

# SPIT-NEWS

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

ANNO 2000

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 7



**In questo numero :**

**I NOSTRI INCONTRI :**

**TORINO : AUTOMOTORETRO'**

**ASTI : 3° MEETING di PRIMAVERA**

**LIDO DI SAVIO : 1° COSTA ROMAGNOLA**

**TECNICA : BENZINA SUPER**

**SITUAZIONE CENSIMENTO**

**UNA MALATTIA CHIAMATA SPIT**

**PORTOBELLO'SPIT**

**FOTOSPIT**

***EVVIVA*** ! siamo nel pieno della stagione più a noi propizia, possiamo girare a capote aperta giorno e notte, i raduni si susseguono e la partecipazione ad essi sono sempre ottime (leggi Asti e Ravenna), le Spit sono vetture sempre più ricercate, ammirate ed economicamente un valido investimento, eppure tutti noi abbiamo un pochino di apprensione, il timore che i nostri giocattoli non ce li facciano più usare o perlomeno limitarne l'uso. Le nubi sulle autostoriche non tendono a diradarsi, l'abolizione della super sta diventando un tormentone con ondate di campagne "terroristiche" su rottamazioni di massa o su di un uso saltuario non ben chiarito e la nostra Spit con la sua bella testa in ghisa non è certamente la vettura più favorita dall'abolizione della super. Ma per favore non facciamoci ingannare da falsi allarmismi. E' vero che la super sarà messa al bando dal 1 gennaio 2002 ma le nostre Spit continueranno a circolare con gli additivi o con interventi più radicali sulla testata, ma circoleranno state tranquilli. La benzina verde per i nostri motori non deve essere uno spauracchio ma solo un modo per limitare l'inquinamento e rendere l'aria che respiriamo un po' migliore, altrimenti come faremo poi ad andare in giro aperti e senza condizionatore ?

# AUTOMOTORETRO'

Torino 11 - 12 marzo 2000



Il primo appuntamento del 2000 è stato dato a Torino per la 20° edizione di Automotoretrò, rassegna per auto e moto d'epoca con mostrascambio per ricambi e accessori. La manifestazione, quest'anno anticipata a marzo causa la cancellazione di Autostory a Genova, ha ottenuto un buon successo di pubblico grazie anche ad una ricca e interessante esposizione di pezzi rari ed un contorno di gare e raduni che si sono svolti all'esterno della fiera. Anche noi non abbiamo voluto mancare all'appuntamento e con un

piccolo stand siamo riusciti a dare appuntamento a tutti gli appassionati vecchi e nuovi della Spitfire che si sono intrattenuti al nostro tavolo non solo per parlare della nostra passione ma anche per un attimo di relax e un aperitivo. Esposte nello stand una verde Spit 1500 del 1975 di proprietà di Franco Riola, restaurata di recente e curata in ogni particolare e a fianco un'altra 1500 del 1978 ma stavolta senza scocca, cioè il nudo telaio con il motore, la trasmissione e le sospensioni complete insomma tutto quello che rimane quando si

stacca l'abitacolo della Spit dal telaio. Il restauro in corso della vettura del torinese Marino Galassi ha così destato parecchio interesse e curiosità, non è insomma cosa di tutti i giorni vedere il telaio nudo della Spit, tanto che parecchie persone hanno esclamato "ma come è fatta così sotto? Non lo sapevo e pensa che c'è l'ho da vent'anni!". Il restauro integrale dell'auto è iniziato un anno fa e l'augurio è che al prossimo Automotoretrò ci giunga con i suoi mezzi senza quindi doverla portare con il carro attrezzi!

**NEWS-FLASH - INTERNET:** E' nuovamente possibile visitare il sito del RITS in Internet. E' cambiato l'indirizzo ed ora occorre digitare : <http://rits.lutech.it> Nel sito, ancora in aggiornamento, è possibile trovare informazioni utili sulle attività del Registro, gli appuntamenti, le foto dei raduni, indirizzi utili, libri tecnici e di restauro, pagine pubblicitarie e depliant dell'epoca, dati di immatricolazioni sulla Spitfire e una serie di links sugli altri siti Spitfire nel mondo tra cui il nuovo sito curato da Luca Gazzaretti, titolare di Formula Classic, interamente dedicato alla GT6. L'indirizzo è : <http://digilander.iol.it/triumphgt6> e merita una visita.

