è enfatizzato dalle elevate velocità di rotazione del motore e dalle alte temperature raggiunte ed è rilevato solo sulla tipologia tipica della valvole dei motori a quattro tempi a benzina.

Descrizione del VSR.

Il VSR è il nome dato al fenomeno dell'arretramento accelerato delle sedi valvole ed avviene in questo modo:

1 - Le elevate temperature di esercizio (normalmente intorno a 600-800° C) provocano la formazione di microsaldature localizzate della valvola nella sua sede. Quando la valvola si apre avviene che una piccola particella di materiale si stacca dalla sede in acciaio convertendosi in ossido di ferro a contatto con i gas di scarico roventi.

2 - Non appena la valvola si chiude la particella di cui sopra si pianta di nuovo sulla superficie della valvola stessa.

3 - Con questi duri grumi di ossido di ferro piantati sulla superficie la valvola di scarico diviene come una specie di mola provocando ad ogni rotazione della valvola stessa un'azione distruttiva della propria sede. E' infatti importante ricordare che la valvole tendono a ruotare attorno al proprio

asse a causa dell'azione combinata delle molle e delle vibrazioni indotte dal motore.

Alternative.

Informazioni circa l'esatto tipo di combustibile da utilizzare su un veicolo possono essere ottenute dal costruttore. Qualora sia raccomandato l'esclusivo uso di benzina con piombo per il suo effetto antidetonante e per il suo tenore di ottano si possono effettuare le seguenti azioni:

A - Ritardare l'accensione per consentire l'uso della benzina a 95 ottani

B - Usare benzina senza piombo a 98 ottani. (Es. Shell V-Power)

C - Modificare il motore in modo di diminuire il rapporto di compressione permettendo così l'utilizzo di benzina senza piombo a 95 ottani (verde).

Se invece viene raccomandato l'uso di benzina con piombo per proteggere le sedi valvole dal VSR si possono adottare i seguenti provvedimenti:

A - Montare sedi valvole in acciaio (questo è ciò che viene effettuato sui moderni propulsori concepiti per funzionare con benzina senza piombo ed è un provvedimento assolutamente efficace). E' comunque un'operazione costosa e non sempre applicabile.

B - Usare uno degli additivi normalmente in commercio.

Benzina con piombo

In questo tipo di carburante è contenuto il piombo tetraetile (TEL) e quando usate benzine definite verdi di fatto non contengono questo composto. Il piombo tetraetile fu aggiunto per la prima volta alla benzina nel 1920 come additivo antidetonante (ovvero per evitare il battito in testa). Questo composto creava depositi di piombo che alle alte temperature si attivavano come pellicole lubrificanti sulle valvole di scarico e relative sedi. Questo effetto fu però chiarito e compreso solo alcuni anni dopo.

Prova del sostitutivo del piombo.

L'FBHVC si è interessata dei problemi che l'eliminazione della benzina con piombo avrebbe creato ai veicoli storici ed ha così costituito una sottocommissione per esaminare gli

sviluppi. Ci si è subito resi conto che il numero dei sostitutivi del piombo era piuttosto elevato e che gli interrogativi che questi ponevano necessitavano di un'indagine approfondita. Fu così che la FBHVC, visto che ne il governo ne altre organizzazioni avevano predisposto alcun tipo di test, decise di avviare un programma di prove con la M.I.R.A.. Questo programma rappresenta uno dei più completi cicli di prove condotte in Gran Bretagna per testare i prodotti destinati a proteggere i motori contro il fenomeno del VSR.

L'attività; composta da 15 prove, iniziò nel novembre del 1998 e durò fino al febbraio del 1999 e fu effettuata tenendo conto anche dei test che vengono normalmente condotti sulle benzine in commercio nel Regno Unito. Furono contattati 40 produttori di sostitutivi del piombo (additivi) e fra questi furono scelti 12 prodotti da testare. Per ognuno di essi si adottò la stessa procedura di prova utilizzando un motore della serie "A" della Rover montato al banco. Il VSR venne misurato ad intervalli regolari durante le 70 ore previste dal ciclo di prove. C'è stato un grosso interesse su questa attività sia da parte della stampa specializzata sia da parte dei produttori di additivi e il modo di valutare le prestazioni di questi prodotti ha costituito un importante riferimento per i club federati al FBHVC.

