

SPIT-NEWS

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

ANNO 2000

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 6



In questo numero :

I NOSTRI INCONTRI :

PADOVA : AUTO DI OGNI EPOCA

ALESSANDRIA : 2° WINTER CINGHIALON

TECNICA : IL RAFFREDDAMENTO

APPUNTI DI VIAGGIO CON LE SPIT

SITUAZIONE CENSIMENTO SPITFIRE

LA SPIT CON IL CUORE

PORTOBELLO'SPIT

FOTOSPIT

Tanto per non rimanere esclusi anche noi vi diamo il Benvenuto nel Nuovo Millennio!

Con questo numero iniziamo l'anno 2000 sperando di passarlo insieme nei migliore dei modi. Il nuovo calendario degli appuntamenti del RITS è quasi pronto e appena possibile vi sarà spedito per iniziare a preparare le Spitfire a nuovi interessanti raduni e incontri. Speriamo poi che il nuovo millennio ci porti qualche buona novità per le nostre amate vetture d'epoca come la sospirata esenzione automatica del bollo e qualcosa di chiaro sulla vicenda della distribuzione della sempre più 'cara' benzina super.

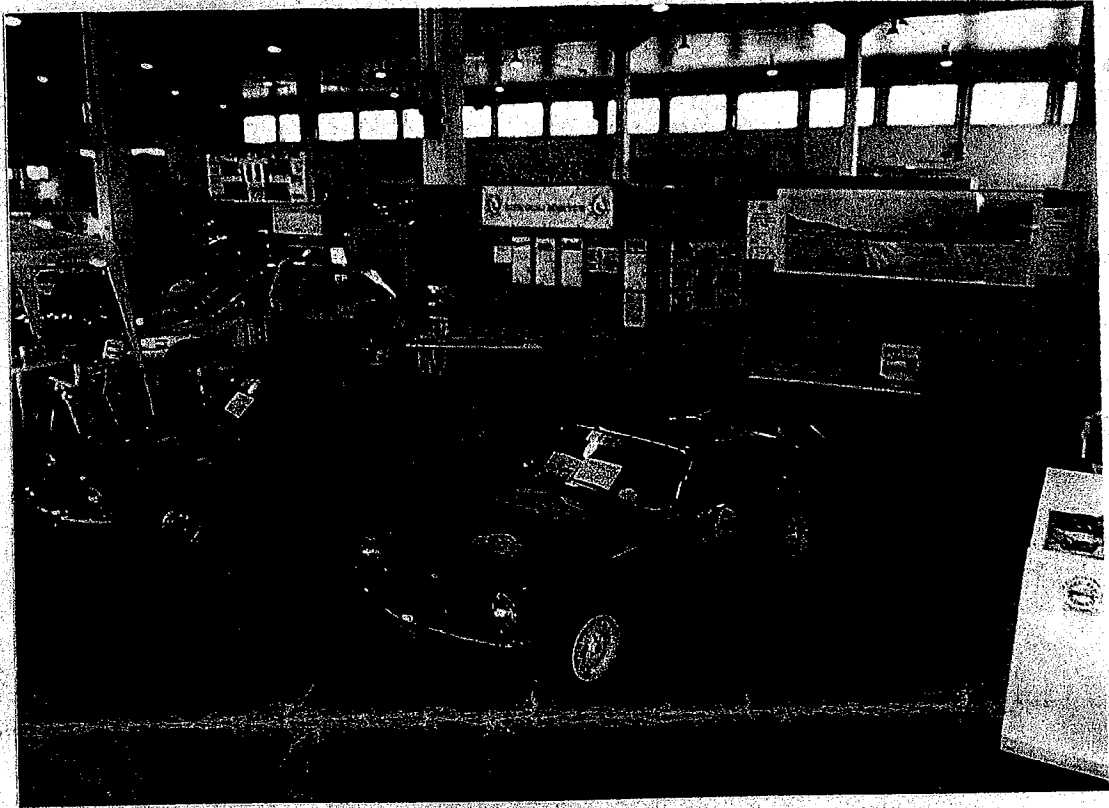
E' iniziato inoltre il rinnovo della tessera da socio sostenitore con la novità dello stemma ricamato del RITS che potrete applicare al giubbotto, camicia, cappellino ecc. e nuove collaborazioni con ricambisti e specialisti del settore.

Lo Spit-News intanto cresce e piace ma vi ricordo che il vostro apporto è fondamentale per la sua buona riuscita, quindi aspettiamo sempre foto e articoli da pubblicare perché lo Spit-News è vostro!

Claudio Quaglia

Padova: 'AUTO DI OGNI EPOCA'

FIERA DI AUTO E MOTO D'EPOCA, MODELLISMO E RICAMBISTICA ORIGINALE



Lo stand del RITS alla Fiera di Padova con l'esposizione delle due Spitfire Mk III e 1500.

Si è svolta a Padova nei giorni 6/7 e 13/14 novembre l'importante rassegna per veicoli storici "Auto di ogni epoca" giunta alla 16° edizione. Il Registro ha partecipato per il terzo anno consecutivo alla fiera dando appuntamento a tutti i suoi iscritti nel proprio stand per parlare della stagione che si sta concludendo, dei raduni fatti e quelli da mettere in cantiere per il prossimo anno. Esposte nello stand le fotografie ingrandite dei momenti più significativi dei nostri incontri con un'enorme gigantografia della parata di Spitfire che hanno partecipato al Raduno in Sicilia mentre erano visibili tutte le foto dell'anno sia stampate che in rassegna sul monitor di un computer in modo molto originale.

Era presente inoltre un video per vedere filmati inerenti alla Spitfire ed ai raduni. Grazie alla gentile disponibilità dei padovani Armando

Carpanese e Renzo Frizzarin erano due le Spit esposte, una bella Mk III del 1970 ed un'accessoriatissima 1500 del 1977 che con il cofano motore aperto attirava l'attenzione di tutti i visitatori e appassionati. Molta curiosità intorno alle due vetture con persone che attirate dal fascino dell'auto scoperta hanno chiesto valutazioni e interesse all'acquisto. Alla fiera erano presenti i più importanti club per auto storiche d'Italia, tra cui il TR Register e il Club Dolomite Sprint oltre che agli specialisti del settore per restauri, ricambi, libri, modellismo e preparatori per auto da competizione. Nella vasta area destinata alla mostra scambio di pezzi e accessori non vi era però molta scelta per le nostre vetture eccetto un paio di espositori francesi con qualche pezzo usato Triumph. Molte le vetture in vendita con pezzi davvero interessanti, ma di Spitfire nemmeno l'ombra! Buon segno ?

La riunione del Consiglio Direttivo del RITS.