# 3° MEETING DI PRIMAVERA

**Asti, 16 aprile 2000**



**P**er il clima il nome più appropriato sarebbe stato Meeting d'autunno ma la primavera è la stagione pazza per eccellenza quindi....A parte il tempo freddo e incerto tutto è filato liscio al primo raduno del RITS del nuovo millennio ed anche la pioggia non ha inferito sui partecipanti fino a manifestazione ultimata. Ricco di partecipanti con 29 vetture che si sono presentate sotto il cielo plumbeo di Piazza Alfieri ad Asti, con la Spitfire in tutte le sue versioni a farla da padrona, accompagnata da Porsche 356, Fulvia coupè, Fiat 1500 cabrio,

MGA, MGB e una stupenda e ammiratissima MG TC del 1946 arrivata da Genova. Il giro turistico attraverso le colline del Monferrato raggiungeva Canelli, famosa per i suoi spumanti, dove la visita alle Cantine Gancia svelava molti segreti sulla lavorazione del vino con le bollicine. Alla partenza da Canelli un timido sole sbucava dalle nuvole e come d'incanto tutte le capote si abbassavano per poi incolonnarsi verso Nizza Monferrato, Rocchetta Tanaro, Cerro e raggiungere così Refrancore dove il caratteristico ristorante Mulino attendeva gli equipaggi. Alla fine del pranzo

venivano premiati alcuni equipaggi Spitfire con il gilet trapuntato con il logo del Registro e precisamente Claudio Baldassini giunto da Parma con la sua Mk II del 1966 e Bossalini da Piacenza con la sua Mk III del 1969 per le due Spit più anziane, Matteo Manzardo da Brescia con la sua 1500 del 1975 per i 220 chilometri percorsi e il torinese Di Modica per la Spitfire più nuova. A tutti i partecipanti veniva offerto in ricordo della manifestazione la foto plastificata della propria auto alla partenza da Asti e stampata direttamente al ristorante da un'equipe di fotografi professionisti. Un'idea da ripetere.

## **NEWS-FLASH - BILANCIO ECONOMICO RITS ANNO 1999 :**

Come ogni club o associazione senza scopo di lucro, anche noi dobbiamo redigere il bilancio annuale di entrate e uscite. Le entrate dell'anno 1999 grazie alle quote associative dei soci sostenitori e i grille-badge sono state di L. 17.256.856, mentre per le spese di gestione (posta, cancelleria, grille-badge, stemmi ricamati, partecipazione alle fiere, redazione dello Spit-News ecc.) sono stati spesi L. 16.976.000 con un utile quindi di L. 280.856.

# 1° Raduno Spitfire Lido di Savio (RA) 12-13 MAGGIO 2000



La costa romagnola è famosa in tutto il mondo per le sue spiagge, il suo mare, la cucina e l'infinità di divertimenti e intrattenimenti che offre a chi ci passa le vacanze estive o anche solo per un breve week-end.

Da ora però, la costa romagnola ricorderà a noi appassionati di Spitfire anche un raduno e cioè quello che si è svolto sabato e domenica 12 e 13 maggio a Lido di Savio a pochissimi chilometri da Cesenatico.

Organizzato intelligentemente senza fronzoli o cose inutili da Maria e Marco Zangheri, titolari dell'Hotel Mediterraneo, il raduno ha badato al sodo puntando molto sulla cordiale ospitalità romagnola. Ritrovo quindi al sabato pomeriggio presso il bellissimo Hotel e via verso un bel giro verso l'entroterra Romagnolo.

Percorsi pochi km, una simpatica sorpresa fuori programma è rappresentata dall'incontro del Raduno Lancia, che stava percorrendo la statale 16 in senso contrario. Naturalmente saluti e grandi strombazzate da

entrambe le parti, ma soprattutto l'ammirazione verso una bellissima sfilata di vetture storiche, rigorosamente made in Italy, prodotte dal 1922 al 1970. Quasi stordita dal frastuono dei clacson, la colonna attraversava il fiume Savio e la bella cittadina di Forlimpopoli. Dopo Meldola, nel verde delle colline Romagnole, il paesaggio è stupendo. Arrivati a Cusercoli, breve sosta nel parco delle cantine per un assaggio dei vini tipici del luogo. Disturbato solo in parte da qualche nuvola dispettosa che ha rovesciato qualche goccia solo per sporcare le auto e far chiudere le capote, il giro ha raggiunto la zona di Volte, Pieve Rivoschio, San Romano, Borrelo e San Carlo.