Approvazioni FBHVC.

Risultati dei test di cui sopra mostrarono alla fine l'evidente differenza di prestazioni dei prodotti testati. Tuttavia, per garantire l'imparzialità del giudizio, venne coinvolto un ente tecnico indipendente e la conclusioni vennero ulteriormente verificate dal RAC.

I prodotti di seguito elencati ebbero l'approvazione del FBHVC (fra parentesi le quantità testate e base chimica)

MILLERS VSP-PLUS

(250 ml x 40 litri - Manganese)

REDLINE LEAD SUBSTITUTE

(8ml x 10 litri - Sodio)

SUPER BLEND 12/ZERO LEAD 2000

(500 ml x 150 litri - Potassio)

CASTROL VALVEMASTER

(10 ml x 20 litri - Fosforo)

Un prodotto che superi questo ciclo di prove, come definito nella sezione 10 del metodo di prova (FBHVC 98/02) avrà l'approvazione del FBHVC se venduto esattamente nella stessa formulazione in cui è stato approvato e sarà contrassegnato con la scritta "APPROVATO DAL FBHVC" oppure dalla dicitura: "Questo prodotto è stato sottoposto ad una prova di recessione della sedi valvole da un laboratorio indipendente per conto del FBHVC. I risultati indicano che il livello di protezione delle sedi valvole è adeguato ad una guida normale ad esclusione delle competizioni o altri usi gravosi fuori norma".

N.B.: L'approvazione di cui sopra non comporta una responsabilità da parte del FBHVC o del M.I.R.A. per eventuali danni o costi derivanti dall'uso dei prodotti di cui sopra.

Precauzioni.

1 - L'efficacia degli additivi anti-VSR dipende dalla quantità degli ingredienti attivi usati; questo dipende dalla concentrazione del prodotto così come è venduto ovvero dalla quantità per litro aggiunta. Il consumatore dovrebbe utilizzare questi prodotti attenendosi

scrupolosamente alle indicazioni riportate sulle confezioni. L'FBHVC verificherà la concentrazione degli ingredienti attivi dei prodotti approvati per assicurarne l'effettiva qualità.

2 - Gli additivi anti-VSR devono essere usati ad ogni rifornimento

3 - Per una complicata ragione di natura chimica non si possono mescolare differenti prodotti anti-VSR. Se scegliete un additivo usate sempre quello.

4 - Se da un lato elevate percentuali di additivi proteggono dal fenomeno del VSR, dall'altro si corre il rischio dell'incollaggio delle valvole

5 - Ci sono evidenti prove che additivi a base di sodio possono avere dannosi effetti corrosivi in particolar modo sulle valvole di scarico e sui turbo-compressori.

Gli additivi disponibili in Italia.

A questo punto non ci resta che scoprire quali additivi possiamo trovare nel nostro paese e allora tra negozi di autoaccessori, ipermercati, stazioni di servizio, cataloghi di ricambisti e vendite on-line, abbiamo trovato una serie di prodotti alcuni dei quali sono quelli approvati dal FBHVC.

Ecco l'elenco:

CASTROL VALVEMASTER PLUS

con octane booster

Flacone da 250 ml, prezzo 25.86 €
10 ml ogni 10 litri

MILLER VSP PLUS

Flacone da 250 ml, prezzo 21.93 €
125 ml ogni 37.5 litri

STP SOSTITUTIVO DEL PIOMBO

con octane booster

Flacone da 250 ml, prezzo 4.60 €
100 ml ogni 20 litri

AREXON VERDE PLUS

Flacone da 250 ml, prezzo 3.70 €
250 ml ogni 50 litri (ogni 2-3 pieni)

CYCLO SOSTITUTIVO DEL PIOMBO

Flacone da 236 ml, prezzo 5.20 €
120 ml ogni 40 litri

ESSO ADDIPLUS

Flacone da 250 ml, prezzo 6.20 €
10 ml ogni 10 litri

WINN'S SOSTI-PIOMBO

Flacone da 250 ml, prezzo 9.70 €
10 ml ogni 10 litri

BARDAHL INSTEAD of LEAD

Prezzo 15.40 €, 1 flacone ogni 1500 km

EXTREME COMPETITION NEW AGE

con octane booster

Flacone da 1000 ml, prezzo 14.40 €

1 flacone ogni 50 litri (ogni 2/3000 km)

Il mio spitmeccanico !

