

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: **Ing. Giorgio SUVERO** Motominima

Località: **La Spezia**

Profilo:

Non ricordo come ho generato l'associazione tra Ing. Suvero e Motominima. In realtà tutte e tre le fonti citate attribuiscono i motori a Motominima.

Produzione:

	4	Ciclone	1946	D	I	6,35	6,36	25	18	250				
A1	1	Ercolino	1946	D	S	2	2,03	18	12	150	0	B	SP	BW

Il Ciclone è concepito quale motore per autocostruzione

Biografia:

Fonti:

- Motori Italiani d'Epoca - Supplemento bis de "L'Aquilone" N. 6
- F. Galè - Old Timers Gazette - in Modellistica - Motori d'Epoca (Ilario Biagi- Mario Perrone)- giu 87
- Almanacco SAM n. 1

Motore al banco

IL MOTORE "CICLONE"

Caratteristiche: alesaggio mm. 18;
corsa mm. 25; cilindrata cmc 6,358;
giri al' 5000-6500; potenza HP 0,35;
peso gr. 250; potenza per litro-HP.
58,3; peso per HP Kg. 0,710.

Elevata potenza in rapporto al
minimo peso, piccolo ingombro, gran-
de velocità e facilità di messa in
moto a qualsiasi temperatura, costi-
tuiscono alcuni tra i principali pregi
di questo potente motore.

Il «Ciclone 6» può essere usato
indifferentemente sia in posizione
normale che invertito, senza variare
alcun peso.

Occorre soltanto far ruotare di 180°
il complesso carburatore serbatoio e
stringere nuovamente le 2 viti di
tenuta.

La sua costruzione non porta par-
ticolari difficoltà per chi ha suffi-
ciente pratica di lavorazioni me-
caniche: la tavola costruttiva poi
contiene tutti i dati necessari per
la costruzione dei singoli pezzi che
può essere eseguita da una qualsiasi
officina attrezzata per lavori di pic-
cola meccanica di precisione.

Vendiamo ora ad una breve de-
scrizione dei vari pezzi:

Il carter è ottenuto di fusione in
lega speciale di alluminio (silumin).
Su di esso viene fissato, mediante
4 viti, il cilindro, (anch'esso in si-
lumin) nel quale è stata piantata a
caldo, prima della finitura interna, la
camicia, in acciaio al nichel-cromo.

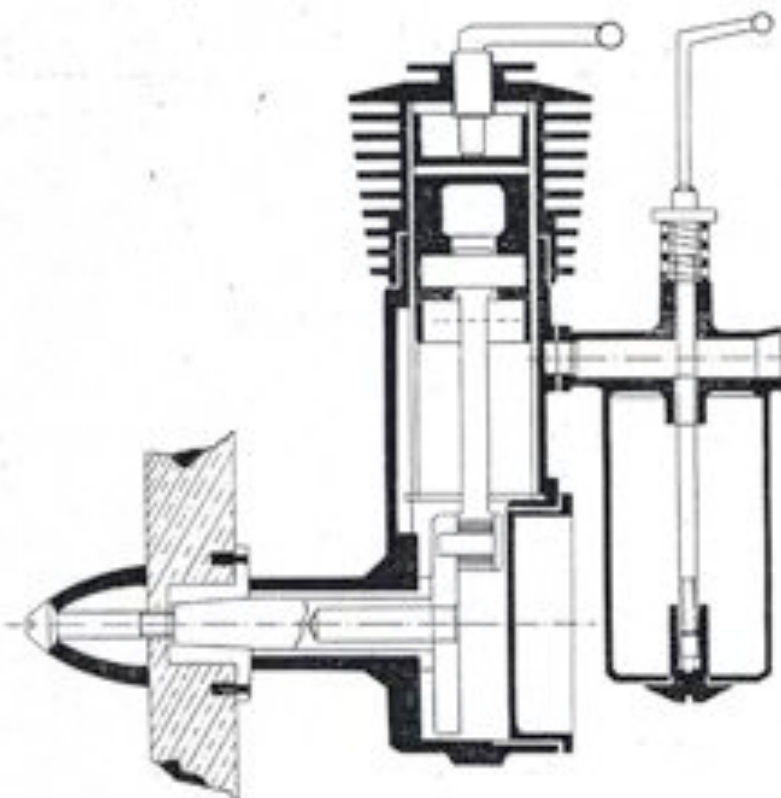
La testina portante le alette, è co-
struita in duraluminio e viene fis-
sata al cilindro mediante filettatura.

Il pistone è in ghisa a forte tenore
di carbonio, lavorato internamente
al tornio e alla fresa; porta il dia-
metro esterno perfettamente retti-
ficato e lucidato mediante abrasivo
finissimo sino al predetto adatta-
mento alla camicia che, già piantata
sul cilindro, avrà subito il medesimo
trattamento. Questa operazione deve
essere eseguita con la massima pre-
cisione in quanto, in massima parte
da essa, dipende il buon funziona-
mento del motore.

Il contropistone è anch'esso in
ghisa e deve essere finito accoppian-
dolo con molta precisione alla
camicia, nella quale deve scorrere
molto forzato.

La biella è ricavata al tornio da
un acciaio molto resistente (R=Kg.
60-80 mmq.).

In acciaio dello stesso tipo, è co-
struito l'albero che dovrà essere per-
fettamente rettificato, accoppiandolo



con molta precisione alla bronziina di
banco e a quella della testa di biella.
Tali bronziine sono ricavate da bronzo
fosforoso, che verrà usato anche per
la costruzione dello spinetto.

Il corpo carburatore è ottenuto

di fusione in dural: pure in dural
sono il serbatoio e lo spruzzatore.

L'ago ha forte conicità che per-
mette una facile regolazione ed è ricav-
ato da barra di acciaio.

GIORGIO SUVERO