

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: **Lorenzo PENNA**

Aeropiccola

Località: **Torino**

Via Genova 168 (To)

Profilo:

Produzione:

Pantera PL 10	1950	G	S	10	-	400	2	B	RDRV	CW	
Penna 10	1951	G	S	10	-	430	2	B	RDRV	CW	1952?

Biografia:



Modellismo* - N. 44 - mar/apr 1962

Fonti:

- F. Galè - Old Timers Gazette - Motori d'Epoca (Ilario Biagi - Mario Perrone) in Modellistica - giu 87
- Modellismo n. 45 maggio/giugno 1952



NOVITÀ MOTORISTICHE NAZIONALI

IL "PANTERA,"

Più volte su questa rivista abbiamo pubblicato e illustrato le caratteristiche di motori motori nati dai modellisti di tutto il mondo. Questa volta però abbiamo il piacere di presentare ai nostri lettori l'ultimo prodotto della motoristica nazionale, un prodotto che sale indubbiamente al livello della migliore produzione motoristica americana.

Progettato e costruito in serie da L. Penna, il ben noto automobilista italiano, per conto esclusivo della Ditta Arzapiccola (corso Peschiera 112 - Torino), questo motore si è subito imposto all'attenzione dei costruttori italiani ed in un anno di vita ha già colto numerose af-

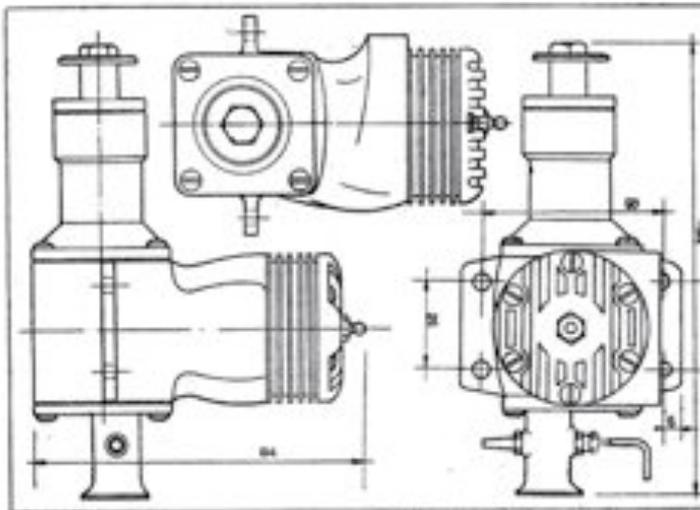
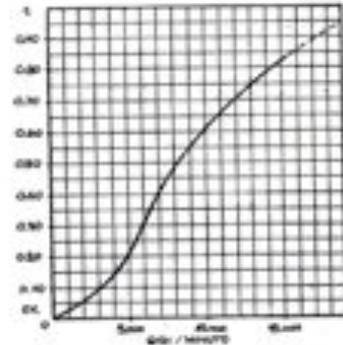
formazioni nel campo automobilistico classificandosi, tra l'altro, al secondo posto nel Gran Premio Milano.

Le caratteristiche di questo motore possono riassumersi in breve, identificandosi con un ultimo tappeto poco/potenza ed accoppiando una buona sostanza con un elevatissimo numero di giri. Il carter è ricavato di fusione da una lega speciale; la parte superiore e la testa sono fortemente allettate. Lateralmente sporge uno scuro a larga base sempre ricavato di fusione e solidale con il carter; l'apertura interna è ricavata a forma con una speciale inclinazione per il deflusso dei gas. Tutte le condutture interne fra carter e camicia, particolarmente studiate, sono lucidate in modo da offrire la minima resistenza al passaggio dei gas.

Il tappo anteriore porta il manico con i cuscinetti ed è fissato al carter per mezzo di quattro viti tornite. Il tappo posteriore invece porta la valvola rotativa in lega leggera e la presa del carburatore a tromba. La camicia è in alluminio, un metallo speciale particolarmente vantaggioso per le sue qualità di durata. Il pistone è in lega leggera studiata per una giusta dilatazione; due lacci elastici assicurano la perfetta tenuta del pistone. La testata, stampata, porta speciali bruciatori al piede ed alla testa. L'albero è in acciaio al carbonio, fucinato in unico pezzo, opportunamente levigato e rettificato; poggia su due cuscinetti da banco S.K.F., serie vellee.