In un precedente numero del nostro Spit-News vi avevamo invitato a mandarci il nominativo del meccanico di fiducia della vostra Spitfire in modo di formare una specie di mappatura delle officine in grado di intervenire con competenza in caso di guasto mentre siete lontani da casa e naturalmente lontani dal vostro meccanico di fiducia. L'appello non è stato preso in considerazione in modo "massiccio" ma qualche segnalazione ci è pervenuta. Questo è l'elenco che in breve tempo speriamo di ampliare in modo di dare un punto di assistenza di fiducia in tutta Italia.

Aspettiamo il nominativo del meccanico di fiducia della vostra Spitfire !

PIEMONTE:

GIANFRANCO ROSSOTTO, CORSO UNIONE SOVIETICA 155, TORINO - Tel. 011 3180685

OFF. RACI, CIPRIANI PEPPINO, VIA PASSO BUOLE 151/1, TORINO - Tel. 011 612622

TOSCANA:

GIULIANETTI ALESSANDRO, VIA SAN JACOPO IN ACQUAVIVA, LIVORNO - Tel. 0586 806480

AUTOFFICINA CECCHINI NILO, VIA FRACASTORO, FIRENZE - Tel. 055 4377383 - Ab. 055435872

OFFICINA CONTI E DEL ZOPPO, VIA BARATTULARIA 1, PISA - Tel. 050 29598

LAZIO:

DI. ME. Motor Service, UMBERTO DI MATTEO, VIA PORTUENSE 564, ROMA - Tel. 06 65743846 - Fax 06 65743911

CAMPANIA:

ENZO MINOPOLI, VIALE KENNEDY 5, NAPOLI - Tel. 081 2394247

SICILIA:

OFF. YUNDAI, PAOLO SOLINA, VIA ORTI 79, 91100 TRAPANI - Tel. 0923 27100

VITA E MORTE DEI VERTICAL LINK

Perché si rompono i vertical link? Qualcuno dice "Perché sono vecchi", ritenendo così il fatto ineluttabile. Ma se così fosse saremmo tutti in pericolo, ed anche le auto "vecchie", come tali pericolose, e se qualche politico facesse questa pensata... Fortunatamente non è così, cerchiamo di capire perché.

La rottura della parte inferiore filettata dei montanti di sterzo (vertical link) è particolarmente inquietante, poiché, pregiudicando l'equilibrio dinamico dell'auto, se sopravviene ad alta velocità, cosa peraltro molto rara, può avere conseguenze disastrose. Questo tipo di rottura è causato da una catena di errori, prima da parte della Triumph nella progettazione, poi da parte nostra per un errato uso e

arco di cerchio di raggio inferiore rispetto alla ruota esterna. Teoricamente il problema di un tale collegamento articolato è stato risolto, ma siccome la sua realizzazione risulterebbe troppo complicata, costosa e delicata, praticamente ed universalmente ci si accontenta di una soluzione approssimativa basata sul quadrilatero articolato proposto da Jeantaud fin dal 1878.

verticale a terra del centro della ruota ed il punto a terra della proiezione dell'asse del montante, benedetta sinteticità dell'inglese), per mantenere il quale si sarebbero dovuti montare cerchi con l'offset positivo maggiorato.

Ma di questo, ammesso e non concesso che sarebbe stato sufficiente, non è stato fatto niente ed il quadrilatero di Jeantaud non è stato rispettato.

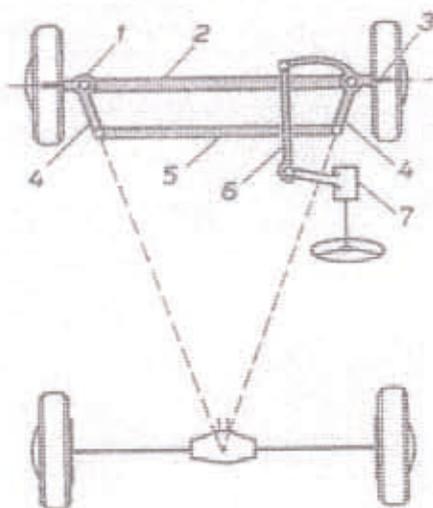
Esaminiamo ora le conseguenze del mancato rispetto di questo schema costruttivo.

