

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: **Silvio TABERNA** - Off. Mecc. **MAURI Felice**

Vissuto: Località: **Milano**

Profilo:

Nel 1943-47 Silvio Taberna era responsabile dei controlli della [Micromotor](#)
L'ultimo componente del team era ed è vivo e vegeto ma di poca memoria. È Silvio Taberna che prossimo ai 90 anni si fa ancora le gare di bici su e giù per le alpi. Per rintracciarlo bisogna passare attraverso Ettore Bizzozzero che è un vecchio amico

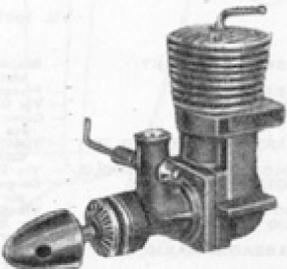
Produzione:

MT 247	1951	D	2,47	2,47	14	15	128	2	B	FSRV	CW
MT 247 A	1951	D	2,47	2,47	14	15	115	0	B	FSRV	CW
MT 247 S	1951	G	2,47	2,47	14	15	115	2	B	FSRV	CW
MT 247 SA	1951	G	2,47	2,47	14	15	105	0	B	FSRV	CW
MT 480	1951	D	4,81	4,82	17	19	195	2	B	FSRV	CW
MT 480 S	1951	G	4,81	4,82	17	19	180	2	B	FSRV	CW
MT 480 SF	1951	G	4,81	4,82	17	19	180	2	B	FSRV	CW

AEROMODELLISTI - AUTOMODELLISTI - NAVIMODELLISTI
due nuovi motori - **MT. 247** - **MT. 480** - oltre 15.000 giri

<p style="text-align: center;"><i>cc. 2,5 - HP. 0,25</i></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> <p>MT. 247 DIESEL peso gr. 128 ca. Lire 6000</p> </td> <td style="width: 50%; padding-left: 5px;"> <p>MT. 247 S. GLOW-PLUG peso gr. 115 ca. Lire 6000</p> </td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> <p>MT. 247 A. peso gr. 115 ca. Lire 6000 per volo libero - senza cuscinetti</p> </td> <td style="padding-left: 5px;"> <p>MT. 247 SA. peso gr. 105 ca. Lire 5800</p> </td> </tr> </tbody> </table>	<p>MT. 247 DIESEL peso gr. 128 ca. Lire 6000</p>	<p>MT. 247 S. GLOW-PLUG peso gr. 115 ca. Lire 6000</p>	<p>MT. 247 A. peso gr. 115 ca. Lire 6000 per volo libero - senza cuscinetti</p>	<p>MT. 247 SA. peso gr. 105 ca. Lire 5800</p>	<p style="text-align: center;"><i>cc. 5 - HP. 0,55</i></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> <p>MT. 480 DIESEL peso gr. 195 ca. Lire 8500</p> </td> <td style="width: 50%; padding-left: 5px;"> <p>MT. 480 S. GLOW-PLUG peso gr. 180 ca. Lire 8000</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">Motore particolarmente indicato per modelli telecontrollati e da inseguimento. MINIMO PESO - MINIMO CONSUMO</p>	<p>MT. 480 DIESEL peso gr. 195 ca. Lire 8500</p>	<p>MT. 480 S. GLOW-PLUG peso gr. 180 ca. Lire 8000</p>
<p>MT. 247 DIESEL peso gr. 128 ca. Lire 6000</p>	<p>MT. 247 S. GLOW-PLUG peso gr. 115 ca. Lire 6000</p>						
<p>MT. 247 A. peso gr. 115 ca. Lire 6000 per volo libero - senza cuscinetti</p>	<p>MT. 247 SA. peso gr. 105 ca. Lire 5800</p>						
<p>MT. 480 DIESEL peso gr. 195 ca. Lire 8500</p>	<p>MT. 480 S. GLOW-PLUG peso gr. 180 ca. Lire 8000</p>						

progettazione: **SILVIO TABERNA**
Consegna: entro aprile 1951 - Pagamento: anticipato - Imballo e porto contro assegno
Schiarimenti - Listini - Costruzione - Vendita:
OFF. MECC. MAURI FELICE - S. R. L. - MILANO - VIA ABANO N. 6



