

SPIT-NEWS

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

ANNO 2005

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 21





Ci risiamo! La nostra stagione preferita è alle porte, la stagione dei raduni del Registro sta iniziando! E' ora di togliere il telo, attaccare la batteria e dopo i controlli di routine avviare i motori! So che molti di voi hanno passato l'inverno a fare lavori, restauri anche impegnativi e interventi leggeri ma qualcuno sicuramente (come me!) non ha avuto tempo nemmeno di metterla in moto per il giro dell'isolato. Per i ritardatari è quindi tempo del piccolo tagliando per iniziare ad usarla. Livelli, pressioni, ingrassaggio sono il minimo indispensabile e poi via, si parte coi raduni. Il programma del 2005 è come sempre molto nutrito, si parte subito da Grazzano Visconti in provincia di Piacenza, poi Lido di Savio sulla costa romagnola, quindi a maggio il raduno nazionale RITS sul Lago di Bolsena dove il nostro Roberto Mari ci sta preparando un sacco di sorprese con un bel week-end nelle terre degli etruschi.

A giugno la meta è Modena nella terra dei motori e poi a luglio in Toscana per visitare la splendida Volterra. Sempre a luglio la novità di Armando Carpanese che ci porterà a scoprire nuove zone del Veneto mentre per chi non sa dove andare in vacanza ad agosto c'è la possibilità del bel giro delle Dolomiti con un'intensa settimana alla scoperta dei mitici passi. L'appuntamento di settembre è in Campania con Michele Gaeta che ci farà scoprire le zone di Paestum. L'inizio dell'autunno ci porterà ancora nel Veneto sulle strade del Soave e suoi famosi vini e quindi in Piemonte per chiudere in bellezza l'anno con le premiazioni di rito. La Fiera di Padova sarà come ogni anno l'appuntamento finale, il momento dell'assemblea dei soci per il resoconto dell'anno. Una stagione alla grande dove siete tutti invitati a partecipare, rimanendo a casa non sapete che vi perdetete!

Claudio Quaglia

In questo numero:

- 5° "Raduno del Veneto"**
- 1° "Winter SpitMeeting"**
- Fiera "Auto e Moto d'Epoca" a Padova**
- Tecnica: Quale olio usare**
- Censimento Spitfire**
- Resoconto economico 2004**
- Un'insolita storia d'amore**
- Il mio Spitmeccanico**
- Le novità di Eros**
- Portobello'Spit**
- FotoSpit**

Quinto Raduno Triumph del Veneto

Padova, 9-10 ottobre 2004



UNA PADOVA PIROTECNICA!

Sabato 9 e domenica 10 ottobre, sotto l'abile direzione del bravissimo Armando Carpanese, si è svolto il 5° raduno Triumph nella bella città di Padova.

All'evento, al quale quest'anno partecipato anche 3 equipaggi provenienti dalla Svizzera conferendo alla manifestazione una dimensione "internazionale", hanno preso parte complessivamente 35 vetture con la consueta e nutrita partecipazione di Spit a cui si sono aggiunte alcune TR3 ed una rara berlina 2500 PI.

All'incontro di sabato presso piazza degli Eremitani nel centro di Padova è seguita la visita ad alcuni dei più bei monumenti della città, primo fra tutti la stupenda Cappella degli Scrovegni all'interno della quale i magnifici affreschi trecenteschi di Giotto, dopo aver influenzato la pittura dei secoli successivi, sanno ancora oggi regalare emozioni straordinarie.

Una veloce visita al contiguo Museo Eremitani chiudeva il

capitolo mattutino delle visite culturali che, dopo il pranzo ed un irrinunciabile caffè nello storico Pedrocchi, proseguiva con la visita al Palazzo della Ragione, magnifico edificio che domina il centro della città separando le due piazze delle Erbe e della Frutta nelle quali si svolge un coloratissimo mercato.

Questo bellissimo palazzo racchiude sotto una volta lignea una delle sale sospese fra le più grandi del mondo dove la presenza del magnifico quanto mastodontico cavallo in legno erroneamente attribuito a Donatello diventa quasi inavvertibile.

Terminata questa visita si cominciava il viaggio alla scoperta dei colli Euganei in direzione di Arquà dove la prestigiosa visita alla casa di Francesco Petrarca impegnava buona parte del pomeriggio. Un breve spuntino e l'assaggio delle famose giuggiole, curiosità e ricchezza locale, costituiva l'ultimo break prima del trasferimento al

Grand Hotel Terme presso Montegrotto Terme.

Nel corso della serata Armando ci riservava una sorpresa molto particolare: un bellissimo spettacolo pirotecnico nell'area delle piscine termali dell'albergo in cui eravamo ospiti per cena.

Un regalo veramente gradito anche perché assistere ad uno spettacolo privato di questo genere è un fatto più unico che raro! Bravo Armando!

Il vulcanico organizzatore aveva però altre frecce al suo arco avendo preparato un quiz (difficile) di cultura generale sulla storia di Padova da associare alla prova di regolarità e alla divinazione di un "tempo segreto": la sommatoria della varie prove avrebbe così costituito un elemento di premiazione mettendo i vari partecipanti in simpatica ed originale competizione.

La mattinata della domenica era dominata, oltre che dall'arrivo degli ultimi partecipanti al raduno

fra i quali si evidenziavano i possessori di alcune Herald, dalla prova di abilità con il cronometro consistente nel percorrere 200 m fra birilli (e nebbia) nel tempo di 43 secondi. La prova veniva vinta dall'equipaggio Cortese-Gori che faceva fermare il cronografo sul tempo di 42 secondi e 97 centesimi. Il successivo trasferimento lasciava spazio a due interessanti tappe: durante la prima eravamo ospiti della Luxardo, noto produttore di raffinati liquori, mentre nel corso della seconda eravamo ospiti della famiglia Conti che ci ospitava per un ricco aperitivo nella sua incantevole casa, stupendo esempio di villa veneta del '600.

Purtroppo il tempo rovinava un po' la festa e così quella che più che una pioggia autunnale pareva essere un uragano estivo accompagnava la parte finale del raduno.

Il consueto pranzo di chiusura vedeva lo svolgimento delle premiazioni nel corso delle quali la fantasia e l'originalità di Armando spiccava il volo finale.