Da qui verso Cesena per il rientro in Hotel per la sistemazione delle vetture al coperto e dei commenti di rito con la sfilza di cofani aperti alla ricerca dei segreti della meccanica d'oltremarina.

I 19 equipaggi giunti da Roma, Pisa, Torino, Brescia, Udine, Bologna e zone limitrofe si ritrovavano per una squisita cena naturalmente a base di

pesce per finire la serata in allegria, davanti ad un buon bicchierino di rum e qualche battuta di sfida per la gara di kart del giorno successivo.

La mattina dopo uno splendido sole salutava le Spit per ripartire incolonnate verso Cesenatico per l'attesissima gara di cui leggete a parte e al rientro in hotel un'invitante buffet a base di piadina e specialità locali attendeva i partecipanti nella terrazza coperta.

La premiazione vedeva protagoniste la Spitfire più lontana del romano Mauro Fioravanti (1500 del 78) e del torinese Roberto Borini (1500 del 76), la Spit più anziana del forlivese Giorgio Bagnolini con la sua Mk II del 65, la Spit più nuova del bolognese Giampiero Di Maio, un'esemplare dell'80 conservato e con soli 20.000 km e al meritato vincitore della gara di kart Michele Pialorsi da Brescia.

La consueta lotteria con i gadget del RITS concludeva la manifestazione con la promessa di ripetere la manifestazione l'anno prossimo.

# e poi tutti in pista per la sfida.....

Anche in questa occasione l'Emilia Romagna non ha smentito la sua fama di terra dei motori ! L'enorme passione per il motorismo la si respira ovunque, e così l'organizzatore Marco Zangheri, per non smentire la tradizione a che cosa ha pensato ? "Visto che la Spitfire è un po' considerata come un kart, perché non provare a vedere se chi la guida è anche capace di guidare un kart ?" E allora sfida sia, tutti in pista a San Mauro a Mare con tanto di prove libere e giri cronometrati con dei go-kart da

250 cc. 4 tempi che permettono già una guida divertente e funambolica.

Tre sessioni eliminatorie con sette piloti in pista a darsela di santa ragione per accedere alla finalissima.

E si è visto di tutto: testacoda a ripetizione, tagli di pista, salti sui cordoli, derapate, ovvero tutto quello che non si dovrebbe fare per fare i tempi ma... vuoi mettere il divertimento !? Si arrivava così alla finale con sfide tra veneziani e romani, bresciani e torinesi, insomma tutti contro tutti ! Alla fine prevaleva il veloce e

Michele Pialorsi che staccava il miglior tempo della sessione finale e saliva sul gradino più alto del podio a spruzzare lo spumante. Alle fasi eliminatorie ha partecipato anche una donna, la coraggiosa Paola Quaglia che pur a piedi scalzi è riuscita a mettersi dietro due piloti uomini. Complimenti !!

Guidare un kart quindi non è proprio facilissimo, meglio le nostre Spitfire che hanno una guida più tranquilla, comoda e soprattutto non lasciano ustioni e lividi come i kart !



Gran bagarre in pista... tutti contro tutti !



Il podio con il vincitore Pialorsi, 2° Casati e 3° Arancio.

## NEWS-FLASH: LIBRETTI USO E MANUTENZIONE

Ricordiamo che per i soci sostenitori sono sempre disponibili le fotocopie dei libretti uso e manutenzione in Italiano dei modelli Spitfire 4, Spitfire Mk III, Spitfire Mk IV e 1500. Il costo per le fotocopie e la spedizione è di L. 10.000. E' inoltre disponibile il manuale d'officina in Italiano della Spitfire 1500. Il costo del "prezioso librone" è di L. 50.000 più le spese di spedizione.

# Prepariamoci a sostituire definitivamente la "super"

Ritorniamo sull'argomento della scomparsa dalle pompe di benzina della "super", problema molto sentito da tutti i possessori di auto d'epoca. Cesare Angelucci di Roma ci spiega come comportarci dal 1° gennaio 2002 e quali provvedimenti prendere per continuare ad usare senza problemi le nostre Spitfire.