La fiera di Padova come ogni anno è stata occasione per la riunione del Consiglio Direttivo del Registro. Presenti il Presidente Claudio Quaglia, il Vicepresidente Gianmichele Ambrosio, i consiglieri Massimo Benvenuto, Marco Bezzo e Paolo Pini la riunione ha provveduto ad eleggere il nuovo consigliere Armando Carpanese, quindi dopo il commento della stagione 99 sono stati discussi il programma incontri 2000 ed altre iniziative che sicuramente risulteranno gradite ai soci. In cantiere alcuni nuovi luoghi di incontro come la riviera Romagnola e il Veneto con un raduno che coinvolga tutti i club Triumph d'Italia aperto quindi a tutta la produzione della casa d'oltremarica. Un po' di pazienza e ne saprete di più nelle prossime settimane !



2° Winter Cinghialon

Serravalle Scrivia (AL)



Temperatura polare ma cielo terso hanno accolto le 33 vetture partecipanti alla 2° Winter Cinghialon.

A volte le cose che nascono spontanee sono le migliori e la Winter Cinghialon ne è la dimostrazione. Nata come un normale pranzo tra amici appassionati di spider per salutarsi prima del letargo invernale, la manifestazione quest'anno ha coinvolto la bellezza di 75 persone con 33 auto d'epoca tra cui, oltre alle Spitfire padrone di casa, vi erano TR3, Vitesse, MGA, MGB, MGF, Midget, Austin Healey, Jaguar ed anche Alfa e Fiat tanto da sembrare veramente un raduno in grande stile. Ma la filosofia della Winter Cinghialon è un'altra e cioè il ritrovarsi tutti insieme per una buona mangiata anche senza le nostre care vecchiette al seguito. Ma come lo scorso anno, complice una bellissima giornata con un cielo terso anche se freddissimo, in pochi si sono presentati con l'auto di tutti i giorni, segnale questo che la dice lunga sulla passione per la propria auto d'epoca.

All'appuntamento di domenica mattina 28 novembre a Serravalle Scrivia in provincia di Alessandria si presentavano dunque 33 vetture più altre 4 auto "normali" per partire alla

volta di Ovada tra le colline già imbiancate dalla neve ed un asfalto lucido come una pista di pattinaggio che metteva alla prova le doti di funanbolismo di alcuni piloti più esuberanti!

Certo che dopo l'ultimo raduno del Registro effettuato in Sicilia, faceva un poco effetto camminare con la capote chiusa tra la neve con il riscaldamento acceso e la lancetta dell'acqua che ostinatamente non voleva saperne di salire, ma il divertimento era assicurato lo stesso. Arrivata nella bella cittadina di Ovada la carovana percorreva le strette e affollate vie del centro per parcheggiare nella piazza davanti al Duomo. Da qui l'aperitivo con degustazione di un ottimo dolcetto ovadese che riscaldava gli animi accompagnato da salumi e prelibatezze molto gradite. Il giro proseguiva alla volta di Vignole Borbera per recarsi al ristorante "Mulino" e finalmente gustare tra le altre cose il cinghiale con la polenta.

Alla fine del pranzo la Winther Cinghialon diventava il momento per la premiazione della stagione '99 del Registro Spitfire. A sorpresa venivano

premiati con il "Premio Fedeltà" gli equipaggi che durante l'anno avevano partecipato più assiduamente ai vari raduni del R.I.T.S. e Franco Riola di Asti, Sivio Panceri di Milano e Matteo Manzardo di Brescia ricevevano la targa ricordo della stagione '99.

Premiati una volta tanto anche quelli che di solito premiano i partecipanti e cioè gli organizzatori dei raduni.

La targa ricordo veniva quindi offerta a Paolo Pini e Massimo Benvenuto per i raduni di Asti, Imperia e Alessandria, a Gianmichele Ambrosio per il raduno Cars and Castle ad Alba e Armando Carpanese per l'allestimento dello stand alla Fiera di Padova. I giustificati assenti Pino Serse per l'organizzazione della Sicilia, Alberto Sassi per Mantova, Francesco Arcieri per Firenze e Giancarlo Cavallini curatore del sito web, riceveranno la targa direttamente a casa.

Una buona domenica quindi, l'ultima del millennio con i nostri "ferri" che dopo tutte le fatiche di quest'anno vanno finalmente a riposo per poter effettuare tutti i lavori invernali con la dovuta calma per essere pronti ad una nuova stagione nel nuovo anno!

TECNICA : IL RAFFREDDAMENTO

Uno dei problemi più frequenti e fastidiosi che assillano i proprietari della Triumph Spitfire è sicuramente il surriscaldamento del motore. Quella lancetta posta al centro del cruscotto che inesorabilmente sale quando siamo in coda o affrontiamo una salita o più semplicemente quando fa caldo, è sempre un segnale inquietante che non ci lascia tranquilli e può rovinarci una gita o un viaggio. Dario Gusmeroli di Milano con questo articolo proverà ad aiutarci a risolvere questo problema con alcune avvertenze dettate dall'enorme esperienza che ha maturato sulla Spitfire, e da profondo conoscitore qual è, possiamo veramente fidarci dei suoi consigli!

Con la nascita del RITS mi sono reso conto che le Spitfire circolanti in Italia, malgrado se ne vedano abbastanza di rado, sono ancora parecchie. E sono molti anche i problemi che queste auto ci pongono, problemi dovuti sia all'età che alla concezione stessa dell'auto. Vetture concepite all'insegna della semplicità, con costi di produzione e di vendita relativamente ridotti, fatti questi che ne condizionano ancora oggi la vita. Perché se è vero che la grande accessibilità meccanica rende la manutenzione alla portata di molti è altrettanto vero che il costo per un restauro si differenzia di poco da quello occorrente per una vettura più prestigiosa, senza che poi la Spitfire assuma il valore di quest'ultima. Un altro problema, dovuto al basso valore dell'auto, è che i ricambisti, nell'intento di contenere i prezzi, talvolta forniscono dei ricambi di qualità molto inferiore all'originale. Per chi poi deve ricorrere ai meccanici c'è la difficoltà di trovarne uno capace e disposto a lavorare bene su queste auto che, pur nella loro semplicità, a volte richiedono tempi di lavoro molto lunghi anche per riparare i danni causati da precedenti interventi approssimativi. E poiché i meccanici, pur con tutta la buona volontà, devono pur sempre far quadrare i conti, credo che se si abbia qualche capacità sia bene sfruttarla.

Bisogna anche compiere la scelta se tenere l'auto assolutamente originale, compiacendo così l'ASI ma perpetuandone i difetti congeniti, oppure cercare di risolverli, allontanandosi però più o meno dall'originalità.

Quella dell'originalità poi, credo sia una fissa tipicamente italiana, in quanto basta scorrere un catalogo di qualche grande club inglese per vedersi proporre modifiche e migliorie che con l'originalità non c'entrano proprio niente. Personalmente cerco di mediare tra questi due estremi ed anche a costo di fare torcere il naso ai puristi riesco a viaggiare abbastanza tranquillo. E poiché le auto sono fatte per viaggiare.....