Ai consueti premi per la vettura giunta da più lontano (Hans Maurer) si aggiungeva quello per il club svizzero (Sacha Maggetti), quello per la prova di abilità (Cortese-Gori), per l'equipaggio femminile (Lara Ciampicali e Erica Magri), per il miglior punteggio

acquisito nella prova mista (Mark Morgan), per il miglior restauro documentato (la Mk 3 di Umberto Mezzato) ed infine quello speciale", la cosiddetta "coppa dell'olio", per la vettura con maggior bisogno di restauro, assegnato al simpatico Giuseppe Parrella.

Che dire: bellissimi posti, bellissimi monumenti, cucina eccellente! Un mix gustosissimo sapientemente servito dal bravissimo Armando. Arrivederci al prossimo anno per le nuove sorprese che saprà regalarci!

Fabrizio Cortese



Legge Magnalbò – Salvi

Sabato 20 novembre si è tenuta alla Fiera "Auto e Moto Epoca" a Padova la conferenza stampa dei senatori Luciano Magnalbò (AN) e Cesare Salvi (DS) per illustrare e dibattere davanti a 500 persone la nuova proposta di legge che riguarda il mondo delle auto storiche. I contenuti della legge sono noti e porterebbero novità di rilievo e soprattutto chiarezza. La novità essenziale è quella di portare dai 30 ai 25 anni il limite per definire automaticamente una vettura di interesse storico adeguandosi così a ciò che stabilisce la FIVA. La legge porrà inoltre fine al monopolio dell'ASI eliminando l'obbligo di associazione per poter godere delle agevolazioni sulla tassa di circolazione, assicurazioni agevolate e riduzione della tassa fissa sui passaggi di proprietà, porterà inoltre vantaggi anche alla revisione periodica che verrà effettuata ogni 4 anni anziché 2. Verrà poi rilasciata una targa "H" (Historic) che attesta la storicità dell'auto. Questi i temi principali, i dettagli li sapremo appena la legge sarà approvata...speriamo presto!

1° Winter SpitMeeting

CISTERNA (AT), Domenica 7 novembre 2004



Cambia il nome ma non il contenuto, così la prima edizione del Winter SpitMeeting rimane per il RITS l'appuntamento di fine stagione, l'occasione per ritrovarsi con le Spit prima della pausa invernale. Occasione anche per le premiazioni di fine anno dei soci che hanno partecipato ai raduni, gli organizzatori e gli sponsor.

Quest'anno l'appuntamento era a Cisterna già nota sede del "Cars and Castles" appuntamento per spider inglesi del mese di luglio fino a pochi anni fa. Cisterna è un piccolo paese sulle colline del Roero, l'ideale per chi ama la tranquillità, il mangiare bene e soprattutto il buon bere con le specialità dei vignaioli della zona. Il periodo è inoltre ideale per assaporare il prodotto per eccellenza della zona: il tartufo bianco. Quindi perché non approfittare dell'occasione?

I primi equipaggi giungevano così già il sabato pomeriggio e dopo la sistemazione in tutti i piccoli agriturismo del paese e l'aperitivo di rigore veniva il momento della cena con tartufi presso il rinomato ristorante "Leon d'Oro" a Canale. L'abbondante abbuffata di cibo e

libagioni che la proprietaria Ilaria propinava ai partecipanti consigliava il rientro in agriturismo per smaltire il tutto!

La mattina della domenica Piazza Rossino si riempiva di Spitfire che partivano incolonnate per un giro turistico attraverso le colline del Roero che con i suoi colori autunnali dava uno spettacolo senza pari. Tappa obbligata in cantina a Valle S.Matteo per una degustazione/aperitivo e nuovo via per le colline e i castelli che punteggiano il panorama. Canale, Castellinaldo, Guarene, Vezza, Monteu Roero e quindi Canale e poi nuovamente Cisterna per completare il tour su strade panoramiche tra le vigne con poco traffico, l'ideale per la nostra Spitfire!

Il ristorante "La Cà Rossa" a Cisterna era la meta finale del raduno e dopo un'altra abbuffata con specialità della zona, tartufo annaffiato da vini Bonarda e Arneis veniva il momento delle premiazioni.

Si iniziava con il premio alla Spitfire più anziana del raduno di Paolo Riva giunto da Lecco con una Spit 4 gialla del 1963 davvero spettacolare e poi a seguire gli

equipaggi per la speciale classifica Fedeltà ai raduni. Gli equipaggi femminili quest'anno erano due con Lara Ciampicali da Brescia che con la sua Spit 1500 partecipava a 3 raduni mentre la vincitrice del trofeo femminile risultava la viterbese Maria Angela Bartolozzi che partecipava a 4 raduni con la sua nera Spit 1500. Per loro un simpatico omaggio, oltre al quadretto per Lara e alla targa Fedeltà 2004 a Maria Angela. Nella classifica assoluta con 4 raduni venivano premiati Giovanni Uguccioni di Milano (Mk.3), Massimo Bonci-nelli di Firenze (Mk 3), Roberto Mari di Viterbo (Mk IV), Claudio Samuelli di Treviso (1500) e Danilo Dini di Firenze (1500) che ricevevano il quadretto ricordo. Con 5 raduni venivano premiati con la maglia del RITS e il quadretto ricordo il torinese Fabrizio Cortese (1500), Duilio Maccioli di Genova (1500), Morgan Mark di Milano (1500) e Enrico Vandone di Pavia (1500) e quindi con 6 raduni il simpatico bresciano Gianbattista Vezzaro con la sua Spit 4 del 1963 e il milanese Sivio Panceri con la sua 1500 del 1978. Al terzo posto della classifica con sette raduni si piazzava il modenese Michele Santo con la sua Mk IV del 1973 mentre vincitori a pari merito della classifica Fedeltà 2004, con otto raduni su nove a calendario, si rivelano Matteo Manzardo e la moglie Giuliana di Brescia con la loro fiammante Spit 1500 del 1975 e i coniugi torinesi Andrea e Paola Clerici con al loro inossidabile Spit 1500 del 1976. Per loro la bella targa Fedeltà 2004 e l'invito di partecipazione come ospiti al primo raduno della stagione 2005 che si svolgerà a Grazzano Visconti. Seguivano poi i premi agli organizzatori dei raduni con il quadro ricordo consegnato a Michele Santo organizzatore del raduno di Modena e Danilo Dini organizzatore del raduno del Mugello. Gli assenti Gianfranco e

Elia Bossalini organizzatori del raduno di Grazzano, Pino Serse organizzatore del raduno in Sicilia, Marco Zangheri organizzatore del Costa Romagnola, Giuseppe Parrella organizzatore del raduno a Soave, Michele Gaeta per il raduno in Campania e Armando Carpanese per il raduno di Padova, riceveranno il premio nelle prossime occasioni. Non poteva mancare un riconoscimento per Franco Franchini della British Racing Green a ringraziamento per l'importante sponsorizzazione dei raduni del Registro nel corso dell'anno. Seguivano poi particolari premi come quello ad Aura, moglie di Claudio Samuelli, per la sua prima esperienza da navigatrice e un ringraziamento a Patrizia Mo del ristorante "La Cà Rossa" per la collaborazione all'organizzazione del Winter SpitMeeting. Dopo la presentazione dei programmi per l'anno 2005 veniva il momento dei saluti di commiato e l'appuntamento ai raduni della stagione 2005. Come sempre in occasione dei nostri raduni a farla da padrone è la voglia di stare insieme, un'occasione per passare un week-end con amici accomunati dalla stessa passione quindi : Arrivederci a Marzo!

