

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: Sauro Nazario ZANCHI e Sig.ra Anna

Piazzale S.Paolo, 10 24128 – Bergamo ma originario di Montecatini ove trascorre ogni anno ca. 6 mesi

tel. e fax 035 257141 cell. 347 475 53 32 07

sauro.zanchi@libero.it

Profilo:

Leva 1925 - aeromodellista dal 1935, nel 1940/41 con Adriano Losappio produce un 10cc 18 anni deportato in germania (1,5 anni), successivamente è stato a Savona dal 60 al 67 lavorando x la Ditta Magrini. (Cita tra gli amici Maisano, Coco, Cipolla)

Zanchi è una persona notevole che ha anche molta fortuna. Le conchiglie del MOVO D2 erano giacenti alla Aguzzoli di Milano e lui le ha ereditate, per interposti amici, quando la fonderia chiuse i battenti. Il suo MOVO D2 è quindi una sorta di seguito della produzione.

Va fatto un discorso diverso per il Super Elia di cui ha ricostruito la conchiglia (gli è costato una cifra da cui non credo sia mai rientrato). L'ì non c'era il progetto di riferimento del motore che fu prodotto in un sacco di versioni diverse ma tutte analogamente trasandate. Il progetto che Zanchi ha eseguito è più che altro da attribuire a Zanchi stesso che non sapeva come raccapazzarsi fra quale esemplare fosse opportuno riprodurre. Temo che alla fine abbia fatto la somma di tutte le caratteristiche che gli piacevano di più deducendole da almeno 4 originali diversi (molto diversi); non so se sia il metodo giusto. (Giacomo Mauro)

Produzione:

AL 1 con Losappio	1940/41	S	p	10cc			
Gr. elettrogeno	1947/49	--	1				
Movo D2 repl.	1989	D	280	2cc			
Super Elia repl.	1993	D	80	4,5cc	22	15,5	250
Sauro 6 (car)	1997->	S+G		6,28			

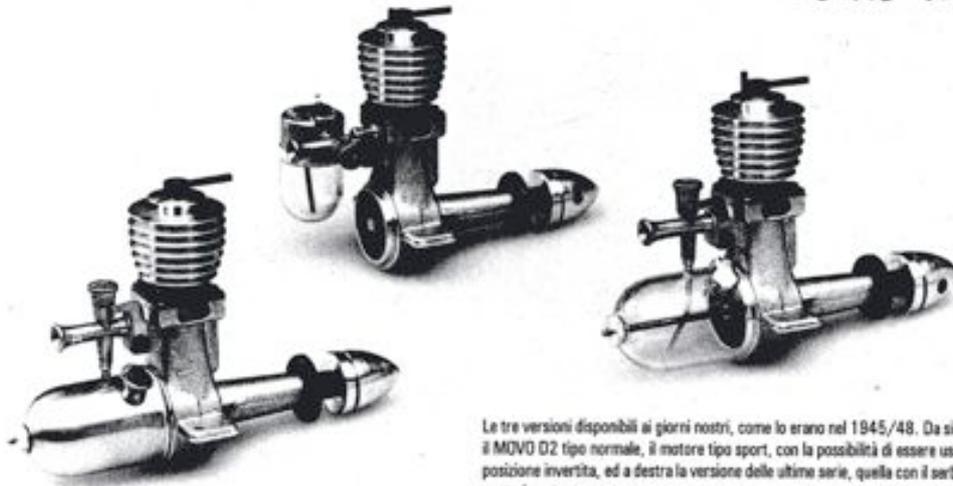
- * AL 1 a 15/16 anni, sauro a firenze-losappio a pistoia (fonderia buona) prototipo mai finito, la leva dell'anticipo terminava con un pomello rotondo
- * gruppo elettronico con generatore (Sergio Flori tavole)1947-9 poi svizzera dal 54 al 60
- * ing. xxx della Guzzoli fondeva x clerici (figlio Sandro non desidera essere coinvolto) Ha utilizzato in genere materiali migliori che nell'originale
- * movo serbatoio su tappo in ottone poi al D2S (sport) in posizione rovesciata
- * P. Chinn scritto un articolo su replica Movo
- * riduttore universale 10-15cc 20x8 a cinghia (Poloni articolo su Modellistica)