Uno dei problemi più tipici credo sia quello del surriscaldamento, soprattutto sui modelli 1500, i quali, malgrado un aumento di cilindrata, hanno beneficiato, rispetto ai modelli Mk I e Mk II, di una riduzione di capienza dell'impianto di raffreddamento, forse nel tentativo di ridurre le emissioni inquinanti elevando le temperature nella camera di combustione e il risultato alla prova dei fatti non è stato brillante.

Prima di tutto bisogna verificare l'efficienza di tutto l'impianto di raffreddamento, cioè che il radiatore sia pulito dentro e fuori, che il termostato ci sia e funzioni, che la valvola del tappo del radiatore faccia tenuta, che i due convogliatori d'aria posti lateralmente davanti al radiatore siano presenti ed integri, che il termometro e il relativo rilevatore di temperatura siano attendibili ecc.

Se, malgrado sia tutto a posto, scalda ancora la soluzione maggiormente suggerita dagli specialisti è quella di adottare un ventilatore elettrico delle più disparate provenienze, che però io non ho adottato per i seguenti motivi: il primo è che ci si allontana troppo dall'originalità senza che sia indispensabile. Il secondo è che se si è in coda, si vede la temperatura dell'acqua salire e il ventilatore elettrico per qualsiasi motivo non parte, abbiamo due possibilità: o si spegne il motore e l'acqua presente nella testa, che non è più fatta circolare dalla pompa verso il radiatore (e quindi non raffredda più) raggiunge una temperatura talmente elevata da rendere possibile la bruciatura della guarnizione della testa oppure si lascia acceso e pur circolando l'acqua la temperatura continua a salire e la guarnizione della testa brucia di sicuro. Con la ventola a cinghia invece, in caso di coda o in salita, la temperatura sale, ma essendoci la ventola che gira, ad un certo punto si stabilizza rendendo questa soluzione a mio avviso preferibile. E' vero che anche la cinghia può rompersi, ma si è subito avvisati dall'accensione della spia dell'alternatore, e non solo quando il motore ha già cominciato a salire di

temperatura come con il ventilatore elettrico.

A favore di quest'ultimo c'è il fatto che gira solo quando effettivamente serve non assorbendo potenza nelle altre circostanze.

Un discorso a parte merita la ventola con giunto cosiddetto "viscodinamico", che però viscodinamico non è, in quanto trascinato da una bussolina in lamierino pieghettato che con l'uso ha la fastidiosa tendenza a lasciare sfilare la ventola dal proprio perno, mandandola così a girare contro il radiatore causandogli un buco grande come la ventola stessa.

Originariamente è stata concepita per far sì che quando il motore gira al minimo (in coda) la ventola giri alla stessa velocità della pompa dell'acqua, raffreddando quindi il liquido nel radiatore, mentre quando il motore ha un elevato numero di giri e di conseguenza una velocità più elevata, l'aria del motore è sufficiente al raffreddamento del radiatore e quindi la ventola, grazie allo slittamento della frizione viscodinamica, può girare più adagio assorbendo meno potenza. Bellissimo in teoria ma non in salita, dove ad un elevato numero di giri non corrisponde una velocità elevata.

Quindi ritengo che la ventola più affidabile sia quella fissa, bianca (più grande) per la 1500, arancio (più piccola) per la Mk IV.

A mio avviso, la causa principale del surriscaldamento risiede nella scarsa capienza dell'impianto di raffreddamento e per aumentarla ci sono tre possibilità:

1°) sostituire la massa radiante del radiatore originale a due file di tubi con una a tre file; la capacità del radiatore sarà più elevata contenendo il surriscaldamento in limiti più accettabili. Questa è la soluzione che si allontana meno dall'originalità.

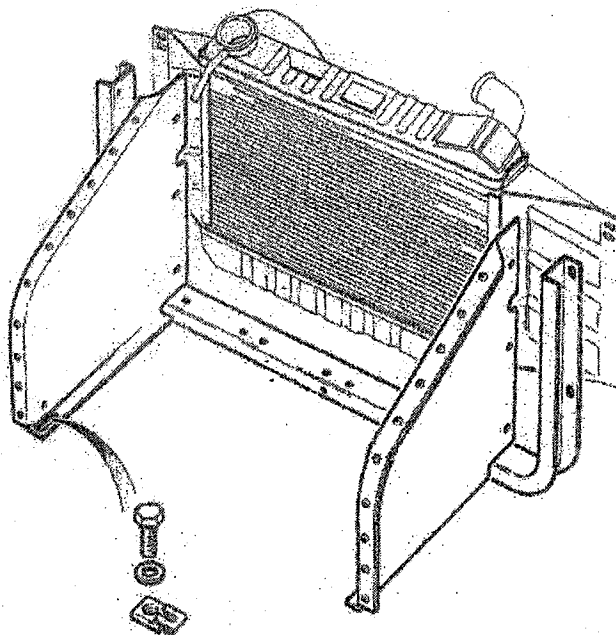
2°) montare il radiatore della Herald originale (2 file di tubi) montandolo tutto in basso per evitare che il tappo tocchi il cofano (attenzione però che i tappi non hanno tutti la stessa taratura, occorre montare quello della Herald tarato a 7 lbs)

3°) montare il radiatore della Herald

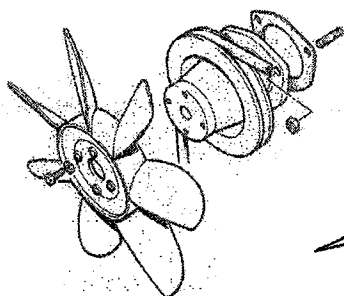
sostituendo la massa radiante con una a tre file di tubi che ne aumenta la capacità in modo risolutivo, consentendo anche di ridurre leggermente il diametro della ventola per ridurre il relativo assorbimento di potenza.

Sulla mia Spitfire 1500 sono arrivato a questa terza soluzione, che ritengo abbia anche un effetto benefico sulla temperatura intorno ai carburatori riducendo di conseguenza il fenomeno del vapor-lock.