C.Q.

Alcuni tra i protagonisti delle premiazioni della stagione raduni 2004 del RITS.



Premiazioni Stagione R.I.T.S. 2004.

Le premiazioni della stagione 2004 sono proseguite alla Fiera di Padova in occasione di "Auto e Moto d'Epoca".

Qui ritratti vediamo Giuseppe Parrella, Michele Gaeta, Pino Serse e Armando Carpanese premiati da Claudio Quaglia (al centro) per l'organizzazione dei raduni 2004 del RITS.

Durante la Fiera venivano anche premiati per la fedeltà di partecipazione ai raduni Gennaro Candida De Matteo di Venezia (1500) e Roberto Pezzotti di Brescia (Mk3).

Fiera di Padova: Auto e Moto d'Epoca

19-20-21 novembre 2004



Giunta alla XXI edizione la Fiera dedicata alle auto e moto d'epoca di Padova è ormai un appuntamento impedibile per tutti gli appassionati del settore. 900 espositori, 1600 veicoli esposti e 42000 visitatori sono i numeri che confermano questa manifestazione come la più importante d'Italia.

Molte tematiche interessanti come lo stand Porsche che ha festeggiato i 50 anni della Speedster e della Mercedes che ha celebrato il mezzo secolo della SL. E poi le moto, il mercatino dei ricambi, vetture in vendita, i club e le scuderie, insomma tutto quello che riguarda il collezionismo di auto e moto d'epoca. Il RITS non poteva mancare all'appuntamento e come nelle ultime otto edizioni il nostro piccolo stand era presente. Tre le Spitfire esposte, una rossa Mk.2 con hard top, una verde Mk. IV e una accessoriatissima 1500.

Ammirate come sempre hanno attirato nello stand moltissime persone e naturalmente tantissimi soci che hanno avuto così l'occasione di scambiarsi nozioni tecniche, di restauro e originalità. Ma la Fiera di Padova è anche diventata l'occasione per effettuare l'assemblea annuale dei soci del RITS e motivo in più per quest'anno, eseguire lo spoglio dei voti per le eleggere il nuovo

Consiglio Direttivo che rimarrà in carica per il triennio 2005-2007.

Durante l'affollata assemblea dei soci venivano approvati i bilanci economici dell'anno 2003 e 2004 e presentata la bozza del calendario raduni 2005.

Un'altra edizione di successo che evidenzia come il collezionismo e la passione per le auto d'epoca sia in continuo aumento e la nostra Spitfire si sia conquistata un posto importante in questa realtà.

La conferma è data dalla continua ricerca di modelli in vendita, soprattutto delle versioni più datate che stanno diventando sempre più rare sul mercato.

Elezione Consiglio Direttivo triennio 2005-2007

Lo spoglio delle schede elettorali inserite nell'apposita urna portava a queste preferenze:

Quaglia Claudio: *voti 93*
Carpanese Armando: *voti 74*
Serse Giuseppe: *voti 63*
Cortese Fabrizio: *voti 60*
Gaeta Michele: *voti 49*
Mari Roberto: *voti 46*
Dini Danilo: *voti 44*
Santo Michele: *voti 44*
Parrella Giuseppe: *voti 36*

Totale schede: 100

Schede nulle: 5

I primi otto candidati faranno dunque parte del nuovo Consiglio Direttivo per il prossimo triennio. Le cariche del Consiglio Direttivo venivano poi decise tramite votazione all'interno del Consiglio stesso e portavano a questi risultati:

Carica di Presidente:

Quaglia Claudio: *voti 7*

Serse Giuseppe: *voti 1*

Carica di Vice Presidente:

Carpanese Armando: *voti 5*

Serse Giuseppe: *voti 3*

Carica di Tesoriere:

Quaglia Claudio: *voti 4*

Carpanese Armando *voti 2*

Gaeta Michele: *voti 1*

Cortese Fabrizio: *voti 1*

Carica di Segretario:

Cortese Fabrizio: *voti 6*

Carpanese Armando: *voti 1*

Santo Michele: *voti 1*

Il nuovo Consiglio Direttivo del RITS per il triennio 2005-2007 e relative cariche sarà quindi così composto :

Presidente:

Quaglia Claudio - Torino

Vice Presidente:

Carpanese Armando - Padova

Tesoriere:

Quaglia Claudio - Torino

Segretario:

Cortese Fabrizio - Torino

Consiglieri:

Serse Giuseppe - Trapani

Gaeta Michele - Salerno

Mari Roberto - Viterbo

Dini Danilo - Firenze

Santo Michele - Modena

Responsabile sito web:

Carpanese Armando

Relazioni Stampa e Segreteria

Internazionale:

Cortese Fabrizio

Responsabile Delegazione Sicilia

Serse Giuseppe

Resoconto economico RITS anno 2004

USCITE:

GRILLE-BADGE, ADESIVI, MAGLIETTE	2075
FRANCOBOLLI	2530.36
SPIT-NEWS	2250
FOTOCOPIE	280
SPESE POSTALI E C/C POSTALE	510.98
CANCELLERIA	755.25
FOTO RADUNI	199.6
TELEFONO, FAX, SITO WEB	341.10
SPESE FIERE (TORINO E PADOVA)	1373.23
CONTRIBUTI, PREMI, SPESE RADUNI	4496.37
NUOVO STRISCIONE RITS	1000
VARIE	119

TOTALE USCITE: **15930.89**

ENTRATE:

QUOTE ASSOCIATIVE./GRILLE-BADGE	2360
Quote Ass., Grille Badge, Varie su C/CP	10170
SPONSOR British Racing Green	1500
VARIE (MANUALI OFFICINA)	175