Le discussioni sulla fine della benzina super al piombo sono aperte da tempo ma c'è ancora molta confusione.

Il 20 dicembre '99 la commissione europea ha sancito, con la propria decisione finale, che la "Super" sarà distribuita fino al 31 dicembre 2001; con la futura scomparsa della "Super" dovremo fare i conti con due fenomeni:

1. L'assenza del piombo nella benzina
2. Il ridotto numero di ottani della benzina "verde"

Oramai tutti noi sappiamo che il piombo protegge contro il consumo delle sedi delle valvole ed aumenta il numero di ottani della benzina.

Tutti i motori con le sedi valvole ricavate direttamente nelle testate di ghisa (come la Spitfire), ed alcune vecchie testate di alluminio con le sedi valvole (riportate) fatte di metallo relativamente tenero, sono a rischio. L'assenza di piombo farà consumare le sedi valvole. Il risultato? Mancanza di pulizia delle valvole, insufficiente chiusura delle stesse, mancanza di compressione, perdita di potenza.

Ci chiediamo allora come l'assenza di piombo possa essere compensata. La risposta è semplice, alternativamente, attraverso:

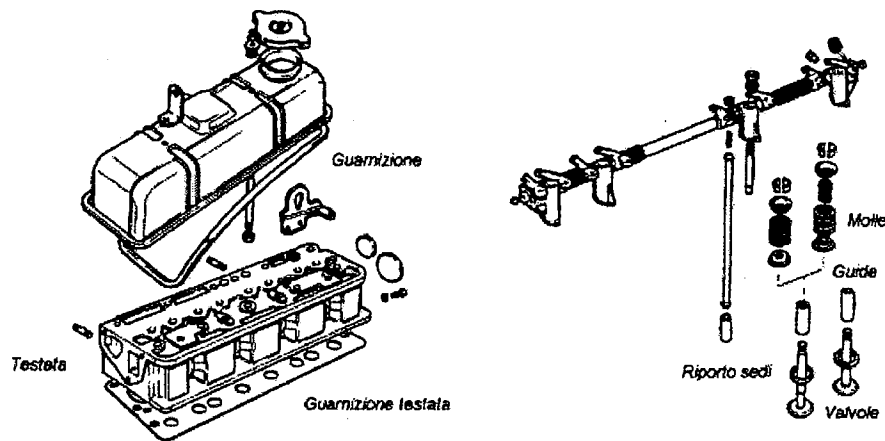
- La revisione della testata
- L'uso di additivi.

## Revisione della testata

Se vogliamo adottare un provvedimento definitivo, dobbiamo allora procedere alla revisione della testata mediante la sostituzione delle valvole, delle sedi valvole e delle guide valvole con altre aventi maggiore durezza.

Questa, infatti, è la migliore decisione, radicale e fortemente consigliata specialmente se prevedete di guidare per lungo tempo su autostrada ovvero contate di effettuare gare che comportino quindi un elevato numero di giri del motore.

Purtroppo, però, ciò è abbastanza caro, ma può essere l'occasione buona se il motore è stanco e richiede in ogni caso una revisione.



*Esplosivo della testata con i particolari su cui intervenire per la conversione alla benzina senza piombo. I riporti sedi valvola in acciaio sono la modifica più importante assieme alla sostituzione della valvole e relative guide.*

## Uso di "Additivi"

Se, invece, il vostro motore è in buone condizioni, potrete evitare di effettuare una revisione della testata in questo momento; dovrete però mescolare la benzina con un elemento chimico sostitutivo del piombo - che chiameremo genericamente "additivo".

Esistono già in commercio alcuni "additivi" a base di:

1. **Potassio:** è uno dei favoriti da molte compagnie petrolifere europee.
2. **Sodio:** ma alcuni prodotti su questa base hanno provocato fenomeni di corrosione alle alte temperature, particolarmente nei turbo.
3. **Manganese:** è efficace - per di più innalza il livello degli ottani - ma è caro.
4. **Fosforo:** svolge un buon lavoro ed è efficace per la lubrificazione delle guide valvole.

Tra i tanti sperimentati, al momento 6 prodotti sono stati certificati dalla FBHVC (Federation of British Historic Vehicle Clubs) e tra questi alcuni sono con **additivo di ottani** a base di manganese o di fosforo ed altri **senza additivo di ottani** a base di potassio, o fosforo o sodio.