Biografia:

Fonti:

- Motori Italiani d'Epoca - Supplemento bis de "L'Aquilone" N. 6
- Motori Mauri-Taberna - Modellismo - n. 45 - mag/giu 1952 
- Pubblicità su Modellismo Reprint - n. 36 marzo 1951

NUOVI MOTORI SUL MERCATO ITALIANO

MAURI - TABERNA

2,5 e 5 cc.

La serie degli " M. T." prodotti dalle Officine Mauri di Milano su progetto di Taberna, tornano alla ribalta, perfezionati in ogni dettaglio, motori che rappresentano vera garanzia per il costruttore.

Una nuova interessante serie di motorini da cm³ 5 e 2,5 è stata lanciata recentemente sul mercato nazionale dalle Officine Meccaniche Felice Mauri di Milano (Via Abano 6). Si tratta di una riedizione con le opportune necessarie migliorie, di quegli stessi motori che già numerose affermazioni raccolsero sia in campo aeromodellistico che automodellistico, nel 1950 e '51.

M. T. 280

Partendo da quel prototipo, il motore da 5 e quello da 2,5 cm² sono stati sviluppati in modo da potersi adattare alle diverse esigenze dei costruttori. Prendiamo in esame il tipo da 5 cm³ M.T. 480 costruito in tre versioni:

- 1) versione autoaccensione (M.T. 480), che pesa circa g 195;
- 2) a candela incandescente con pistone in Acciaio priva di fasce elastiche (M.T. 480/5) del peso di g 180;
- 3) infine una ultima versione (M.T. 480/SF) a candela incandescente con pistone in alluminio, fasce elastiche e camicia in ghisa speciale, il peso è pressoché identico a quello del tipo precedente.

La caratteristiche generali di questa serie di motori sono le seguenti: alesaggio mm - 19 corsa mm 17 - cilindrata effettiva cm³ 4,818 - Max. giri-minuto oltre 14.100 con una potenza massima di CV 0,55.

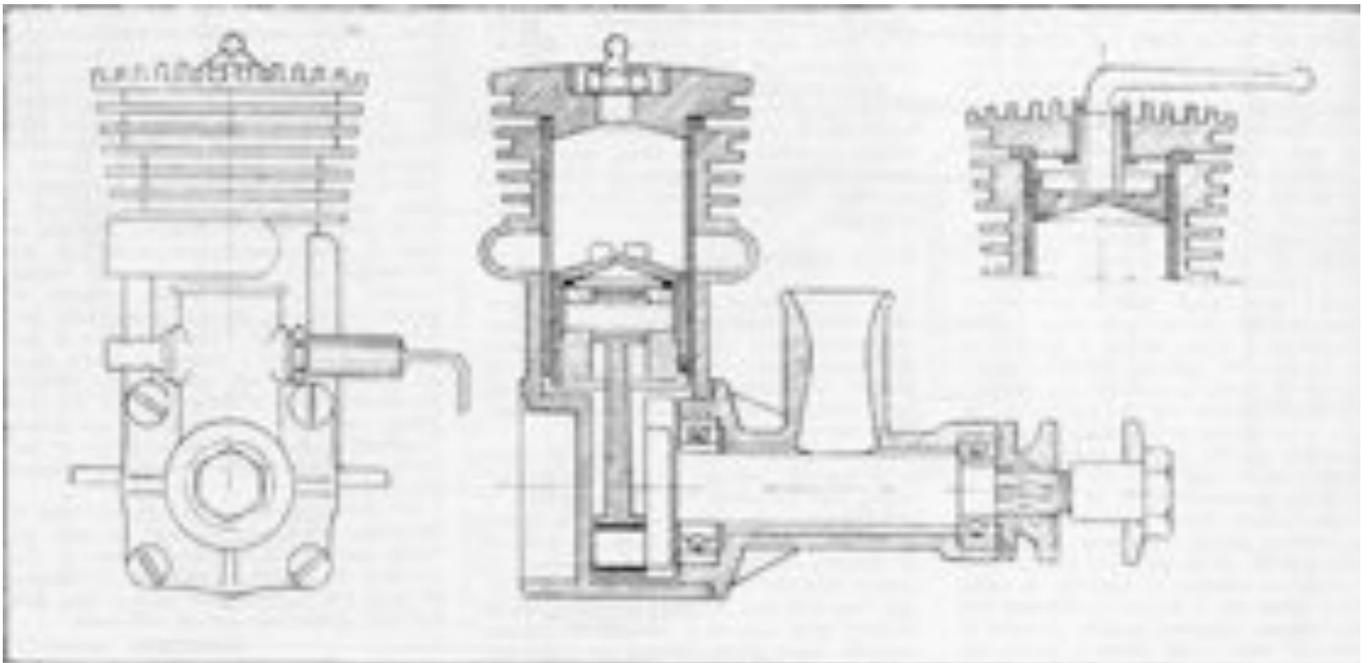
Il rapporto di compressione del tipo a candela incandescente di 1 : 10, logicamente variabile quello del tipo autoaccensione.