TOTALE ENTRATE: **14205**

TOTALE : **-1725.89**

DISAVANZO 2003 : **1805.31**

DISAVANZO AL 31/12/ 04 : **79.42**

Questo è il resoconto economico dell'anno 2004. Come vedete le spese sostenute sono state notevoli, il peso maggiore è stato come sempre dato dai raduni e dalle fiere che quest'anno abbiamo cercato di curare al meglio come organizzazione e premi. Il contributo della British Racing Green arrivato praticamente alla fine del 2003 ci ha permesso di iniziare l'anno con oltre 1800 euro che sono serviti all'acquisto del nuovo striscione e all'acquisto delle magliette personalizzate con il nostro logo mentre il contributo di 1500 euro dell'anno 2004 è stato diviso per l'organizzazione e le premiazioni nei vari raduni RITS. Spese importanti anche per i francobolli e le spese postali giustificate dalla mole di posta inviata per gli inviti dei raduni e la spedizione dello Spit-News. Le entrate hanno permesso di chiudere l'anno con un disavanzo di 79.42 euro grazie alle 409 quote associative di cui 46 comprensive del grille-badge. I bilanci dell'anno 2003 e del 2004 sono stati presentati e approvati durante l'assemblea dei soci alla Fiera di Padova. L'appuntamento per l'assemblea annuale dei soci del RITS è confermato per sabato 20 novembre 2005 a Padova in occasione della Fiera "Auto e Moto d'Epoca".

C.Q.

SpitNotizie dal web.

La ricerca di notizie, curiosità, foto e stranezze sulla Spitfire è una mania davvero dilagante. Collegandosi al sito dell'Archivio Luce (<http://www.archivioluce.com/>) si accede ad un'incredibile database di informazioni video/audio. Inserendo una chiave di ricerca a caso (Spitfire, naturalmente!) ed eliminando tutte le referenze alla Battaglia di Inghilterra...troverete un fantastico filmato dell'Archivio Luce dedicato alla inaugurazione da parte del Presidente Segni del Salone dell'Automobile di Torino del Novembre 1962. Per visualizzarlo viene richiesta una login (rits, scritto tutto minuscolo) ed una password (spitfire, anche questa tutta minuscola...) ela macchina del tempo ci sparerà nel mitico Palazzo Esposizioni di Torino. Dopo una visita alla stand Innocenti ed Iso Rivolta il Presidente viene accolto allo stand Ducati Meccanica Triumph Standard! In bella mostra subito una fantastica Spit 4 ma poi si vedono altri gioielli tipo una Vitesse ed una TR4. Il tutto condito dalla musichetta dell'epoca, l'effetto è davvero affascinante e rende al meglio l'atmosfera di quegli anni anche a chi (come il sottoscritto) allora non era ancora nato!

Il filmato prosegue con altre cose divertentissime, compresa una bellona dell'epoca che mostra un sistema di accensione automatica dei fari (proposta dalla Citroen 40 anni dopo!!) e delle paleo-autoradio che sarebbero la felicità di tanti appassionati.

Andrea Chiampo

Tecnica: Quale olio usare per la mia auto d'epoca

Devo fare il “Cambio Olio” alla mia auto d’epoca, ma quale sarà il migliore? o meglio, quale sarà quello più adatto alle caratteristiche di questo motore costruito quando i materiali e la tecnologia non erano quelli di oggi?

Ricorderete tutti che, contrariamente a quello che succede adesso, prima bisognava fare un accurato e lungo “rodaggio” (circa 2.000 Km) e, mediamente, dopo soli 40.000 Km si doveva revisionare la testata (valvole, guide-valvole, molle ecc) e a 80-100.000 Km il motore era da “rifare” completamente.

Oggi il rodaggio non esiste più e si raggiungono chilometraggi impensabili senza aprire mai il motore; tutto merito dell’uomo che ha selezionato materiali sempre migliori, processi costruttivi sempre più precisi ed automatizzati, ma un particolare merito va all’olio lubrificante che ha fatto passi da gigante e che non ha nulla a che vedere con quello disponibile negli anni ‘20-‘50.

Cerchiamo, allora, di capire come scegliere “l’olio per l’auto d’epoca”, e per fare ciò dobbiamo prima imparare a muoverci nell’intricato mondo delle sigle e dei numeri che troviamo stampati sulle etichette degli oli presenti sul mercato dove decine di marche propongono ognuna 5-10 tipi diversi con i prezzi che variano da 5,60 a 38,20 euro al litro!

Ovviamente non menzionerò marche specifiche, ma queste note esplicative e un po’ d’intuito vi aiuteranno a trovare il prodotto che si addice anche alla vostra auto.

L’olio..... questo sconosciuto.

Per consentire il libero movimento di parti metalliche dobbiamo interporre un lubrificante che, nel caso dei motori, è l’olio minerale il quale è costituito da due ingredienti principali: olio base ed additivi.

L’olio base consente lo scorrimento reciproco di due superfici metalliche mediante l’interposizione di uno strato sottile (pellicola fluida); tale pellicola fa sì che le due superfici non entrino in contatto stretto tra di loro ma “galleggino” l’una rispetto all’altra. L’olio base si ricava da raffinazioni successive del petrolio grezzo che fornisce: olio minerale e olio di sintesi; a queste due categorie si aggiunge una terza costituita dalla giusta miscela delle due: gli oli semi-sintetici.

Gli additivi aiutano l’olio ad essere più stabile alle sollecitazioni termiche e meccaniche e cioè ad incrementare la sua capacità di ridurre l’usura, a disgregare i composti carboniosi che si formano sulle superfici, a formare una protezione dagli agenti corrosivi, a ridurre l’ossidazione dovuta alle alte temperature, a ridurre le schiume che si formano per eccessivo sbattimento, ma essenzialmente servono a modificare la dipendenza della viscosità dalla temperatura in modo che sia fluido a freddo e viscoso a caldo.

Cerchiamo, quindi, di capire insieme cosa rappresentano tutte quelle sigle e denominazioni che troviamo stampate sulla confezione; facciamo l’esempio di un olio attualmente in commercio ed analizziamolo:

Marca xxxxxxxx
SAE 10 W – 40
API SJ/CF ACEA A2/B2

Cominciamo da **SAE** (Society of Automotive Engineering), è la società americana che introdusse la classificazione degli oli lubrificanti in base alla loro viscosità (*resistenza di un fluido allo scorrimento*) e assegnò un valore a ciascuno di essi. Noi tutti sappiamo che alle basse temperature l’olio diventa viscoso (denso), mentre con l’aumentare della temperatura diventa sempre più fluido (liquido).