Con piccoli angoli di sterzata, cioè circolando normalmente su strada, questo, pur essendo un fatto negativo, ha un'influenza sia sul comportamento dell'auto che sulle sollecitazioni del sistema di sterzo pressoché insignificante.

Ma quando si sterza a fondo, cioè in manovra, questa anomalia di progettazione si accentua, quindi la ruota esterna, anziché sterzare meno di quella interna, sterza notevolmente di più, trovandosi così sola a contrastare non solo l'inerzia dell'auto tendente a farla andare dritta, ma in più rinforzata dalla tendenza ad andare dritta imposta anche dalla ruota interna. Si vede cioè caricata con un carico che è circa il quadruplo di quello che avrebbe dovuto essere se fosse stato rispettato lo schema proposto da Jeantaud. E' questo eccessivo carico in flessione il maggior responsabile delle rotture per fatica dei montanti. Qui sta anche il secondo errore della Triumph, cioè di avere dotato queste auto di un angolo di sterzo così ampio.

Ovviamente i montanti delle GT6, che pur essendo di fattura leggermente diversa hanno la parte filettata uguale a quella delle Spitfire, sono più sollecitati a causa del maggior peso del motore.

Veniamo quindi ai nostri errori. Il primo e il più grave è sicuramente quello di abusare di questo grande angolo di sterzo durante le manovre. A volte ai raduni mi si rizzano i capelli vedendo auto che sterzano



Quadrilatero di Jeantaud

1. Perno di rotazione del fessello
2. Assale anteriore
3. Fesselli
4. Lascette di accoppiamento
5. Tirante trasversale a barra di accoppiamento
6. Tirante longitudinale di comando
7. Scatola guida

manutenzione.

L'intenzione di questo articolo è di spezzare questo concatenamento di eventi negativi per evitare la conseguenza finale, cioè la rottura. Iniziamo con l'esaminare le particolarità di progettazione Triumph.

Per ottenere una buona stabilità e direzionalità in curva è universalmente riconosciuto che durante la sterzata gli assi di rotazione delle quattro ruote debbano convergere in un unico centro istantaneo di rotazione. Affinché gli assi di rotazione delle quattro ruote si incontrino in un unico punto è necessario che le ruote direttrici siano sterzate ad angoli diversi tra loro, cioè la ruota direttrice interna deve percorrere un

Se non che alla Triumph non si sono attenuti a questo schema costruttivo, probabilmente perché essendo obbligati dalla posizione del motore a collocare la barra di sterzo davanti alle ruote direttrici anziché dietro, si sono poi trovati di fronte a problemi d'ingombro la cui soluzione avrebbe inciso troppo sui costi. Con questa collocazione si sarebbero dovuti spostare i braccini dello sterzo verso l'esterno, per porne gli snodi sugli assi che partendo dal centro del ponte posteriore passano per i fulcri di sterzo delle ruote, in modo da realizzare il quadrilatero di Jeantaud. Ma facendo questo gli snodi dei braccini sarebbero andati ad interferire con i dischi, spostando i quali si sarebbe influito sull'offset delle ruote (distanza tra la

PORTOBELLO'Spit

Rubrica di compravendita e scambio di vetture Spit

SPITFIRE 4, 1963, COLORE ROSSO, ASI
RESTAURO TOTALE, DA CONCORSO
TONY CAPPUCCI - Cagliari
Tel. 335 6089113

SPITFIRE 4, 1964, BLU ROYAL, HARD TOP
RESTAURO DA ULTIMARE 5680 Euro
MILILLO CLAUDIO - Roma
Tel. 333 7269905

GT6 Mk. II, 1969, ROSSO, RADIATO,
GUIDA DX, ADATTO PER RICAMBI
Avv. PIETRO LUCIANO - Arrezzo
Tel. Ab. 0575 356031 - Cell. 338 7755988

SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE VERDE
HARD TOP, PORTAPACCHI - 5680 Euro
GIACOMELLO DAVIDE - Vicenza
Tel. 0444 785206 - 340 2316521

SPITFIRE Mk. IV, 1972, COLORE VERDE
ZONTA STEFANO, Brensanvido (VI)
Tel. 0444 660268 - 330 392237