- * Replica Super Elia conchiglia prodotta da Sauro ma dopo 80 pezzi parte della conchiglia è stata persa dalla fonderia.
- * progetto di motore x ditta Compagnucci (in pensione consulenz x brown boveri) S. Marinella - nuova accessori frigo proprietario motore S 6,28 cc raffreddamento ad aria con ventola ca. 3000u pressofuso oltre che benzina va glow (automodello da divertimento radiocomandato) fatte anche le candele (ultimi 8 anni).

Fonti:

- F. Galè - Old Timers Gazette - Motori d'Epoca (Ilario Biagi - Mario Perrone) in Modellistica - giu 87
- Note di Giacomo Mauro
- Cortesia dello stesso
- Ivan Poloni - Movo D2 - Modellistica 11/90 
- Il Movo D2 ed altre repliche italiane- Modellismo 44 -1999 

Sauro Zanchi



Le tre versioni disponibili ai giorni nostri, come lo erano nel 1945/48. Da sinistra il MOVO D2 tipo normale, il motore tipo sport, con la possibilità di essere usato in posizione invertita, ed a destra la versione delle ultime serie, quella con il serbatoio posteriore trasparente.

MOVO D 2

UNA «REPLICA» CHE FA SOGNARE

di IVAN POLONI

Nei primi anni '40, nonostante le difficoltà dovute al conflitto mondiale che sconvolgeva il mondo intero, furono realizzati in Europa alcuni motori per aeromodelli la cui produzione era fatta praticamente in modo artigianale e per serie limitate. I progetti erano alquanto simili, ma nessuno imboccò la strada di una vera produzione industriale.

Il merito di iniziare un qualcosa di valido in tal senso in Italia spetta obbiettivamente alla ditta MOVO di Milano, che produsse negli anni 1945-1952 circa 5000 esemplari di un versatile motore ad autoaccensione da 2 cc di cilindrata, che con 12 mm di alesaggio, 18 di corsa ed 1/8 di HP conquistò d'impeto il favore degli aeromodellisti italiani ed esteri, come documentato dalle riviste dell'epoca.

Pensato, progettato e realizzato da Gustavo Clerici, con la collaborazione di Arve Mozzarini, il Movo D2 venne prodotto in serie e posto in vendita nel 1945 dal titolare della ditta Movo, con la lungimiranza e la passione che sempre lo contraddistinsero.

Fin dal suo primo uso sui campi di gara ottenne il consenso unanime degli aeromodellisti italiani, tanto che nell'autunno dell'anno successivo si classificò al 1°, 4° e 5° posto, in occasione del Campionato Aeromodellistico Alta Italia.