## Ridotto numero di ottani

Esaminiamo ora l'altro fenomeno, parallelo, conseguente alla scomparsa della benzina "Super" con piombo, la riduzione del numero di ottani a 95: il cosiddetto "battito in testa".

Molte auto, ora d'epoca, furono progettate con ridotti rapporti di compressione e quindi adatte per funzionare con benzina avente 94 ottani; è evidente, allora, che quando, nel dopoguerra, la benzina fu portata a 95-98 ottani furono in grado di funzionare ancora meglio. Altre auto, progettate per funzionare con la benzina super, possono funzionare a 95 ottani senza battito in testa purché il loro anticipo di accensione sia leggermente ritardato.

Il ridotto numero di ottani "può" provocare il "battito in testa"; esso si presenta sotto forma di:

- **Detonazione** (che si presenta come un forte rumore metallico a causa di un troppo rapido ed incontrollato avanzamento del fronte di fiamma durante la combustione della miscela aria/benzina) dovuta all'eccessivo rapporto di compressione in relazione al basso numero di ottani.
- **Pre-accensione**, egualmente dannoso (la camera di combustione è talmente calda che l'accensione della miscela aria/benzina inizia prima che la candela scocchi la scintilla).

Per eliminare il "battito in testa" dovrete utilizzare un additivo di ottani (che può essere integrato in quello del piombo) oppure dovrete procedere ad un'accurata messa a punto del motore, in particolare dell'accensione.

Le conseguenze di un motore che "batte in testa" o "picchia" ad alte velocità e sotto carico, sono gravi; infatti, si può provocare la foratura del cielo del pistone, scatenare la bruciatura della guarnizione della testata, usurare le candele oppure frantumare le fasce elastiche. Si può inoltre compromettere l'efficacia della protezione dell'olio all'interno dei cilindri con il risultato di un aumento dell'usura.

Poiché un motore surriscaldato è più predisposto al "battito in testa", allora assicuratevi che il radiatore sia pulito fuori e dentro, lavandolo, se necessario, per rimuovere i sedimenti. Se è vecchio e malandato sostituitelo con uno nuovo o ricondizionato tale da avere una maggiore efficienza.

Prendete in considerazione l'installazione di un ventilatore elettrico e provvedete a sostituire il termostato del radiatore con uno che abbia una temperatura di apertura più bassa (tipo quelli per uso estivo a 70°).

Fate, inoltre, una miscela di liquido anticongelante al 50% anziché al 25 o 30% come di solito consigliato, infatti, il glicol-etilene ha caratteristiche migliori dell'acqua nella conduzione del calore all'esterno. Per ultimo, controllate eventuali perdite dal radiatore e che la cinta trapezoidale sia in buone condizioni ed abbia la giusta tensione.

Assicuratevi che la carburazione sia corretta: se ci sono dei trafileggi d'aria attraverso l'alberino della farfalla del carburatore, fatelo revisionare! Verificate, inoltre, che non ci siano perdite anche intorno al collettore d'aspirazione.

Le candele sono della giusta gradazione? Se fossero troppo "calde" farebbero aumentare il battito in testa; se troppo fredde potrebbero imbrattarsi. Attenetevi alle raccomandazioni del costruttore.

Un deposito carbonioso all'interno della camera di scoppio favorisce il battito in testa, perché si

traduce in tanti punti incandescenti fonte d'innesco della pre-accensione; pertanto se pensate che possano esserci delle incrostazioni, fatele eliminare mediante opportuna disincrostazione.

Il corretto gioco delle valvole è vitale per un tranquillo ed efficiente funzionamento. Controllate che il gioco sia corretto, correggetelo se necessario e verificatelo ogni 3.000 km anche dopo essere passati alla benzina senza piombo affinché siate sicuri che non si presenti il fenomeno della recessione delle valvole.

Se tutto è apparentemente in ordine e comunque il vostro motore "picchia" con una benzina verde a 95 ottani, e voi non volete usare un additivo di ottani, verificate attentamente l'anticipo di accensione. Stabilite che l'angolo statico di anticipo è corretto e sia l'anticipo meccanico che quello pneumatico funzionano come dovrebbero, cercate di ritardare l'anticipo stesso ruotando lo spinterogeno nello stesso verso di rotazione del ruttore. Cominciate con un ritardo di 2°, se ancora picchia, ritardate ancora un po', ma cominceranno a soffrirne sia la potenza sia il consumo di carburante. Se picchia ancora dopo circa 6° dovete necessariamente passare ad un additivo di ottani. In questa eventualità riportate l'anticipo al valore iniziale.

