

Motori Italiani d'Epoca

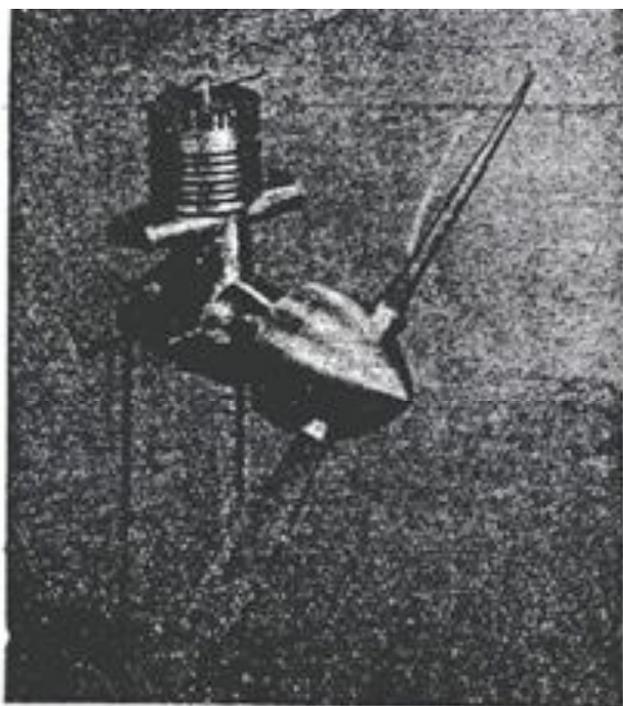
Progettista: Anno **MORANDI** - **Giorgio BARBIERI**

Località: Parma

Profilo:

Produzione:

Zeuss C 6 1948 D S 5,91 5,97 20 19,5 310 1 B RDRV CW



«Zeus C. 6» di Morandi e Barbieri: tipo recentissimo di autoaccensione.

Biografia:

Fonti:

- Motori Italiani d'Epoca - Supplemento bis de "L'Aquilone" N. 6
- Almanacco SAM n. 1
- A. Losappio - "Motoristica Italiana" - L'Ala 1947

ZEUS - C.6

Lo Zeus C. 6 » costruito a Parma dapprima in sede sperimentale per entrare in questi giorni poi in lavorazione in serie, è opera degli aeromodellisti Morandi Annio e Barbieri Giorgio costituitisi in ditta da circa un anno.

Entrambi sono ben noti nel campo aeromodellistico, Morandi per l'aver conquistato nel 1938, com'è noto, il primato internazionale di durata per veleggiatori. Barbieri, più giovane, per aver vinto, tra l'altro, nella categoria veleggiatori le gare di Firenze nello scorso anno.

La grande esperienza acquistata da Morandi in fatto di meccanica fina, prima e durante la guerra presso le officine micromeccaniche O.M.I. di Parma (strumenti per velivoli) e poi presso officine tedesche di precisione durante la sua prigionia, gli hanno permesso, insieme a Barbieri, di ideare un motore che si dimostra indubbiamente tra i migliori.

Pur essendo anch'esso monocilindrico, come quasi tutti gli altri, ed essendo costruito con procedimenti classici, per alcune sue parti, lo "Zeus C. 6" è un motore che per quasi tutte le sue linee di progetto si differenzia dagli altri soprattutto per i risultati che fornisce ed i suoi 12/13000 giri al 1' sono effettivi e reali come hanno dimostrato le più severe prove pratiche. La cilindrata effettiva è di 5,91cc con un alesaggio di mm 19.5 ed una corsa di mm 20.

Costruttivamente è fuso in conchiglia in un solo blocco in lega leggera, il cilindro è formato da una canna in acciaio speciale rettificato e lappato: l'albero motore è in acciaio ad alta resistenza e trattato termicamente, quindi rettificato con altissima precisione.

Il pistone è in ghisa perlitica senza fasce elastiche ma a perfettissima tenuta grazie al procedimento speciale di costruzione, l'albero motore è su bronzina e cuscinetto a sfere anteriore. L'alimentazione è fornita da una valvola rotativa di speciale disegno, situata nella parte posteriore del carter.

Il peso del motore senza elica è grammi 310. Le prove al banco ed in volo sono in atto anche attualmente, non tanto però per la messa a punto del motore che è ormai stata ultimata, quanto per lo studio di una speciale elica automatica, com'è visibile dalle foto, e per la quale non vengono per ora forniti particolari tecnici volendo i costruttori, giustamente, parlarne quando essa sia uscita dalla fase sperimentale. Tanto quest'ultima quanto il motore sono studiati specialmente per l'esportazione ed è certo che lo Zeus per la sua alta velocità sarà tra i diesel più adatti per i modelli "control line".