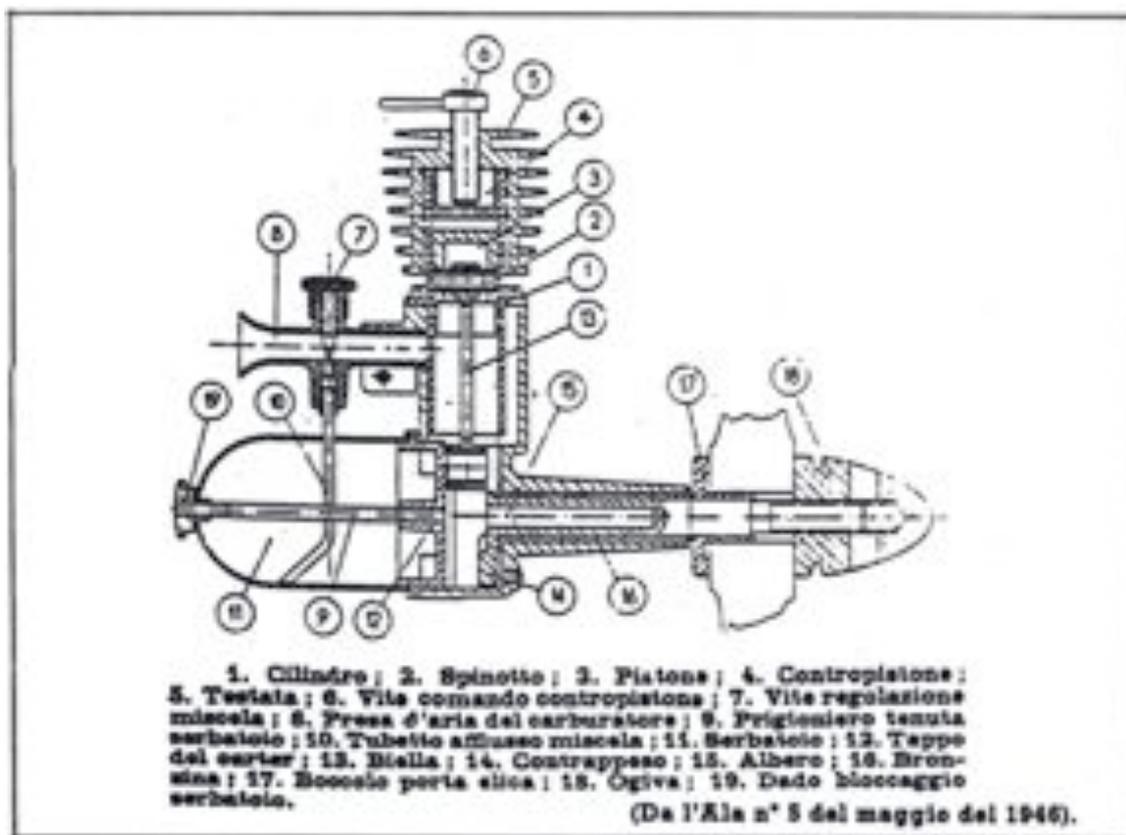
Con la prematura scomparsa di Gustavo Clerici la ditta Movo di Milano cessava la produzione del D2 ed interrompeva gli studi e le esperienze in corso per un aggiornamento e la evoluzione della micromotoristica.

In questi ultimi anni, con il crescente interesse per gli aeromodelli «oldtimer», un appassionato e volenteroso amatore di motori d'epoca iniziò una ricerca per poter replicare al meglio il Movo D2: le lunghe e costanti ricerche furono coronate da un successo imprevisto, culminante nel ritrovamento fortunoso delle conchiglie originali necessarie per le fusioni.

La gentile disponibilità all'uso di esse da parte di Alessandro Clerici, figlio di Gustavo, oggi titolare della ditta Movo, ed il buono stato di conservazione delle figure delle conchiglie, ma soprattutto la grande passione di chi si era prefisso di concretizzare la replica del Movo D2, hanno fatto sì che il sogno si traducesse in realtà.

Adattate, con non poche difficoltà, le conchiglie dei particolari pressofusi alle attuali tecniche di pressofusione disponibili, come pressione d'iniezione e sistema di estrazione, analizzati i materiali, rilevate le dimensioni su di un esemplare originale ben conservato, definite le varie tolleranze e i gradi di finitura delle superfici lavorate, vennero approntati alcuni prototipi, lungamente provati al banco con esito positivo.

Per chi se ne intende e per una maggior conoscenza dei componenti del motore e dei materiali utilizzati, è opportuno precisare che il carter è in lega di alluminio termicamente trattata, durezza 120 Brinell; il cilindro è in ghisa lamellare al NiCr (lappato), durezza 230 Brinell; il pistone è in acciaio ad alta resistenza, temperato e lappato, durezza 55-56 HRC; l'albero a gomito è in acciaio ad alta resistenza, bonificato, durezza 34 HRC; il contropistone e lo spinotto sono come l'albero a gomito; la biella è in bronzo all'alluminio, stampata a caldo, con durezza 185 Brinell; la testa alettata e l'ogiva sono in lega di alluminio, con durezza 120 Brinell.