### **Limitazioni alla circolazione**

Per ultimo esaminiamo un problema che ci angoscia quanto la futura scomparsa della Super ma che è altrettanto vincolante per la mobilità delle nostre auto. Le nostre veterane, purtroppo, non potranno mai montare le marmitte catalitiche così da poter rispettare i vincoli alla circolazione imposti da molti comuni italiani, quindi, almeno il centro cittadino sarà inesorabilmente chiuso per noi a meno che non sia introdotta una qualche deroga; per esempio permessi speciali in occasione di manifestazioni.

*Cesare ANGELUCCI*

# **Aggiornamento censimento Spitfire**

*Continua il nostro censimento per scoprire quante e quali modelli di Spitfire e GT6 circolano ancora nel nostro paese. Ma quante saranno? Riusciremo a scoprirlo?*

## **SUDDIVISIONE MODELLI DELLE 550 SPITFIRE ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 25 MAGGIO 2000**

<b>Mk. I</b>	<b>56</b>	<b>Mk. IV</b>	<b>140</b>
<b>Mk. II</b>	<b>37</b>	<b>1500</b>	<b>257</b>
<b>Mk. III</b>	<b>47</b>	<b>GT6</b>	<b>13</b>

## **SUDDIVISIONE GEOGRAFICA DELLE 550 SPITFIRE ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 25 MAGGIO 2000**

<b>VALLE D'AOSTA</b>	<b>2</b>	<b>MARCHE</b>	<b>8</b>
<b>PIEMONTE</b>	<b>97</b>	<b>UMBRIA</b>	<b>5</b>
<b>LIGURIA</b>	<b>43</b>	<b>ABRUZZO</b>	<b>7</b>
<b>LOMBARDIA</b>	<b>96</b>	<b>LAZIO</b>	<b>60</b>
<b>VENETO</b>	<b>66</b>	<b>CAMPANIA</b>	<b>15</b>
<b>TRENTINO</b>	<b>3</b>	<b>CALABRIA</b>	<b>3</b>
<b>FRIULI</b>	<b>11</b>	<b>PUGLIA</b>	<b>8</b>
<b>TOSCANA</b>	<b>37</b>	<b>SICILIA</b>	<b>27</b>
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	<b>54</b>	<b>SARDEGNA</b>	<b>8</b>



# Una malattia chiamata 'Spit'.

Malattia apparsa nella lontana Inghilterra intorno al 1962, il suo Virus infettò nel giro di pochi mesi il continente Europeo per poi emigrare negli Stati Uniti, dove per esso caddero numerose vittime.

I sintomi sono comuni ad altre patologie:

- Una sfrenata voglia di possedere una "SPIT" in qualsiasi condizioni si trovi.
- Perdita dell'Udito; non si ascoltano i "difetti" elencati dai vecchi possessori di "SPIT"
- Perdita della Vista; non si riescono più a vedere i difetti che la carrozzeria con il "tempo" tira fuori.
- Una volta "Posseduta" si è convinti di essere il solo e unico Padrone. In realtà è "lei" che decide dove e quando fermarsi.

Mi accorsi dei primi sintomi di questa malattia intorno al 1979, appena diciannovenne incominciai precocemente la mia febbre per la Spitfire. Un giovane medico torinese in quei lontani anni, fu disintossicato della sua novella sposa.

Sin dai primi giorni del matrimonio la perfida moglie, per far posto nel garage alla sua auto, costrinse l'ignaro Dottore a lasciare la sua bella Spit MK IV "Emerald Green" a sostare perennemente nelle buie e fredde vie del centro torinese.

Dove... Accadde l'inevitabile. Scaltri personaggi fecero prendere il volo per altri lidi ai preziosi carburatori e al coperchio punterie della mitica Spit "EX SCAPOLO CAR".

Con amorevole cura la povera invalida fu trainata fino di fronte all'officina di mio padre, dove dopo lunghe trattative e struggenti pianti acconsentì al mio acquisto. Nel l'Aprile del 1979 la Spitfire MKIV mi costò la perdita della mia Guzzi SuperAlce del 1947 e 5 pagherò (a mio padre) di Lire 100.000.