SPITFIRE 1500, 1975, COLORE BLU MET.
CAPOTE E TAPPEZZERIA NUOVE
FACCHINELLI CLAUDIO - Milano
Tel. 02 2043815 E-mail: claudiofit@tin.it

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BIANCO
Euro 5680
AROSO LUCA - Torino
Tel. 347 2444091

SPITFIRE 1500, 1977, BIANCO
HARD TOP, Euro 6710
HUOBER ROBERTO - Pavia
Tel. 0382 577793 - 338 5357782

SPITFIRE 1500, 1977, BLU, HARD TOP
RAGGI, 57.000 KM, Euro 6710
SLOCCHINI VENTURINO - Teramo
Tel. 0861 294111

SPITFIRE 1500, 1978, COLORE VERDE
MOTORE NUOVO, Euro 4500
GLANLUCA GIUSTINIANI - Roma
Tel. 335 7764925

SPITFIRE 1500, 1979, ROSSO, HARD TOP
UNPROPRIETARIO, Euro 6710
FRANZIN IRIS - Mestre (VE)
Tel. 041 933045

SPITFIRE 4, 1963, COLORE ROSSO,
TARGA ORIGINALE - 5680 Euro
BERARDI GABRIELLA - Rivoli (TO)
Tel. 011 9561181 - 368 3029672

SPITFIRE 4, 1964, HARD TOP
DA RESTURARE, SMONTATA
GAZZARETTI LUCA - Brescia
Tel. 335 6621137

SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE ROSSO
HARD TOP, 6200 Euro tratt.
MUNARI FRANCO - Padova
Tel. 049 751982

SPITFIRE Mk. IV, 1972, BLU
HARD TOP, 6710 Euro
RASETTI ROBERTO - Torino
Tel. 011 541524

SPITFIRE Mk. IV, 1972, VERDE, HARD TOP
DA RESTAURARE Euro 2060
MILILLO CLAUDIO - Roma
Tel. 333 7269905

SPITFIRE 1500, 1976, BIANCA
HARD TOP, Euro 5610
PICCA MARCO - Pinerolo (TO)
Tel. 333 3923030

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE ROSSO
OTTIMA, CERCHI A RAGGI, 5610 Euro
COLAJORI LUIGI - Roma
Tel. 06 9768614 - 06 97262226

SPITFIRE 1500, 1977, COLORE ROSSO
HARD TOP, Euro 5610
CARBONE CARLO - Cosenza
Tel. 0425 601451

SPITFIRE 1500, 1978, ROSSO
HARD TOP, Euro 6710
FALZONI GALLERANI VITTORIO - Ferrara
Tel. 051 903013 - 348 8543652

SPITFIRE 1500, 1978, VERDE INGLESE
Euro 6710 trattabili
LANZANOVA LUCIA - Milano
Tel. 335 8090024 - lucia.lanzanova@infinito.it

SPITFIRE 1500, 1980, BIANCO,
PERFETTA, Euro 7750 trattabili
FRASSON CLAUDIO - Torino
Tel. 011 9470940 (ore serali)

SPITFIRE 4, 1963, COLORE VERDE, ASI
RESTAURATA - 9810 Euro
BARESI ELENA - Brescia
Tel. 338 3556937

SPITFIRE Mk. II, 1965, BIANCA
DA RESTAURARE, CON TUTTI I RICAMBI NU
TOSELLI ANGELA - Modena
Tel. 347 8181090

SPITFIRE Mk. IV, 1971, BIANCO
BUONE CONDIZIONI, HARD TOP, 5680 Euro
GIURABEL DAVIDE - Brescia
Tel. 030 6871040

SPITFIRE Mk. IV, 1972, AMARANTO
HARD TOP, 6710 Euro
LAMBERTI LUCA - Aversa (CE)
Tel. 081 5031877

SPITFIRE Mk. IV, VERDE, RADIATO
COMPLETE, 2320 Euro
FERRI GIANCARLO - Roma
Tel. 06 93162148

SPITFIRE 1500, 1976, VERDE INGLESE
Euro 7740 o permuta con utilitaria.
GIUSTINI ALBERTO - Torino
Tel. 011 8980961 - 338 2116571

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BLU
HARD TOP, Euro 6200
RIZZIERI REMO - Ferrara
Tel. 335 5367279