La **SAE** fece una prima grande divisione tra oli adatti all’inverno **W(Winter)** e quelli adatti ai climi estivi (Summer); allora, quanto più basso è il numero che compare accanto alla W tanto più l’olio in questione è adatto alle basse temperature in quanto non tende a solidificarsi e quindi ha la capacità di lubrificare con efficacia nelle fasi di avviamento a freddo; viceversa la gradazione Summer classifica gli oli in base alla loro viscosità alla temperatura fissa di 100°C, che è mediamente la temperatura di esercizio; quindi un valore alto indica una buona resistenza a non diventare troppo fluido a tale temperatura, nel qual caso l’olio non riuscirebbe a mantenere distanti le parti metalliche che sfregando tra loro aumenterebbero ulteriormente la temperatura fino alla completa distruzione delle superfici di contatto con relativo bloccaggio degli organi in movimento (grippaggio).

L’indicazione di un solo valore si applica agli “oli stagionali”, che quindi vanno cambiati in funzione della temperatura esterna (*estate-inverno*). Furono poi introdotti gli oli “multigrado” capaci di avere un più ampio campo di applicazione e quindi essere utilizzabili tutto l’anno; questi riportano la doppia indicazione (min- max) come nel nostro caso: **SAE 10W-40** il valore 10 garantisce una buona partenza con temperature anche di -25°C e il valore 40 consente buona viscosità anche a 35°C.

Le “auto d’epoca” tendono in genere a raggiungere elevate temperature di esercizio, ciò è dovuto:

- alle caratteristiche meccaniche legate alla tecnologia presente negli anni della loro progettazione e costruzione;
- alle ridotte capacità del radiatore di smaltire il calore a causa dell’insufficiente dimensionamento e nei casi peggiori all’assenza della pompa di circolazione (cosiddetto radiatore a termosifone dei modelli più vecchi);
- alle diverse condizioni del traffico, specie cittadino, che impone incolonnamenti che annullano la ventilazione dinamica;

E’ quindi preferibile usare oli con alto grado estivo; con tale gradazione l’olio continua ad avere una viscosità tale da lubrificare le superfici anche a temperature di esercizio di 100°C ed oltre.

Siccome i due parametri (min e max) sono legati tra loro, l’olio ideale 0W/60 non esiste, ma, mediante un compromesso, possiamo trovare un olio che, pur coprendo un intervallo più stretto sia consono alle nostre esigenze; in commercio esistono varie combinazioni di valori, di cui riporto i più comuni:

-35°	-30°	-25°	-20°	-10°	0°	10°	20°	25°	30°	35°	40°	45°
				SAE 20 W – 50								
		SAE 10 W – 40										
	SAE 10 W – 30											

Purtroppo i costruttori non dichiarano gli additivi impiegati e quindi dobbiamo affidarci alla serietà del produttore; viceversa è facilmente intuibile sapere se siamo in presenza di un olio minerale, un semi-sintetico, oppure un sintetico leggendo il nome del prodotto oppure quelle informazioni scritte sul retro della confezione che, come per i medicinali, sono scritte piccole piccole.

A questo punto ci viene in aiuto la seconda riga del nostro esempio mediante l’API (American Petroleum Institute) che ha classificato i lubrificanti in diversi **livelli** qualitativi in funzione delle specifiche prestazionali basate su test condotti sui motori americani. Anche qui abbiamo una grande distinzione basata sulla modalità di accensione esistente tra i motori a **benzina** (S=Spark=candela) e i motori **diesel** (C=compressione); per rapidità riporto solo quelle dei motori a benzina:

Livello API	SA, SB, SC, SE, SF	SG	SH	SJ	SL
Anno di emissione	1920 (SA) 1980 (SF)	1988	1992	1996	2001
Caratteristiche	Superate	Superate	Obsolete, tuttavia ancora diffusi sul mercato	Oli per motori a prestazioni medio-alte e auto costruite prima del 2002	Rispetto a SH e SJ maggiore : stabilità all’ossidazione, controllo depositi, protezione usura a freddo; minore volatilità

Arriviamo al 1996 e l’**ACEA** (Association des Constructeurs Européens d’Automobiles) introduce le specifiche per i requisiti minimi dei lubrificanti destinati alle auto destinate al mercato europeo; definisce tre classi: **ACEA A** (benzina) – **ACEA B** (diesel leggeri) – **ACEA E** (diesel pesanti), ciascuna suddivisa in vari livelli corrispondenti a test sempre più severi:

ACEA A2 Lubrificanti a medie prestazioni

ACEA A3 Lubrificanti ad alte prestazioni

ACEA A1 Lubrificanti ad elevata efficienza energetica.

Devono consentire un risparmio di carburante minimo del 2,5% rispetto ad un olio SAE 15W-40

ACEA A5 Lubrificante ad elevata efficienza energetica e idonei al servizio prolungato (Long Drain); idoneo per funzionamento a bassissima viscosità.

Al giorno d’oggi i produttori sono orientati a soddisfare le esigenze del parco auto circolante moderno, costituito da auto catalitiche con elevate potenze specifiche che adottano cambi d’olio sempre più distanti (anche 30.000 Km) e quindi oli sempre più fluidi (0W-30, 5W-30, 5W-40) che proteggono il motore all’avviamento anche alle basse temperature e riducono al minimo le perdite di potenza quando il motore è a temperatura di regime (100°-130°C). Viceversa le nostre auto d’epoca hanno in genere motori con elevata percorrenza che richiedono elevata viscosità a caldo (15W-50, 20W-60) in grado di mantenere una pellicola robusta atta a sopportare alte pressioni specifiche o in grado di colmare tolleranze costruttive più elevate della norma.

Un ultimo dubbio sorge quando ci troviamo costretti a scegliere, a parità di valori SAE, tra un olio minerale, uno semi-sintetico ed uno sintetico i quali hanno un costo al litro crescente. In questi casi non vale la regola che quello che costa di più è il migliore, poiché il sintetico, per i motori più vecchi (specie anteguerra), ha come controindicazione che è troppo fluido alle basse/medie temperature ed inoltre è troppo aggressivo nei confronti delle guarnizioni di tenuta (specie quelle in gomma); ricordate che passando dalla benzina “rossa” alla “verde” dovemmo sostituire tutte le tubazioni in gomma?