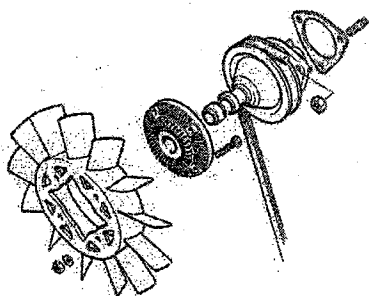
Dario Gusmeroli



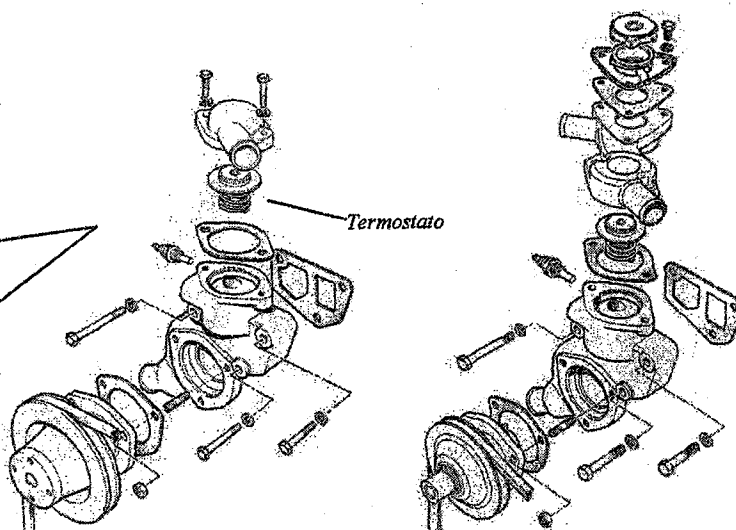
Molto importante l'integrità e il fissaggio delle paratie del radiatore perché oltre a convogliare l'aria impediscono al vortice provocato dalle ruote anteriori di disperdere il flusso d'aria. Non dimentichiamoci di controllare anche l'efficienza del tappo del radiatore.



Ecco i due tipi di pompa acqua e relative ventole; in alto quella del tipo fisso montata su MkIV e 1500 fino al telaio 105.000, mentre quella in basso è quella denominata viscodinamica con una ventola diversa.

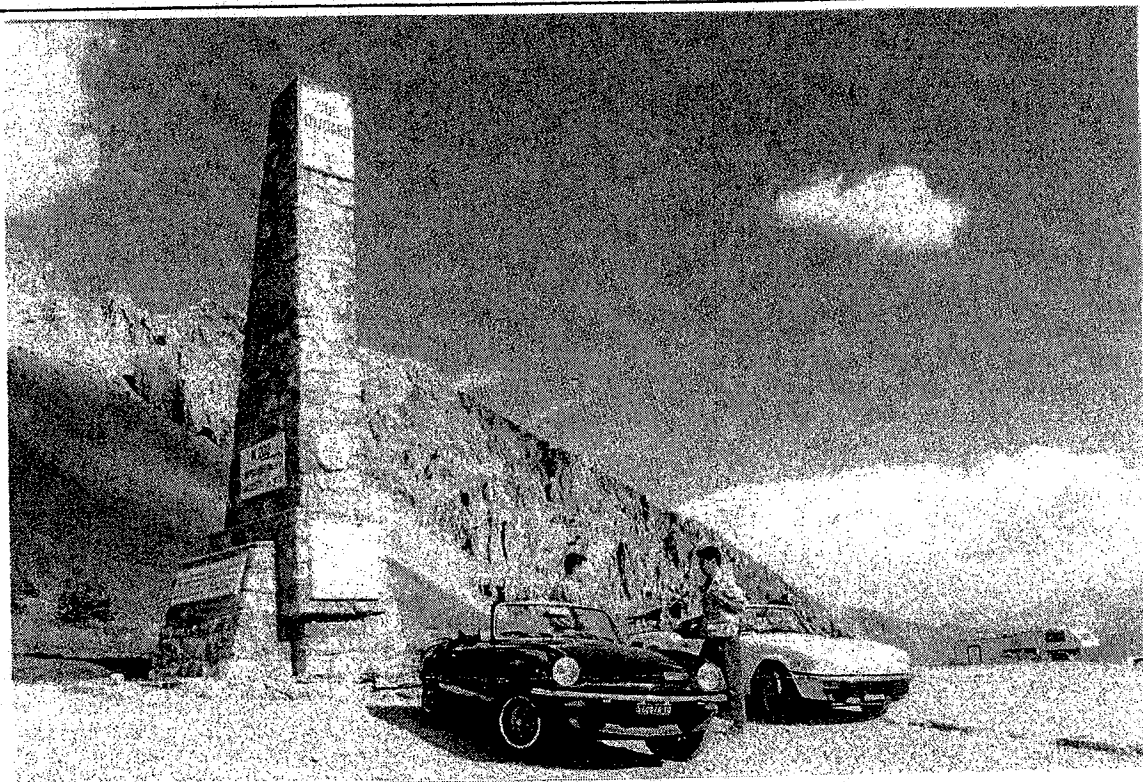


La sezione dei due tipi di pompa dell'acqua. Molto importante controllare l'efficienza del termostato. Ne esistono di tre tipi per i diversi climi: caldo, che apre a 74°C, standard a 82°C e freddo a 88°C. E' consigliabile immettere nell'impianto il liquido refrigerante puro perché ha un punto di ebollizione superiore all'acqua ed evita l'incrostazione che forma la ruggine intasando le canalizzazioni nel motore. Inoltre è meglio sostituirlo almeno ogni due anni perché non perda le sue caratteristiche.



APPUNTI DI VIAGGIO CON LE SPIT

Cronaca semiseria di un week-end con le Spitfire, raccontato dai torinesi Andrea Clerici e Marco Di Modica che con le loro Spit 1500 hanno percorso quasi 500 chilometri sulle Alpi Francesi su strade bellissime e panorami mozzafiato, ma vediamo come è andata.....



Mezzi ed equipaggi protagonisti:

Spitfire 1500 n° 014 - Andrea;
Spitfire 1500 n° 333 - Emilia e Marco;

Certe "belle idee" nascono nei momenti più impensati quando, colti da noia o scoramento per i vari aspetti della vita, decidiamo di darci all'avventura "estrema".

In realtà sono un po' preoccupato, visto che è il secondo anno di fila che ci concediamo il lusso di studiare codeste malsane attività: prima o poi va a finire che ci cacciamo nei guai! Ma tant'è, il "verme" ha già cominciato a lavorare ed ora è troppo tardi (o forse era già tardi quando abbiamo deciso di acquistare uno Spit?), dunque non ci resta che fare buon viso a cattivo gioco, controllare il mezzo e partire,.....confidando nella buona stella!

I° Tappa (03/07/99)

Ore 14.40, Km 000: Partenza da Torino in un afoso ma soleggiato pomeriggio (33 °C), alla volta di Susa: scegliamo per il trasferimento, e per tutto il viaggio, un itinerario esclusivamente formato da strade statali, più divertenti e meno stressanti!

Nei dintorni dello stadio ci imbattiamo in frotte di

giovani (dabbene?) in attesa del concerto di Vasco Rossi.

(Iacondico dialogo via radio:

014: non vorreste esserci anche voi?

333: certo, siamo già lì !!).

Ore 16.50: Arrivo a Claviere e tappa per il caffè; al barista chiediamo informazioni relative al distributore di benzina e l'uomo, guardandoci come tre gufi impagliati, ci comunica che sono almeno 15 anni che Claviere è sprovvisto di tale servizio!; alternative:

A) tornare a Cesana, con la prospettiva di risalire al colle in coda dietro a stormi di camperisti e gitanti;

B) proseguire il viaggio fino a La Vachette (prima di Briancon) dove è ubicato un distributore;

Inutile dire che optiamo per questa alternativa chiedendoci, con malcelata apprensione, se al distributore sia disponibile la Rossa (la benzina, naturalmente !!).