M. T. 247

Anche dei tipo da cm³ 2,5 esistono numerose versioni, ed esattamente quattro:

- 1) tipo ad autoaccensione con albero motore montato su cuscinetti a sfere (MT 247) del peso di gr. 128;
- 2) tipo a candela incandescente con albero motore montato su cuscinetti a sfere, pistone in acciaio privo di fasce elastiche (MT 247/5) dei peso di gr 15 circa;
- 3) tipo ad autoaccensione con albero motore montato su bronzina (MT 247/A), peso g 115 circa;
- 4) tipo a candela incandescente con albero motore montato su bronzina, pistone in acciaio privo di fasce elastiche (MT 247/SA), peso 105g circa.

Ed ecco le caratteristiche generali della serie da cm³ 2,5: alesaggio mm. 15 - corsa mm. 11 - cilindrata effettiva cm³ 2,473 - numero di giri massimo: oltre 14.000 con una potenza max di CV 0,25. Il tipo a candela incandescente ha un rapporto di compressione di 1 : 10. Naturalmente, il regime di rotazione varia a seconda del tipo di motore, del tipo di elica o volano che su di esso viene montato. Pur avendo ottenuto nelle prove risultati notevolmente superiori, il regime normale di utilizzazione dovrebbe essere compreso fra gli 8.000 e 14.000 giri al minuto.



l'MT 480 da 5cc. foto e trittico



L'MT 480 nelle parti che lo compongono.

Caratteristiche costruttive

- ❖ Albero motore: in acciaio trattato, cavo internamente, con elevatissimo carico di resistenza. E in pezzo unico, funziona su 2 cuscinetti a sfere e su una boccola ricavata da tubo bronzo trafiato.
- ❖ Biella: in acciaio stampato, leggerissima. con bronzine alla testa ed al piede.
- ❖ Camicia: in acciaio, pressata nel corpo motore. Pistone: in acciaio, senza fasce elastiche.
- ❖ Testina alettata: in alluminio speciale, tale da sopportare senza alcun danno temperature elevate.
- ❖ Porta pistone: in duralluminio,
- ❖ Spinotto: in acciaio,
- ❖ Corpo motore: fuso in lega extra leggera.
- ❖ Supporto albero: fuso in lega extra leggera, con bronzina ed alloggiamenti per i due cuscinetti.
- ❖ Nel tipo Diesel il contropistone per la regolazione della compressione è costruito in acciaio.
- ❖ Nel tipo SF il pistone, fuso in lega leggera speciale, è munito di due fasce elastiche in ghisa e lavora direttamente sullo spinotto senza interposizione del porta pistone. La camicia è costruita in ghisa.
- ❖ Nei due motori MT 247/A ed MT 247/SA l'albero motore lavora esclusivamente su bronzina (non hanno cuscinetti a sfere).