Per un motore anteguerra con bassa potenza specifica, basso regime di rotazione e magari con qualche chilometro di troppo,

è sicuramente indicato un olio minerale SAE 15W-50 o SAE 20W60.

Veniamo ai costi: perché ci sono enormi differenze di prezzo per cui a parità di parametri (SAE 10W-40) i prezzi al dettaglio oscillano da 7 a 13 euro al litro?

La prima differenza la ritroviamo tra gli oli minerali e quelli sintetici, più cari a causa del sofisticato processo di lavorazione; la seconda è legata alla presenza degli additivi più o meno costosi e che danno pregio all'olio in considerazione; per cui date fiducia a produttori noti sul mercato e che impiegano molto nella ricerca.

In conclusione l'olio della marca xxxxxx "SAE 10W-40 API SJ/CF ACEA A2/B2" preso ad esempio, potrebbe andar bene per un'auto di medie prestazioni non troppo anziana; sarebbe invece inadatto per un motore ad elevata potenza dove si sviluppano maggiori pressioni e più alte temperature e quindi servirebbe un "15W-50 API SL/CF ACEA A2" o meglio ancora un olio "10W-60 API SL/CF ACEA A3".

A questo punto spero di avervi fornito alcune informazioni di base, tali da mettervi in condizione di fare una scelta ragionata e non basata esclusivamente sulla convenienza economica suggerita, nel bene o nel male, dal solito benzinaio.

A proposito, il cambio olio fatelo dal meccanico che così vi darà anche una guardata in giro nel vano motore e inoltre raccoglierà l'olio esausto senza disperderlo nell'ambiente ma fornendolo alle apposite organizzazioni.

(ing. Cesare Angelucci)

Censimento al 15 febbraio 2005: Quota 950!

Continua il nostro censimento e dalle cifre possiamo notare che mentre le GT6 sono sempre rarissime nel nostro paese, la Spitfire 4 Mk 2 risulta il modello meno presente rispetto agli altri. Prodotta in 37.409 esemplari contro i 45.753 della prima serie e i 65.320 della terza rispetta quindi i numeri di produzione. La Mk IV con i suoi oltre 70.000 esemplari prodotti rimane in percentuale molto al di sotto dei quasi 96.000 esemplari prodotti della 1500. Intanto la fatidica quota 1000 si sta piano piano avvicinando...

SUDDIVISIONE PER MODELLO DELLE 950 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S.

4	84	Mk. IV	238	GT6 Mk I	6
4 Mk. II	49	1500	476	GT6 Mk II	7
Mk. III	78	1500 USA	6	GT6 Mk III	6

SUDDIVISIONE PER REGIONE DELLE 950 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S.

VALLE D'AOSTA	2	MARCHE	20
PIEMONTE	124	UMBRIA	10
LIGURIA	56	ABRUZZO	18
LOMBARDIA	179	LAZIO	101
CANTON TICINO (CH)	5	CAMPANIA	38
VENETO	109	BASILICATA	1
TRENTINO	8	CALABRIA	12
FRIULI VENEZIA GIULIA	19	PUGLIA	21
TOSCANA	73	SICILIA	64
EMILIA ROMAGNA	80	SARDEGNA	10

Un' insolita storia d'amore.



Chi l'avrebbe mai detto? Vi voglio raccontare come una ragazza piena di impegni e di interessi, tutti lontani dal mondo dei motori, improvvisamente si è innamorata di una piccola spider inglese...la Spit!

Una fredda sera di inizio anno percorrevamo, a bordo di un vecchio Maggiolone, il tratto della Statale Cassia che separa Montefiascone (il mio paese sul lago di Bolsena) da Viterbo. Eravamo diretti in un locale per passare qualche ora in compagnia. Il rumore del motore, che suonava "diverso", e gli interni così deliziosamente "old style" hanno catturato la mia attenzione e ho cominciato a fare domande. Appena laureata in Farmacia, finalmente libera e spensierata, ho pronunciato la fatidica frase "e se mi regalassi un'auto d'epoca?". Risate generali! Effettivamente fino ad allora i miei acquisti, frutto di notorie giornate di shopping sfrenato, finivano parcheggiati in armadio, non di certo in garage! Tra una chiacchiera e l'altra un mio amico scherzosamente mi ha dato una dritta: ha da poco venduto la sua Triumph Spitfire. Ma che macchina è? Trionfo Sputafuoco...il nome è tutto un programma! Il giorno seguente, incuriosita, vado a dare un'occhiata dal rivenditore e...colpo di fulmine! È coperta di polvere e quasi nascosta in un angolo del capannone. Apro la portiera cigolante e mi accomodo. Prima impressione: sono seduta a terra! Provo a mettere in moto e non va, tiro l'aria, riprovo e...miaoooo! Niente a che vedere con le altre, questa è una storia diversa e la mia immaginazione è già regista del film che mi scorre davanti agli occhi: mi vedo rombare per strada col vento tra i capelli. Faccio un giro di prova col mio meccanico di fiducia; dice che il motore sembra ok, ma se volessi far sparire i rumori dovrei rivolgermi a un illusionista! Poi non è la macchina adatta a una ragazza. Che cosa?? È una sfida? La determinazione ha avuto la meglio e dopo solo sei giorni la portavo via con me. L'istinto non mi ha tradito: a volte fa i capricci, ma ti dà certe soddisfazioni! È subito seguita l'iscrizione al R.I.T.S., poi i primissimi lavori di restauro e manutenzione.

Con la bella stagione sono iniziati i raduni. Finora ne ho collezionati tre, uno più entusiasmante dell'altro. Ho conosciuto il nostro magico Presidente e altre persone speciali alle quali sono già affezionata...e questo è solo l'inizio!

1500 spit baci a tutti voi dalla pilotessa Maria Angela.

Il mio spitmeccanico !