Il "Pantera" è a fusione con candele ad incandescenza e fornisce una potenza notevolissima; la quale, naturalmente, sale ancora con lo impiego di miscela alzata. Il rapporto di compressione è di 2:1; ma dopo il rodaggio può essere portato ad 2,5 per ottenere il massimo rendimento.

Questo motore si presta particolarmente, oltre che per le costruzioni automobilistiche, anche per modelli di macro e di U-control da velocità.



4

DITTA
**BRAGLIA
ROBERTO**

di BRAGLIA ARNALDO

MILANO

VIA PAOLO LOMAZZO, 34

**Il costruttore
meccanico**

Vasto assortimento
Pezzi staccati

**molle, ruote,
ingranaggi ecc.**

★

**Treno elettrico
Bral - scart. 0**

Si forniscono
pezzi staccati
del Treno Bral

**motori, ruote, pan-
tagrafi, pattini,
ganci, vagoni, ecc.**



NUOVI MOTORI SUL MERCATO ITALIANO

“PENNA” 10 cc

Questo motore ha vinto recentemente la 1^a prova del Campionato Italiano Automodelli disputata a Monza imponendosi con la sua elevata e soprattutto regolare potenza in una classe che finora era stata appannaggio della produzione americana. Non c'è miglior biglietto da visita per il motore realizzato dall'appassionato costruttore torinese. Bravo, Penna.

Con l'uscita di questo motore si può dire colmata quella lacuna che era finora costituita nella produzione nazionale dalla dei motorini da 10 cc di elevate caratteristiche.