Constatato che si era sulla strada giusta, prese il via l'approntamento di una prima serie di Movo D2; una volta montati in modo scrupoloso e provati tutti indistintamente al banco per la loro messa a punto, vennero corredati del certificato di garanzia, del manuale d'istruzioni e della scatola di imballo, tutti riprodotti fedelmente con gli stessi materiali e colori con cui li aveva, con dovizia, preparati quasi mezzo secolo prima Gustavo Clerici.

Inutile dire che il motore è andato a ruba e che la prima serie prodotta è stata assorbita quasi interamente da collezionisti e da numerosi soci dell'Associazione

Italiana Aeromodellismo Storico (Chapter 62): non poteva essere diversamente, poiché l'alta qualità dei materiali impiegati, la perfetta lavorazione dei vari componenti con macchine utensili a controllo numerico e le prestazioni del motore, hanno permesso di realizzare repliche veramente di qualità, curate per di più nel loro aspetto finale come un prodotto artigianale.

Il motore viene prodotto ed è disponibile nelle tre versioni aeromodellistiche che si sono avvicinate nel tempo e cioè:

1. MOVO D2: normale con serbatoio orizzontale in alluminio (versione iniziale).
2. MOVO D2s con il serbatoio verticale che permette il montaggio invertito del motore.
3. Come sopra ma con serbatoio in plastica trasparente (versione ultima).



In senso orario i quattro pezzi che replicano in modo perfetto il MOVO D2 che Sauro Zanchi offre: il motore, nella versione «SPORT» - la scatola che lo contiene, il libretto di istruzioni e la garanzia! Il tutto in puro stile anni '50.

Con la sua miscela originale composta da 50 parti di etere, 50 parti di petrolio chiaro (kerosene) e 30 parti di olio minerale (o ricino), il motore Movo D2 trascina, dopo un adeguato rodaggio, un'elica 10x6 (pollici) a 6000-6200 giri/minuto.

Le fotografie presentate consentono di ben visualizzare le tre versioni del motore, la cui piacevole «linea estetica» ha nuovamente suscitato l'ammirazione degli aeromodellisti.

Una nuova serie di motori è in allestimento e per chi volesse ulteriori informazioni o meglio ancora prenotare il MOVO D2 nella sua brillante «Replica 1989» può rivolgersi al seguente indirizzo:

ELDAP - Attenzione Sig. Zanchi Sauro
Via Cascinello, 2 - 20069 Vaprio d'Adda (Milano)
Italy - Tel. 0290965062, Fax 02-90966450.

Chi volesse invece contattare personalmente il realizzatore del «gioiello d'altri tempi» qual'è il Movo D2, lo potrà trovare nelle ore serali al suo indirizzo di casa, telefonando allo 035-257141: constaterà dal vivo quanta sia la passione e la competenza motoristica di Sauro Zanchi, un aeromodellista toscano degli anni '40 trapiantato a Bergamo e socio dell'attivissimo Gruppo Falchi. Con caparbia volontà, sacrificio ed abnegazione ha saputo far brillare gli occhi a tanti aeromodellisti del suo tempo che tutt'ora sono attivi e vegeti, suscitando nel contempo l'ammirazione delle ultime generazioni per lo perfezione e l'alto grado di finitura raggiunto con la sua «replica».

Complimenti e grazie da tutti anche da queste colonne!