Questa è la lista degli Spitmeccanici che ci avete mandato. Una mappatura di officine in grado di intervenire con competenza in caso di guasto mentre siete lontani da casa e inoltre può essere utile a chi non ne conosce uno nella propria zona. 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
AUTOFFICINA ROBERTO COGLIANDRO, VIA STRELLA 9 – CAMERI (NO) – Tel. 0321 518688

VENETO:

GIOVANNI CHINELLO, VIA ROMA 32, POLVERARA (PD) – Tel. 049 9772206
OFFICINA PAOLO MARIOTTO, VIA BOLE', GIAVERA DEL MONTELLO (TV) – Tel. 0422 776117
ANDREA MASOTTO, VIA PREARE (PARONA) 52/B – VERONA – Tel. 045 942334

EMILIA ROMAGNA:

Off. PIERO MANUZZI, VIA DAVERIO 26, FORLI' – Tel. 0543 25641
AUTO OFFICINA DIANORI, VIA BROGLIO 4/A – RIMINI – Tel. 0541 772775
PIEMMEDUE, VIA DELL'ARTIGIANO 4 – 40065 PIANORO (BO) – Tel. 0514691027 – 338 7445414

TOSCANA:

GIULIANETTI ALESSANDRO, VIA SAN JACOPO IN ACQUAVIVA, LIVORNO – Tel. 0586 806480
AUTOFFICINA CECCHINI NILO, VIA FRACASTORO, FIRENZE – Tel. 055 4377383
OFFICINA CONTI E DEL ZOPPO, VIA BARATTULARIA 1, PISA – Tel. 050 29598

LAZIO:

Officina DI MATTEO, FABRIZIO E DANIELE, Autostrada Roma–Fiumicino KM 5.657 - ROMA – Tel. 06 6557414
CASSIA DUE CI – Sig. ADRIANO – VIA BRACCIANENSE 52/B – ROMA – Tel. 06 30892839 – 333 2867234

CAMPANIA:

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

SARDEGNA:

AUTOFFICINA AUT. FIAT MARIO PORCHEDDU, VIA DON MINZONI 2 – CALANGIANUS (SS) – Tel. 079 660950

SICILIA:

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

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

AUTOCLASSICA - Via Sette Martiri 101 - 35143 Padova

Tel. 338 8854654 - E-mail: autoclassica@libero.it

LIBRERIA DELL'AUTOMOBILE - Corso Venezia 43 - Milano

Tel. 02 76006624 - Fax 02 27301454

JOHN HILL'S LIMITED, 18 Arden Business Centre,

Arden Road, Alcester, B49 6HW, ENGLAND

RIMMER BROS – www.rimmerbros.co.uk

Triumph house, Sleaford Road Bracebridge Heath,

Lincoln LN4 2NA ENGLAND

Tel. 0044 1522 526200 - Fax 0044 1522 567600

MOSS LONDON – www.moss-europe.co.uk

Hampton Farm Ind.Est., Hanworth, Middx, TW13 6DB, ENGLAND

Tel. 0044 020 88672020 - Fax 0044 20 88672030

CANLEY CLASSICS

www.canleyclassics.com – e-mail: info@canleyclassics.com

Tel. 0044 1676 541360

NEWTON COMMERCIAL - Eastlands Industrial Estate

Leiston, Suffolk, IP16 4LL ENGLAND

Tel. 0044 1728 832880 - Fax 0044 1728 832881

SPORTS CAR SUPPLIES - Collingwood Building, Quality Row,

Swalwell, Tyne and Wear, NE26 3AQ, ENGLAND

Tel. 0044 191 4960522 - Fax 0044 191 4884791

PORTOBELLO'Spit

Rubrica di compravendita e scambio di vetture Spit

SPITFIRE 4, 1963, ROSSO,
DA RESTAURARE, 4000 €
GEREMIA GIANNI - Padova
Tel. 049 641615

SPITFIRE Mk III, 1970, BLU SCURO
HARD TOP, 8000 €
FRIZZARIN RENZO - Padova
Tel. 347 7701560 – 049 725963

SPITFIRE Mk. IV, 1972, VERDE,
RAGGI, HARD TOP, 10.000 € tratt.
DA RE DOLORES - Udine
Tel. 0432 729622 - dolores.da-re@virgilio.it

SPITFIRE Mk. IV, 1972, AMARANTO
HARD TOP, 6700 €
LAMBERTI LUCA - Aversa (CE)
Tel. 081 5031877

SPITFIRE Mk. IV, 1973, ROSSO,
HARD TOP, MOTORE NUOVO, 6000 €
GIANNINI GIOVANNI - Riva del Garda (TN)
Tel. 328 6547132

SPITFIRE Mk. IV, 1974, BIANCO
HARD TOP, 6000 €
AMODEO GIOVANNI - Napoli
Tel. 081 7411229 – 339 6292758

SPITFIRE 1500, 1976, VERDE INGLESE
€ 7750 o permuta con utilitaria.
GIUSTINI ALBERTO - Torino
Tel. 011 8980961 - 338 2116571

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BLU
HARD TOP, 8000 € Tratt.
CARAMBELLA ROBERTO – Ghedi (BS)
Tel. 335 388728

SPITFIRE 1500, 1978, VERDE INGLESE
5000 €
MIGNANO CLAUDIO - Asti
Tel 0141 760230

SPITFIRE 1500, 1979, BIANCO, HARD TOP
RESTAURATA, SCARICO DOPPIO
MOSCATELLI MARCO - Vercelli
Tel. 348 7093951

SPITFIRE Mk II, 1965, VERDE, ASI, FIVA,
CAPOTE BEIGE, RAGGI, RESTAURO TOTALE,
ACCESSORI E RICAMBI, 15.000.000 €
SIRDONE ROMANO – Pistoia – Tel. 348 2609457

SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE VERDE
HARD TOP, PORTAPACCHI – 5700 €
GIACOMELLO DAVIDE - Vicenza
Tel. 0444 785206 - 340 2316521

SPITFIRE Mk. IV, 1972, BIANCO
9000 €
SACCARDO UMBERTO - Vicenza
Tel. 333 4616303 - 0444 545167

SPITFIRE Mk. IV, 1972, VERDE,
HARD TOP, TONNEAU, 6000 €
ALBERTO NICOSIA - Bologna
Tel. 051 532008

SPITFIRE Mk. IV, 1973, BIANCO
HARD TOP, RESTAURATA ,8000 €
VACCARELLA GIACINTO - Trapani
Tel. 338 6689099

SPITFIRE Mk. IV, 1974, ROSSO
5000 €
CUTRUPI ANTONIO - Reggio Calabria
Tel. 0965 894463 - 347 8188475