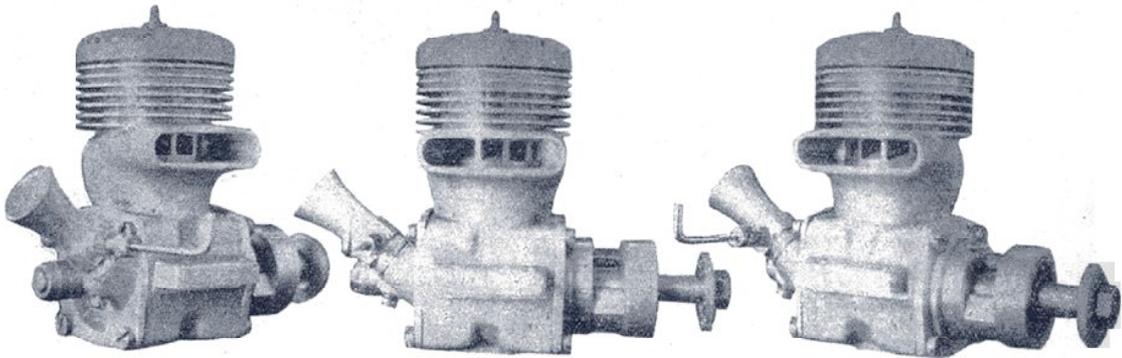
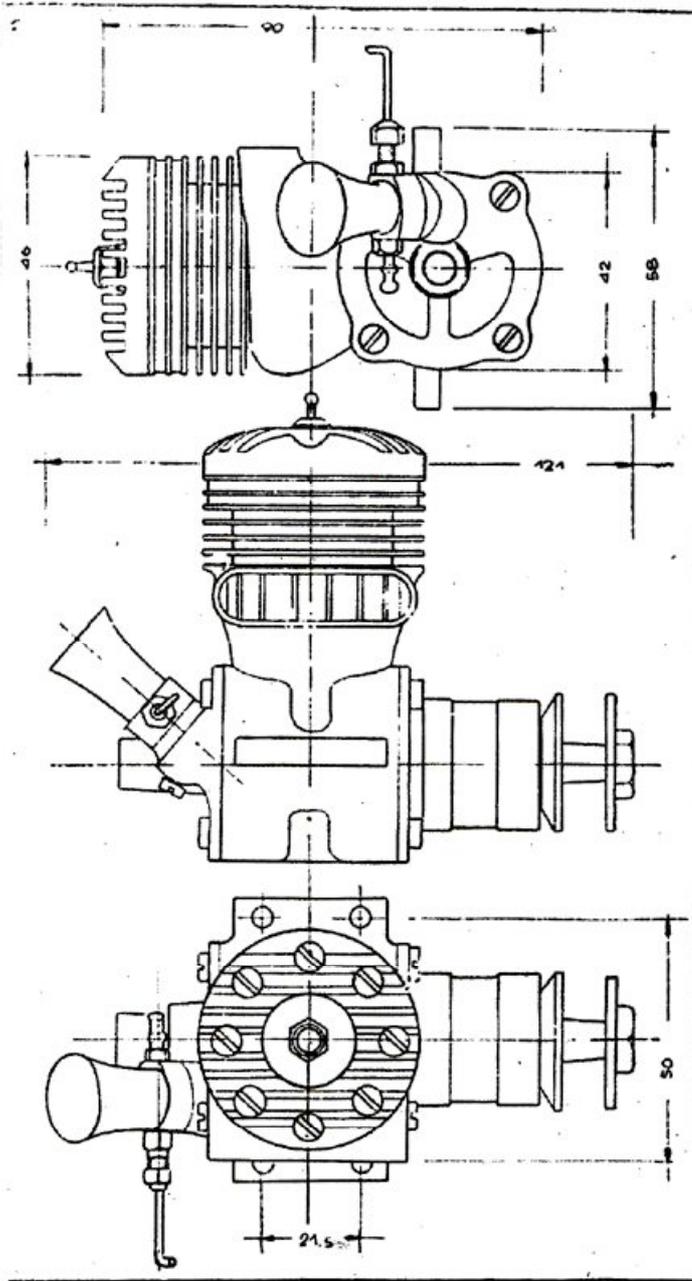
Il **Penna 10**, posto recentemente (maggio '52) in regolare produzione dalla Ditta Lorenzo Penna (via Genova 168 - Torino) viene presentato in due tipi: quello normale e quello speciale fornito di rullini sul bottone di manovella e di cuscinetto a sfere sulla valvola rotativa. Le caratteristiche dei due tipi, escluso questo particolare sono essenzialmente le stesse; il blocco carter è fuso in lega leggera, la camicia è in acciaio trattato termicamente. Il pistone è in lega leggera speciale trattato e fornito due fasce elastiche, la biella è in dural ed in testa ha una bronzina (tipo normale) od un anello con i rullini (tipo speciale). La valvola rotativa è montata sul tappo posteriore, anch'essa con la sola bronzina o con un cuscinetto a sfere; un piccolo foro provvede alla lubrificazione dell'albero durante il funzionamento. Il carburatore è inclinato verso l'alto lo in modo da facilitare l'applicazione di serbatoi sotto il livello dello spruzzatore, particolare molto importante specialmente per quei modelli da velocità dove lo spazio è piuttosto esiguo.

L'albero a manovella è montato su due cuscinetti a sfere, ricavato da barra di acciaio, con bottone applicato a caldo e trattato; gli aghi, in numero di 16, ruotano su di esso alloggiati e trattenuti per mezzo di due rondelle.

La camicia è in ghisa nitrurata; questo materiale si è rivelato il migliore, dopo diverse prove effettuate con acciaio speciale trattato oppure con ghisa ed applicazioni di cromo.

Questo motore, recentemente messo in vendita con la produzione di serie, ha già un passato glorioso, quando il prototipo ed i primi esemplari vennero montati sugli automodelli realizzati dal suo progettista e dal torinese Valinotto; memorabile l'accanito duello sostenuto nella prova del campionato automodelli a Milano, quando riuscì a piazzarsi al terzo posto alla media di 125 e rotti, con un breve distacco da coloro che l'avevano superato e che, oltre che dei famosi «Dooling 61» americani, si erano anche abbondantemente serviti di miscele ntrate. Si tratta, in definitiva, di un motore particolarmente adatto per modelli di velocità di qualsiasi genere, siano essi controllati in volo circolare che modelli di automobili e di motoscafi.

**E' il motore di massima cilindrata
che da tempo in Italia si attendeva?**



da "Modellismo" – Reprint a. III n. 9 – marzo 1951
ed anche da L'Aquilone n. 15 - 1952