Tre anni trascorsi insieme, momenti indimenticabili della mia vita, in un'epoca dove i giovani avevano completamente abbandonato il piacere di viaggiare con il tetto foderato di stelle.

Ma come tutti i grandi Amori, arriva anche il momento della separazione. Con due grandi lacrime vidi allontanarsi la mia MK IV nelle mani del nuovo proprietario anch'egli colpito dalla Sindrome della "SPIT".

Sacrificai la mia Compagna Meccanica solamente per poter continuare i miei studi e mettere il fondo schiena su di un altrettanto Mitico Strumento Meccanico "L'Aeroplano", potendo così iniziare quello che ora è parte del mio lavoro.

A distanza di ben undici anni, il mio destino mi fece incontrare un'altra "SPIT" modello 1500 nel 1978.....abbandonata da molti anni in un cortile del centro di Merano (BZ).

Come un tuffo nel cuore il primo amore non si scorda mai, doveva essere mia .....**MA QUESTA È UN'ALTRA STORIA.**

*FINE della PRIMA PARTE*

*Marino Galassi*



*Una foto dell'epoca di Marino Galassi a bordo della sua ex Mk IV durante una gita in montagna con l'attrezzatura da sci.*

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

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

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

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

**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**, 1964, ROSSO, RAGGI  
RESTAURATA L. 16.000.000  
GRASSO ALFREDO, Caltanissetta  
Te. 0330 586995

**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**, 1973, COLORE BLU  
HARD TOP - L. 10.000.000 tratt.  
LORIA EDOARDO - Cuneo  
Tel. 0171 997986

**SPITFIRE 1500**, 1976, COLORE BIANCO  
L. 11.000.000  
AROSO LUCA - Torino  
Tel. 0347 2444091

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

**SPITFIRE 1500**, 1977, SIENNA BROWN  
HARD TOP, L. 12.000.000  
GAROLLA FRANCO - Torino  
Tel. 011 6060280

**SPITFIRE 1500**, 1978, CARMINE RED  
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 Mk. II**, 1965, VERDE, RAGGI,  
TARGA ORIGINALE, L. 14.000.000 TRATT.  
GARINO REMO - Torino  
Tel. 011 9011490

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

**SPITFIRE Mk. IV**, 1972, AMARANTO  
HARD TOP, L. 13.000.000  
LAMBERTI LUCA - Aversa (CE)  
Tel. 081 5031877

**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 BIANCO  
HARD TOP, L. 13.000.000  
SORVILLO STEFANO - Salerno  
Tel. 0348 3112026

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

# PORTOBELLO'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 7222433

PER SPIT Mk IV/1500 VENDO  
PARAU RTI ANTERIORE  
PICCIONE EMANUELE - Roma  
Tel. 0347 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  
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 SPIT Mk IV/1500 VENDO  
HARD TOP, PERRONE GIANNI - Torino  
Tel. 011 6061212

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

PER SPITFIRE Mk IV/1500 VENDO  
HARD TOP E TONNEAU COVER  
PAGANI DANILU - 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 SPITFIRE 1500 1980 VENDO  
PARTI VARIE DI MECCANICA E CARROZZERIA  
CAMBIO, TESTATA, TELAIO CAPOTE ecc.  
TOMADINI STEFANO - Padova  
Tel. 03338 2310828

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

PER SPIT Mk IV/1500 VENDO HARD TOP  
LANATA ALDO - Torino  
Tel. 011 99069693

## *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

**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, Swalwell,

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@libero.it](mailto:c.quaglia@libero.it). Su richiesta le foto possono essere restituite.



FOTOSPIT

Le Spitfire inaffidabili? Assolutamente no!! Guardate che viaggio ha intrapreso Cristian Maso da Conegliano (TV): è arrivato fino in Scozia! Complimenti!!!



FOTOSPIT

Curatissima e grintosa, questa è la MK III del 1970 del neoquarantenne Maurizio Ordonselli della provincia di Pesaro. Un po' in ritardo ma.... Buon Compleanno!!!

**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.lutech.it> E-mail: [rits@lutech.it](mailto:rits@lutech.it)**

Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Cesare Angelucci, Massimo Benvenuto, Armando Carpanese, Marino Galassi, Cristian Maso, Maurizio Ordonselli.