Ore 17.10, Km 120 ca.: Raggiungiamo il distributore e, automaticamente, siamo colti da due momenti d'ansia.

Primo momento di ansia: quello che precede la vista della pompa erogatrice della rossa; dopo aver individuato l'oggetto del desiderio, effettuiamo due copiosi rifornimenti.

Secondo momento di ansia: quello che segue numero 3 (diconsi tre!) tentativi falliti di avviamento dello Spit

n. 333; dopo aver tirato tardi un buon minuto e mezzo parlando del Sole e della Luna, con noncuranza, anche se con un certo nervosismo, ritentiamo; la fortuna (e la meccanica !) ci assistono e lo Spit si avvia come se niente fosse (YESSS !!).

Proseguiamo per Briançon e seguiamo le indicazioni per Cervières e il Col dell'Izoard. Purtroppo la bella salita è funestata da due luttuosi eventi !

Il primo riguarda la presenza, tra noi e una strada deserta, di una terrificante Peugeot non eco diesel che ci affumica per bene tenendo una andatura lenta e fastidiosa, finché, con un colpo di fortuna, non riusciamo a superarla.

Il secondo riguarda la presenza, tra noi e una strada deserta, di una terrificante Mercedes non eco diesel che ci affumica per bene tenendo una andatura lenta e fastidiosa, finché, con un colpo di fortuna, non riusciamo a superarla. (Via radio:

014: ...e poi dicono a noi, macchine non catalizzate !).

A parte ciò è tutto meraviglioso: aria fresca e pulita (si fa per dire !) e splendide montagne.

Ore 18.00: Arriviamo in cima al colle (2360 mt. s.l.m.) dove sostiamo contenti a scopo fotografico (per documentare l'operazione, naturalmente !).

Alla partenza ci godiamo la discesa verso la valle del Queyras (nota: nell'ultimo tratto dal fondovalle all'albergo, poco prima di Guillestre, la strada corre lungo il torrente Guil ed è molto divertente).

Arrivo in albergo (dotato di parcheggio e con vista su un piccolo lago artificiale) e, come da programma di agenzia, sistemazione, doccia e poi via a Guillestre che dista pochi chilometri e si raggiunge tramite una strada stretta ma simpatica.

Dopo un giro a piedi per la cittadina, individuamo un ristorantino stimolante dove ci rifocilliamo con leccornie locali.

II° Tappa (04/07/99)

Ore 9.30, Km 185 ca.: Giornata stupenda ! Dopo un sonno ristoratore, una colazione alla francese e il rituale controllo di olio e acqua ci accingiamo a ripartire quando veniamo sorpresi da un inusuale rombo; sulla strada, sotto i nostri occhi attoniti, sfilano un TR3, un TR4 e una non meglio identificata Bentley, tutte corredate dai loro bravi numeri di gara sulla portiera: inutile dire che non crediamo ai nostri occhi ! Arrivati a Guillestre giriamo a sinistra seguendo per il Col de Vars iniziando una piacevole salita.

Ore 10.15: Arriviamo alla cima del colle (2111 mt. s.l.m.) e ci accingiamo a fare due passi, quando incomincia a sfilare, ben distanziato, un bendiDio formato da: Lotus Elan, Triumph TR3, TR4, GT6 Mk. II e Dolomite, Porsche 356, Chevrolet Corvette Stingray, Jaguar XK120, 140 e 150, Jaguar E (coupé e spyder), Mini Cooper, Sunbeam Alpine (Tiger V8 ?), Mercedes 190 SL e un po' d'altro non meglio identificato.

Leggendo sul muso di una Bentley del 1924 che sosta al colle, veniamo a sapere che si tratta, niente meno, che di un tratto di strada percorso dal rally des Hautes Alpes che si snoda da non so dove a non so dove in

questo periodo. Che c... fortuna !

Abbandoniamo il colle e scendendo (dopo aver dato strada ad una Porsche il cui equipaggio ci ringrazia con una allegra sventagliata di mani), nella speranza di trovare un punto di ritrovo del rally a Barcelonnette,

Ore 12.00: Siamo al colle (2802 mt. s.l.m.) e ci godiamo una passeggiata fino alla cima de la Bonette da dove si gode una stupenda vista verso le montagne del Delfinato. Ritornati alle macchine incominciamo la discesa che, pur essendo di pari lunghezza, mi pare più noiosa anche a livello paesaggistico (che sia la fame ??).

Ore 13.25, Km 290 ca.: Raggiungiamo il paesino di St. Etienne de Tinée dove, caso strano, nonostante la tarda ora una simpatica signora ci fa un bel pieno di benzina (lo Spit 333, per troppo zelo di madame, quasi ne imbarca un po' anche nelle tasche del passeggero !).

Un pasto leggero ma sostanzioso ci permette di ricominciare a ragionare con lucidità (ma... cosa ci facciamo qui ?).

Ore 14.35: Ripartiamo alla volta di Isola e del colle della Lombarda: un vero casino !

Questo è sicuramente il tratto più impegnativo affrontato, sono i "soliti" 22 chilometri di salita che paiono, durante l'arrampicata (è il caso di dirlo), una scala a pioli !

Il tutto è "migliorato" da rattoppi in asfalto molle che "tingono" in alcuni punti la carrozzeria immacolata dello Spit 014 (incauto "inseguitore").

Nell'ultimo tratto, tra Isola 2000 e il colle, la strada è anche molto stretta, tanto che Andrea incrociando altri veicoli è costretto un paio di volte a retrocedere cercando spazi meno angusti.

Ore 15.30: Siamo finalmente in cima (2351 mt. s.l.m.) e possiamo concederci un po' di relax nonostante un rumoraccio a testa riscontrato dai due mezzi durante la salita (incrociamo le dita !) decidiamo di concederci una deviazione di qualche chilometro; disgraziatamente l'evento non si verifica e nella cittadina troviamo solo la Sunbeam intenta a fare benzina. Pazienza. Non ci resta che ritornare sui nostri passi verso Jausiers e attaccare allegramente i 22 chilometri che ci separano dal Col de la Bonette.

La salita è varia e divertente, lunga ma non particolarmente impegnativa.

(alla vista del cartello esplicativo con la quota della meta e la distanza nasce un salace commento via radio:

014: ...quota 2000 e passa ? ...22 km ? ...e come li affrontiamo ?

333: come i porcospini quando....., con mooolta prudenza !!). Dopo una sosta al fresco ripartiamo scendendo verso Vinadio e l'afoso fondovalle.

Un buon caffè shakerato preso alle porte di Cuneo ci congeda dai piaceri del giro mentre ci avviamo verso Torino via Savigliano, Racconigi e Carmagnola.