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

SPITFIRE 1500, 1977, CARMINE RED
CAPOTE E INTERNI NUOVI – 8000 €
RUBINO NUNZIATO - Milano
Tel. 347 4020535

SPITFIRE 1500, 1978, AZZURRO
HARD TOP, CERCHI A RAGGI, € 7000 Tratt.
CROSARA MATTEO - Trieste
Tel. 348 8209898

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

SPITFIRE Mk III, 1969, BIANCA, RAGGI
RADIATA CON TARGHE ORIG., 5500 €
MARTELLO SERGIO - Como
Tel. 338 7297577

SPITFIRE Mk. IV, 1972, ROSSA
RESTAURO DA CONCORSO, € 10.000
CHERUBINI CRISTIANO - Pavia
Tel. 347 3251010

SPITFIRE Mk. IV, 1972, VERDE INGLESE
INTERNI IN PELLE, 6500 €
DI FEBBO ENRICO - Foggia
Tel. 348 2746173

SPITFIRE Mk. IV, 1973, VERDE
HARD TOP, CERCHI A RAGGI, 7000 €
CASARSA DARIO - Udine
Tel. 0432 729622

SPITFIRE Mk. IV, 1973, ROSSA
COMPLETA, 3000 €
PARRELLA GIUSEPPE - Verona
Tel. 338 2284779

SPITFIRE Mk. IV, 1974, VERDE
HARD TOP, 5000 €
MESSURI MARIO - Napoli
Tel. 335 6856964

SPITFIRE 1500, 1976, CARMINE RED, RAGGI,
RESTAURO DA CONCORSO, € 10.000
VERTALDI MARIANO - Caserta
Tel. 338 1732280 – 0823 302263

SPITFIRE 1500, 1977, COLORE ROSSO
MOTORE RIFATTO, € 6700
Off. DE GIOBBI ROBERTO, Sondrio
Tel. 0342 670424

SPITFIRE 1500, 1978, JAVA GREEN
COMPLETA, € 6000
GUIDI GIOVANNI - Rimini
Tel. 333 7189870

CERCO SPITFIRE 1500, INCA YELLOW,
ORIGINALE, BUONE CONDIZIONI
LORENZO PARIS
Tel. 339 2393436

PORTOBELLO'Spit

Rubrica di compravendita e scambio di ricambi e accessori Spit

PER **SPITFIRE 4** VENDO: MOTORE, CERCHI CARBURATORI, CAMBIO, COFANI, ECC.
MASOTTO ANDREA - Verona
Tel/Fax: . 045 942334

PER **SPIT 4/Mk II/Mk III** VENDO HARD TOP
OLIVATI EROS - Verona
Tel. 347 4158989

PER **SPIT Mk. IV/1500** VENDO TONNEAU COVER ORIGINALE NUOVO, 150 €
AGOSTINACCHIO GAETANO - Belluno
Tel. 333 6229596

PER **SPIT Mk. IV/1500** VENDO HARD TOP
FESIO PATRIZIO - Padova
Tel. 049 8713779

PER **SPIT Mk. IV/1500** VENDO HARD TOP
CARESTIATO PAOLO - Torino
Tel. 347 2252861 - 011 9460047

PER **SPIT Mk. IV/1500** VENDO HARD TOP
PONCHIA PAOLO - Padova
Tel. 049 8976491

PER **SPIT Mk. IV/1500** VENDO HARD TOP
NOE' PIETRO - Pavia
Tel. 0382 24419 - 338 5815334

PER **SPITFIRE 4** VENDO: COFANO ANT. TELAIO CON SOSPENSIONI E RUOTE PARABREZZA, VETRI, STRUMENTI ECC.
VISENTINI DAVIDE - Vicenza
Tel. 0424 861326 - 368 7323580

SPITFIRE Mk IV PER RICAMBI CON HARD TOP + RICAMBI PER **SPITFIRE 4**
MILILLO CLAUDIO - Roma
Tel. 333 7269905

PER **SPIT Mk. IV/1500** VENDO HARD TOP E PORTAPACCHI CROMATO , € 300 tratt.
DAVOLI GIORGIO - Reggio Emilia
Tel. 0522 383288 (uff.) - 0522 372313 (ab.)

PER **Mk. IV** VENDO SEMIASSI POST (80 €) PIGNONE E CORONA (220 €)
PER **SPIT 1500** COLLETTORE SCARICO (75 €)
RIOLA' FRANCO - Asti
Tel. 0141 202315 - 338 6342282

PER **SPIT Mk. IV/1500** VENDO HARD TOP
LEVORATO ALESSIO - Venezia
Tel. 348 8714402

PER **SPIT Mk. IV/1500** VENDO HARD TOP
CRUSCOTTO, LUCE TARGA, GHIERE FARI
OSTINI MARCO - marco.ostini@libero.it

PER **SPITFIRE 4** CERCO MASCHERINA ANT. E GANCI FISSAGGIO CAPOTE POST.
ANTONIAZZI RANIERI - Pavia
Tel. 0383 82243

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 **SPIT Mk IV/1500** VENDO HARD TOP
E VOLANTE MOTOLITA NUOVO - 500 Euro
NUNZIO VARRICCHIO - Benevento
Tel. 347 8167887 - E-mail : nunzio.varrichio@tin.it

PER **SPIT Mk. IV/1500** VENDO
HARD TOP E RICAMBI ELETTRICI
CLAUDIO FIORENTINI
Tel. 328 8277255 - claudioea@libero.it

PER **SPITFIRE 1500** VENDO PORTE
COFANO POST, PARAURTI POST, FANALI
CAPOTE CON TELAIO, SPINTEROGENO
ALTERNATORE, BOBINA, LUCE TARGA
CRUSCOTTO, STRUMENTI ECC.
PAOLO MONTEVERDI - Lodi
Tel. 335 6466116

Le novità di Eros...

Eros Olivati di Verona è il possessore della Spitfire 4 più anziana iscritta al RITS. Con il numero di telaio n. 672 è una delle primissime costruite e fino a prova contraria la più anziana circolante in Italia. E così Eros da buon appassionato spitfairista è anche diventato scrittore e il primo libro scritto in Italia sulla Spit è opera sua. Come è opera sua Elia, il primogenito di casa Olivati nato da pochi mesi è già appassionato di Spitfire! Come dicevamo il libro sulla Spitfire sarà il primo libro in italiano dedicato completamente a questo modello con la storia, l'evoluzione dei vari modelli, le schede tecniche, tantissime fotografie di modelli e particolari utilissime per effettuare il restauro, insomma una guida imperdibile per tutti noi appassionati di questo modello. Sarà edito dalla Libreria dell'Automobile e disponibile molto presto a catalogo. In attesa di poterlo sfogliare e leggere facciamo i nostri complimenti a Eros per la sua opera e soprattutto per Elia, il nuovo piccolo socio del RITS!