SPITFIRE 1500, 1977, COLORE ROSSO
MOTORE RIFATTO, Euro 6710
Off. DE GIOBBI ROBERTO, Sondrio
Tel. 0342 670424

SPITFIRE 1500, 1978, VERDE INGLESE
HARD TOP, 6200 Euro
GIORGIO DAVOLI - Reggio Emilia
Tel. 0522 372313

SPITFIRE 1500, 1979, BIANCO,
Euro 6200
PALMERI LUCA - Milano
Tel. 339 3956032

CERCO SPITFIRE 1500, INCA YELLOW,
BUONE CONDIZIONI
LORENZO PARIS
Tel. 359 2393436

PORTOBELLO'Spit

PER SPITFIRE 4 VENDO:
CARBURATORI, PARAURTI POST,
PEZZI VARI E MINUTERIA
Dott. FAIELLA MARIO - Napoli
Tel. 081 664073 (dopo le ore 17.00)

PER SPITFIRE 4 VENDO CERCHI A
RAGGI VERNICIATI CON MOZZI
E CERCO HARD TOP
DONZELLI FABRIZIO - Mantova
Tel. 335 7194934 - Uff. 0376 378382

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
GIANNINI GIOVANNI - Riva del Garda (TN)
Tel. 328 6547132

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO
PARAURTI ANTERIORE
PICCIONE EMANUELE - Roma
Tel. 347 0896207

PER SPIT 1500 VENDO
COLLETTORI E SCARICO COMPLETO
RADIATORE E FILTRI ARIA NUOVI
CARPANESE ARMANDO - Padova
Tel. 049 8685235 - 049 624422

PER SPITFIRE 1500 VENDO
CAMBIO con 8000 KM - 200 EURO
MARK MORGAN - Arese
Tel. 335 7082940 - E-mail markarese@libero.it

PER SPITFIRE 1500 VENDO
5 CERCHI A RAGGI CROMATI NUOVI
BUSSO ENRICO - Torino
Tel. 011 3581515 - 335 1318156

PER SPITFIRE 4 VENDO: COFANO ANT.
TELAIO COMPLETO CON SOSPENSIONI
DIFFERENZIALE, RUOTE, VETRI PORTE
PARABREZZA, STRUMENTI ECC.
PER 1500 SET PISTONI NUOVI MAGG. 0,20
VISENTINI DAVIDE - Vicenza
Tel. 0424 861326 - 368 7323580

PER SPIT Mk. III VENDO COFANO ANT.
PALMIERI ANTONELLO - Roma
Tel. 06 5123825 - 335 305754

PER SPIT Mk. IV VENDO CERCHI
DIFFERENZIALE, TRASMISSIONE, MOZZI
FARI, FANALI, SEMIASSI, SERBATOIO
SCATOLA GUIDA, BALESTRA ecc.
BERNARDI WILMER - Venezia
Tel. 049 5809433

PER Mk. IV/1500 VENDO
CARBURATORI WEBER 40 DCOE
TONNEAU, DISTRIBUTORE LUCAS 45D4,
FARI D'EPOCA CARELLO E LUCAS,
GAMBINO DARIO, e-mail: aed.gmbino@libero.it

PER SPITFIRE 1500 VENDO
GUARNIZIONI VARIE, VOLANTE,
TONNEAU G.DX, CORNICI VETRO, ecc.
GAZZARETTI LUCA - Brescia
Tel. 030 9913595 - 335 6621137

PER SPITFIRE 1500 1978 VENDO
PARTI VARIE DI MECCANICA E CARROZZERIA
MOTORE, CAMBIO, SOSPENSIONI ecc.
PAOLO PINI - Genova
Tel. 010 3472090 - 338 8296646

VENDO MOTORE 1147 CC NUOVO,
PREPARATO KM 0, 1030 Euro TRATT.
GIORGIO BELLELLI - Palermo
Tel. 091 516511

PER SPITFIRE Mk. IV
VENDO MOTORE COMPLETO E CAMBIO
VARETTO PAOLINO - Padova
Tel. 049 604577 - 338 1293775

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
L. 2.000.000 TRATT.
GIACOMELLO DAVIDE - Vicenza
Tel. 340 2316521 - 0444 785206