(sempre via radio:

033: per favore, trovami una strada ombrosa, fresca e solitaria.

014: scordatelo, da ora in avanti saranno solo code, lacrime e sangue !!).

Ore 18.30, Km 470 ca.: Siamo quasi a Torino e, vista la situazione catastrofico-temporalesca che si profila dietro la collina torinese, decidiamo di chiudere gli Spit (frase

storica di Emilia: "non chiudiamo, non mi pare il caso!"). Non appena chiusa la capote ripartiamo e per il n° 333 si profila un'orrenda verità: un rumore al retrotreno non udito prima a causa del viaggiare scoperto!

Speriamo bene !

Dalla ridente cittadina di Moncalieri a casa è come viaggiare in un car-wash con acqua da tutte le parti (sopra, sotto, a destra e a sinistra ma, lieta sorpresa, non dentro all'abitacolo, miracolosamente asciutto !), i nervi sono un po' tesi e, come se non bastasse, non vedo un ... tubo.

Il mezzo ci concede comunque la grazia di portarci fino a casa anche se, a causa di un paio di "ondate" più forti, viaggia un paio di volte per alcuni istanti a tre cilindri.

Beh, ora è proprio finita !

Rumore sgradevole a parte, ne valeva comunque la pena e spero di poter ripetere tra breve qualcosa di analogo.

Ma Il n° 014 ?

A detta di Andrea, forse per consolarmi, accusa un leggero rumorino in prossimità della ruota posteriore sinistra: speriamo che almeno lui ne sia uscito indenne.

Morale della favola, contattateci tramite il buon Claudio se avete bisogno di ulteriori informazioni, altrimenti, se non vi siete annoiati troppo, al prossimo tour (de force !).

P.S.: Per la cronaca il giro del luglio '98 fu:

I° Tappa: Torino - Susa - Colle del Moncenisio - Lanslebourg - Bonneval sur Arc;

II° Tappa: Bonneval sur Arc - Col de l'Iseran - Val d'Isère - Seeze - Colle del Piccolo San Bernardo - Aosta - Torino;

*Andrea Clerici, Marco Di Modica,
Emilia e le loro Spitfire 014 e 333*

Situazione censimento Spitfire.

Continua il nostro censimento per scoprire quante e quali modelli di Spitfire e GT6 circolano ancora sul nostro territorio e poterci fare un'idea della diffusione di questa vettura in Italia.

SUDDIVISIONE MODELLI DELLE 518 SPITFIRE ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 31 DICEMBRE 1999

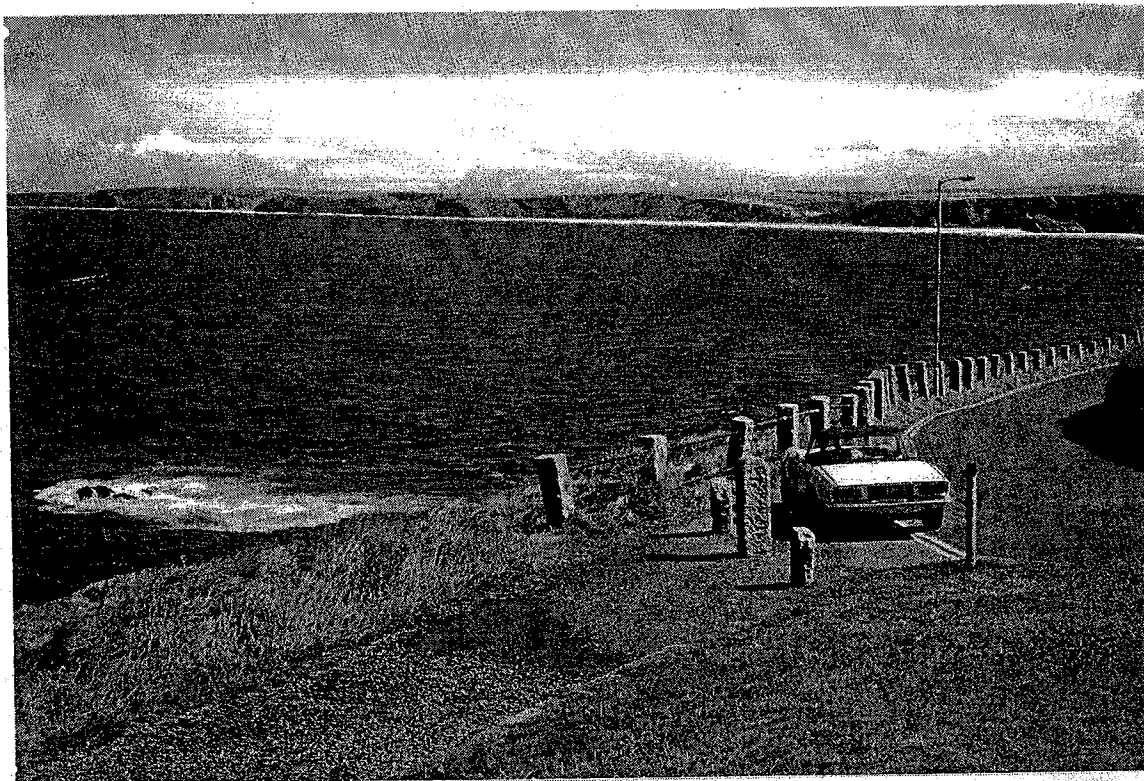
Mk. I	51	Mk. IV	134
Mk. II	34	1500	242
Mk. III	45	GT6	12

SUDDIVISIONE GEOGRAFICA DELLE 518 SPITFIRE ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 31 DICEMBRE 1999

VALLE D'AOSTA	2	MARCHE	6
PIEMONTE	92	UMBRIA	5
LIGURIA	40	ABRUZZO	7
LOMBARDIA	92	LAZIO	57
VENETO	65	CAMPANIA	14
TRENTINO	3	CALABRIA	3
FRIULI	11	PUGLIA	7
TOSCANA	33	SICILIA	25
EMILIA ROMAGNA	49	SARDEGNA	7

La Spit con il cuore.

Quante volte abbiamo pensato o immaginato che la nostra auto abbia un'anima e possa capirci? Anche se formata da fredda lamiera, plastica e materiali vari a volte sembra sapere quando è il momento di fare il suo preciso dovere e non darci ulteriori problemi. Roberto Borini da Rivoli in provincia di Torino, dopo diversi viaggi in Inghilterra con alterne fortune c'è ne dà la testimonianza in questo suo breve resoconto di viaggio.



La Spitfire 1500 a Newquay nelle tipiche stradine sul mare della Cornovaglia.

Cari amici del RITS

questo è il racconto del viaggio che ho intrapreso con la mia Spit 1500 del 1976 (n. registro 029) nella scorsa estate in Inghilterra.

Ho accompagnato una famigliola di amici con meta Canterbury nel Kent, da dove poi siamo partiti per spingerci, lungo la costa sud fino a Brighton.