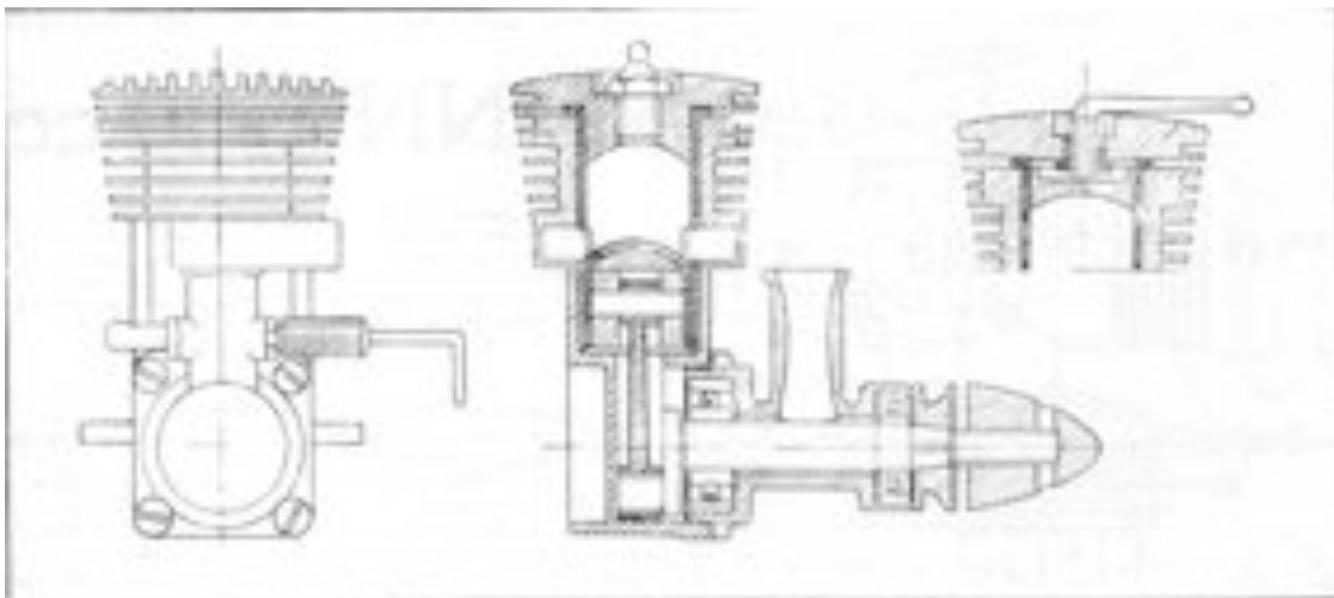
Prestazioni

Questi motori si prestano a tutte le applicazioni modellistiche e possono essere montati indifferentemente dritti, orizzontali o rovesciati.

Sono di facile e rapido avviamento a mano, sensibilissimi alla regolazione; solo il tipo MT 480) con fasce elastiche, talvolta, quando non ancora ben rodato, può dare qualche noia nell'avviamento a mano, ma la solita goccia d'olio, introdotta attraverso lo scarico, elimina questa eventuale difficoltà.

Il tipo MT 480/S ed in modo speciale l'MT 480/SF sono destinati a largo impiego, oltre che nei modelli telecomandati e da inseguimento, particolarmente nelle costruzioni modellistiche e navali.

Il tipo MT 247 Serie A (senza cuscinetti) è indicato solo per aeromodelli a volo libero.



La foto ed il grafico di questa pagina presentano l'MT 247 da 2,5cc