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
E VOLANTE MOTOLITA NUOVO - 516 Euro
NUNZIO VARRICHIO - Benevento
Tel. 347 8167887 - E-mail: nunzio.varrichio@tin.it

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
Ing. MARINO AZZENA - Treviso
Tel. 339 8382706

PER SPIT 1500 1976 VENDO
HARD TOP Euro 230,
MARMITTA ORIGINALE Euro 103
CERCO CERCHI A RAGGI E SEDILI NERI
SECCHI CLAUDIO - Milano - Tel. 347 2431359

PER SPITFIRE 1500 1980 VENDO
PARTI VARIE DI MECCANICA E CARROZZERIA
CAMBIO, TESTATA, TELAIO CAPOTE ecc.
TOMADINI STEFANO - Padova
Tel. Uff. 049 8731820 - 348 7000887

Indirizzi utili :

BORGHI - Via Trezzo d'Adda 14 - Via Stendhal 59 - Milano

Tel. 02 474051 - 427827 Fax 02 4222996

BRITISH RACING GREEN - Via 1° Maggio 60 - Rovato [BS]

Tel. 030 7700291 - 7700541 - Fax 030 7703493

ROB-MOTOR - Via Macedonia 32 - Collegno (TO)

Tel./Fax 011 4031502

ANGLO-PARTS - Vic. S. Antonino C/4 - Treviso

Tel. 0422 321500 - Fax 0422 321470

FORMULA CLASSIC - Via XX Settembre 13 Bedizzole (BS)

Tel. 030 6871930 - Fax 030 6873857

LIBRERIA DELL'AUTOMOBILE - Corso Venezia 43 - Milano

Tel. 02 76006624 - Fax 02 27301454

NEWTON COMMERCIAL

EASTLANDS INDUSTRIAL ESTATE

LEISTON, SUFFOLK, IP16 4LL ENGLAND

Tel. 0044 1728 832880 - Fax 0044 1728 832881

RIMMER BROS

Triumph house, Sleaford Road Bracebridge Heath,
Lincoln LN4 2NA ENGLAND

Tel. 0044 1522 526200 - Fax 0044 1522 567600

JOHN HILL'S LIMITED, 18 Arden Business Centre,

Arden Road, Alcester, B49 6HW, ENGLAND

MOSS LONDON - HAMPTON FARM IND. EST

HAMPTON RD WEST, HANWORTH, MIDDX, TW13 6DB, ENGLAND

Tel. 0044 020 88672020 - Fax 0044 020 88672030

JOHN KIPPING

421 Aldermans green road Coventry CV2 1NP ENGLAND

Tel. 0044 1203 645333 - Fax 0044 1203 64 030

SPORTS CAR SUPPLIES

Collingwood Building, Quality Row, Swatwell,

Tyne and Wear, NE26 3AQ, ENGLAND

Tel. 0044 191 4960522 - Fax 0044 191 4884791

Questa rubrica è dedicata a tutti quelli che inviano la foto della propria Spitfire e desiderano che sia pubblicata sullo Spit-News. Le fotografie stampate, su floppy disc o cd-rom possono essere inviate tramite posta all'indirizzo del R.I.T.S oppure via e-mail all'indirizzo registro.spitfire@tiscalinet.it oppure c.quaglia@libero.it. Su richiesta le foto possono essere restituite.



22-23-24 Febbraio: Automotoretrò a Torino, questo è il nostro stand con la 1500 di Fabrizio Cortese in bella mostra!



Questa è la stupenda GT6 Mk II del 1969 che Federico Salza di Pisa ha restaurato. Il risultato è davvero esaltante!

VOGLIAMO RICORDARE I RECAPITI E I NUMERI DI TELEFONO E FAX DEL REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE CHE VI POSSONO ESSERE UTILI PER MANDARE ARTICOLI, ARGOMENTI, FOTO E SUGGERIMENTI PER IL PROSSIMO SPIT-NEWS:

Registro Italiano Triumph Spitfire : Via Rubiana 35 - 10139 Torino
Tel. / Fax 011 7767657 - Cell. 338 6715771

L'indirizzo del sito Internet è : www.registrospitfire.it E-mail: registro.spitfire@tiscalinet.it

Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Massimo Benvenuto, Fabrizio Cortese, Valter Cazzola, Dario Gusmeroli, Aldo Miotti, Federico Salza.