Qui ci siamo divisi per tre giorni ed io da solo, ne ho approfittato per mettere il muso della "SPIT" ancora più a sud-ovest, il più possibile lungo la costa, attraversando il Devon, arrivando fino a Land's End, (ricordate il film di Verdone?).

La mia tenda, in questo campeggio vicino alla scogliera, ha vissuto una notte da tregenda, sballottata come una lancia in mezzo all'oceano tra vento, pioggia e lampi. Il giorno dopo è cominciato il ritorno con l'oceano a sinistra, risalendo tutta la Cornovaglia, con le sue tipiche stradine per tornare verso Londra, avendo l'appuntamento con i miei amici prima a Newhaven e quindi a causa del mare grosso con relativa partenza sospesa dei traghetti, di nuovo a Calais. E qui la mattina successiva ricevevo la terribile notizia che anche mia madre, appena quattro mesi dopo mio padre, mi lasciava all'improvviso lasciandomi con uno smarrimento

che ancora non mi è passato.

Incredulo e smarrito a quasi 4000 chilometri da casa, riprendevo la strada del ritorno con la mia Spit che sembrava aver capito tutto il mio dolore.

Ubbidendo perfettamente a tutti i miei comandi, per tutto il triste viaggio del ritorno mi riportava a casa da mia figlia senza il minimo problema.

Da vera compagna d'avventura. Fedele nel momento del bisogno.

Questo il resoconto di un amico, possessore da sempre della Spit n. 029, la Spit con il cuore.

Roberto Borini

PORTOBELLO'Spit

Rubrica di compravendita e scambio di vetture Spit

SPITFIRE 4, Preserie, 1962, COLORE VERDE,
HARD TOP, NUMEROSI RICAMBI, L. 13.000.000
Dott. FAIELLA MARIO - Napoli
Tel. 081 664073 (dopo le ore 17.00)

SPITFIRE 4, 1964, ROSSO, RAGGI
RESTAURATA L. 16.000.000
GRASSO ALFREDO, Caltanissetta
Te. 0330 596995

SPITFIRE Mk. III, 1967, COLORE ROSSO,
NOLI CARLO, Voghera [PV]
Tel. 0382 303607 - 0382 569407

SPITFIRE Mk. III, 1968, COLORE ROSSO
L. 12.000.000
TURAZZA LUIGI - Arco (TN)
Tel. 0464 531327

SPITFIRE Mk. IV, 1972, COLORE VERDE
ZONTA STEFANO, Bressanvido [VI]
Tel. 0444 660268 - 0330 392237

SPITFIRE Mk. IV, 1974, COLORE ROSSO
L. 8.000.000 TRATT.
FULVIO PIERANTONI - Como
Tel. 031 279014 - 0338 2024109

SPITFIRE 1500, 1976, VERDE INGLESE
L. 13.000.000 TRATTABILI
BESAGLIA ESTER - Padova
Tel. 0329 6349959

SPITFIRE 1500, 1977, BLU, HARD TOP
RAGGI, 57.000 KM, L. 13.000.000
SLOCCHINI VENTURINO - Teramo
Tel. 0861 294111

SPITFIRE 1500, 1978, VERDE INGLESE
HARD TOP, L. 10.000.000
CALDERONI GIORDANO - Roma
Tel. 0348 3817932

SPITFIRE 1500, 1979, COLORE BIANCO
HARD TOP, L. 16.000.000
BOTTINO ROBERTO - Genova
Tel. 0106043809

SPITFIRE 1500, 1980, BIANCO,
PERFETTA L. 15.000.000 TRATT.
FRASSON CLAUDIO - Torino
Tel. 011 9470940 (ore serali)

SPITFIRE 4, 1963, COLORE VERDE,
TARGA ORIGINALE, L. 15.000.000
CORTESE MAURO - Torino
Tel. 0124 34396

SPITFIRE 4, 1964, ROSSO, HARD TOP,
INTERNI ORIGINALI L. 16.000.000
CALZOLARI ANDREA - Bologna
Tel. 051 359863

SPITFIRE Mk. III, 1968, ROSSO, RAGGI
DUDECH UMBERTO - Bergamo
Tel./ Fax 035 221805 - 0335 6039844

GT6 Mk II, 1970, BIANCO, RAGGI
OVERDRIVE, L. 12.000.000
PIVA VERO, Valeggio (VR)
Tel. 045 7950890, 0368 3221766

SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE BIANCO
HARD TOP, L. 10.000.000
GIURABEI DAVIDE - Brescia
Tel. 030 6871040

SPITFIRE Mk. IV, 1974, GIALLO, HARD TOP
RESTAURATA, RICAMBI L. 12.000.000
BARNI LUCA, Robecchetto Induno [MI]
Tel. 0331 875353 - 0368 622845

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BLU
HARD TOP, L. 12.000.000
RIZZIERI REMO - Ferrara
Tel. 0335 5367279

SPITFIRE 1500, COLORE BIANCO
FRANCO SPERANZON - Treviso
Tel. 0422 609130 ore serali

SPITFIRE 1500, 1978, COLORE AMARANTO
HARD TOP, L. 12.500.000
FALZONI GALLERANI VITTORIO - Ferrara
Tel. 051 903013 - 0335 5871888

SPITFIRE 1500, 1979, COLORE MARRONE
ORIGINALE, PERFETTA, L. 13.000.000
RUSSOTTI VINCENZO - Montecatini (PT)
Tel. 0572 910915 - 0336 472182

SPITFIRE 1500, 1980, COLORE ROSSO
UNICO PROPRIETARIO, Km 60000
ANTONIO BATTEI - Parma
Tel. 0521 233733 - 0521 283077

SPITFIRE 4, 1963, ROSSO, REVISIONATA
INTERNI IN PELLE NERA L. 15.000.000
MANTOVANELLI MAURIZIO - L'Aquila
Tel. 0348 3304068

SPITFIRE Mk. II, 1965, VERDE, RAGGI,
TARGA ORIGINALE, L. 14.000.000 TRATT.
GARINO REMO - Torino
Tel. 011 9011490

SPITFIRE Mk. III, 1968, BIANCO
POFFE PAOLO, Verona
Tel. 0347 7266848

SPITFIRE Mk. III, 1970, COLORE BIANCO
L. 15.000.000
FORCELLINI FRANCO, Milano
Tel. 02 93368341

SPITFIRE Mk. IV, 1973, COLORE BIANCO
PERFETTA, ACCESSORIATA,
CASTALDI FABRIZIO - Alessandria
Tel. 0347 4686430

SPITFIRE 1500, 1975, COLORE BIANCO
CERCHIA RAGGI, L. 10.000.000
SPERA ANDREA - Roma - Tel. 0337 436376

SPITFIRE 1500, 1977, COLORE ROSSO
COLORE ROSSO
VIVA ROBERTO, Seregno [MI]
Tel. 0362 235700

SPITFIRE 1500, 1977, ROSSO, interno bianco
L. 15.000.000 O PERMUTA CON GT6
ANGELO SELLA - Montichiari [BS]
Tel. 030 9961931 - 0338 7339530

SPITFIRE 1500, 1978, COLORE BIANCO
HARD TOP, L. 14.000.000
CLAUDIO CAPRA - Biella
Tel. 015 590103 - 0330 667262

SPITFIRE 1500, 1979, VERDE INGLESE
HARD TOP, L. 11.000.000
FRANCHIN FILIPPO - Venezia
Tel. 0421 42486

SPITFIRE 1500, 1980, BIANCO, HARD TOP
MECCANICA NUOVA, L. 13.000.000
AMMIRATA FRANCESCO - Trofarello [TO]
Tel. 011 6499222 - 6498586

PORTOBELLO'Spit

Rubrica di compravendita e scambio di pezzi Spit

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

VENDO MOTORE 1147 CC NUOVO,
PREPARATO KM 0, L. 2.000.000 TRATT.
GIORGIO BELLELLI - Palermo
Tel. 091 516511

CERCO PER SPIT Mk IV
CERCHI A RAGGI E COPRICAPOTE
ALI CARMINE - Bergamo
Tel. 0348 722433

PER SPIT Mk IV/1500 VENDO
HARD TOP E n.4 CERCHI IN LEGA
ANGELO MORETTI - Bergamo
Tel. 0330 214918

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
COPRICAPOTE NERO, DECALS ANT./POST.
LIBRETTO USO E'MANUTENZ.
Sig. VALESIO - Padova - Tel. 049 8872594

PER SPIT 1500 1976 VENDO
HARD TOP L. 450.000,
MARMITTA ORIGINALE L. 200.000
CERCO CERCHI A RAGGI E SEDILI NERI
SECCHI CLAUDIO - Milano - Tel. 0347 2431359

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 - 0368 7323580

PER SPIT Mk III VENDO COFANO ANT.
PALMIERI ANTONELLO - Roma
Tel. 06 5123825 - 0335 305754

PER SPIT Mk IV VENDO RIVESTIMENTI
INTERNI SEDILI RECL. E POST., PANNELLI
PORTA COMPLETI BEIGE NUOVI, L. 800.000
CORRADO BARACCO - Milano
Tel. 02 58111264

PER SPIT Mk IV/1500 VENDO
PARAU RTI ANTERIORE
PICCIONE EMANUELE - Roma
Tel. 0347 0896207

PER SPITFIRE Mk IV/1500 VENDO
HARD TOP E TONNEAU COVER
PAGANI DANILO - Valenza [AL]
Tel. 0131 943492

PER SPIT Mk IV/1500 VENDO HARD TOP
PER SPIT 4 HARD TOP ITALIANO IN RESINA
COMBERLATO ORAZIO - Vicenza
Tel. 0339 3548686

PER SPIT 1500 ANNO 1977 CERCO
BORSA FERRI ORIGINALI
STEFANIA GUSMEROLI - Milano
Tel. 02 9503266 (SEGR.TEL.)

PER SPITFIRE Mk I/II/III VENDO:
HARD TOP E COFANO ANT. PER 4/Mk II
LIONETTI SAVERIO - Monza
Tel. 02 6143067 - 0335 6127665

VENDO PER SPIT 4: MOTORE, CARBURATORI,
COFANI, CERCHI, STRUMENTI, RADIATORE
FANALI POST. ITALIA, DIFFERENZIALE, ECC.
MILILLO CLAUDIO - Roma
Tel. 0338 7006407 - 06 9181220

PER SPIT Mk IV/1500 VENDO
HARD TOP, MARCO OSTINI - Torino
Tel. 011 8195691 - 8191513 - 0337 712966

PER SPITFIRE Mk IV VENDO:
PORTAPACCHI CROMATI, PEZZI VARI
VALTER LO PRETE - Venaria [TO]
[TO] Tel. 011 496430

PER SPIT Mk IV/1500 VENDO HARD TOP
GIACOMELLO DAVIDE - Vicenza
Tel. 0338 7612590

PER SPIT Mk IV/1500 VENDO HARD TOP
TASSONI STEFANO - Bologna
Tel. 0347 9304779

PER SPITFIRE Mk IV/1500 VENDO
LAMIERATI E PEZZI VARI USATI
DE MICHELI ANGELO - Roma
Tel. 06 6551727 - 0368 7239178

PER SPITFIRE 1500 1980 VENDO
PARTI VARIE DI MECCANICA E CARROZZERIA
TOMADINI STEFANO - Padova
Tel. 03338 2310828

Indirizzi utili :

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

Tel. 02 474051 - 427827 Fax 02 4222996

BRITISH RACING GREEN - Via l' 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

SPEEDY CLASSIC CAR PARTS - Via Cadlolo 22 - Roma

Tel. 06 35498169 - 06 35452857 - Fax 06 35341687

FORMULA CLASSIC - PO Box 55 - 25017 Lonato (BS)

Tel. 1780 580000 - 030 9913595 - Fax 030 9139721

JOHN HILL'S LIMITED, 18 Arden Business Centre,

Arden Road, Alcester, B49 6HW, ENGLAND

RIMMER BROS

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

Tel. 0044 1522 526200 - Fax 0044 1522 567600

MOSS LONDON - (TRIUMPH TUNE)

22-28 Manor Road Richmond, Surrey TW9 1 YB ENGLAND

Tel. 0044 181 948 6666 - Fax 0044 181 940 9268

JOHN KIPPING

421 Aldermans green road Coventry CV2 1NP ENGLAND

Tel. 0044 1203 645 333 - Fax 0044 1203 645 030

SPORTS CAR SUPPLIES

Collingwood Building, Quality Row, Swatwell,

Tyne and Wear, NE26 3AQ, ENGLAND

Tel. 0044 191 496 0522 - Fax 0044 191 488 4791

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 o su floppy disc possono essere inviate tramite posta all'indirizzo del R.I.T.S oppure via e-mail all'indirizzo c.quaglia@iol.it. Su richiesta le foto possono essere restituite.



FOTOSPIT

Veramente splendida la Spitfire Mk IV del 1972 omologata ASI di Cesare Angelucci di Roma.



FOTOSPIT

Gabriele Pozzati di Ferrara per non far soffrire di nostalgia per l'Inghilterra la sua Spitfire ha pensato bene di mettere nel cortile di casa una cabina telefonica inglese!

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. 0338 6715771**

L'indirizzo del sito Internet è : <http://rits.siosistemi.it> E-mail:rits@siosistemi.it

Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Cesare Angelucci, Massimo Benvenuto, Roberto Borini, Armando Carpanese, Andrea Clerici, Marco Di Modica, Dario Gusmeroli, Paolo Pini, Gabriele Pozzati.