IVAN POLONI

da "Modellistica" - 11/90

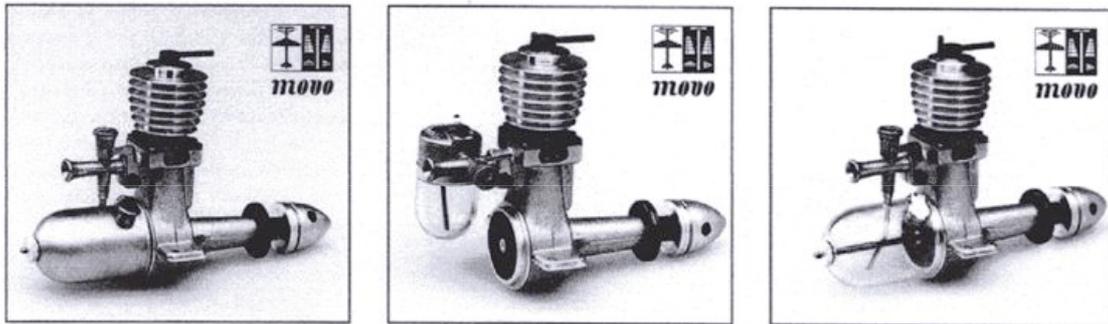
Il Movo D2 ed altre repliche italiane

Nei primi anni '40, nonostante le difficoltà conseguenti al conflitto che sconvolgeva l'Europa, in Italia furono realizzati alcuni motori per aeromodelli di produzione artigianale e per piccolissime serie: i progetti erano abbastanza simili ma nessuno imboccò la strada della produzione di grande serie e su una valida base commerciale. Il merito di aver iniziato a fare qualcosa di concreto per la commercializzazione dei motori per aeromodelli in Italia, spetta obiettivamente alla Movo che, con la lungimiranza e la passione che contraddistinse sempre il suo titolare Gustavo Clerici, negli anni dal '45 al '50 produsse circa 5.000 esemplari di un versatile motore da 2 cc di cilindrata, conquistando d'impeto il favore degli aeromodellisti italiani e stranieri. Pensato e progettato da Gustavo Clerici e realizzato nel 1944 con la collaborazione di Arve Mozzarini, il Movo D2, questo il suo nome, venne prodotto in serie e posto in vendita nel 1945 e, sin dal suo primo utilizzo sui campi di gara, ottenne il consenso unanime degli sportivi italiani, tanto che l'anno successivo, in occasione del Concorso Aeromodellistico Alta Italia, il vincitore utilizzava il Movo D2 ed altri due concorrenti con lo stesso motore occupavano il quarto ed il quinto posto in classifica.

Con la prematura scomparsa di Gustavo Clerici, la Movo cessava la produzione del D2 ed interrompeva gli studi e le esperienze in corso per un aggiornamento e l'evoluzione della micromotoristica. In questi ultimi anni, con il crescente interesse per gli aeromodelli old timer, Nazario Sauro Zanchi, un appassionato e volenteroso amatore di motori d'epoca, iniziò uno studio per poter replicare al meglio il Movo D2. Le lunghe e costanti ricerche furono coronate da un successo imprevisto, culminato nel ritrovamento fortunoso degli stampi originali per la pressofusione. La gentile disponibilità di Alessandro Clerici, figlio di Gustavo, la constatata possibilità di utilizzare gli stampi abbastanza ben conservati (anche se la loro vetusta concezione necessitava di un aggiornamento), ma soprattutto la grande passione di chi si era prefisso di arrivare a concretizzare la replica del Movo D2, fecero sì che il sogno si potesse tradurre in realtà. Gli stampi furono ripuliti dalla grafite solidificata ed aggiornati per le moderne tecniche pressofusorie, furono selezionate le materie prime occorrenti per i vari pezzi componenti il motore ed al tempo stesso interpellate numerose officine meccaniche in grado di lavorare ed approntare le parti che necessitavano di una particolare precisione. Non essendo stati reperiti i disegni originali, venne effettuato un attento controllo su di un motore dell'epoca, amorosamente conservato da un collezionista e, dopo i rilevamenti dimensionali e stabilite le durezza superficiali, le tolleranze ed i gradi di finitura, fu approntata una piccola serie di prototipi. Assemblati i vari pezzi e constatato che si era sulla giusta strada (infatti le prove al banco avevano dato un esito largamente positivo) prese il via la prima serie di Movo D2 che, una volta montati e provati tutti indistintamente al banco per la loro messa a punto, vennero riposti nelle confezioni che ricalcavano esattamente, come colore e materiali, le scatolette e le istruzioni preparate quasi mezzo secolo prima da Gustavo Clerici. Inutile dire che il motore è andato a ruba e che la prima serie prodotta è stata assorbita quasi interamente da collezionisti e soci della SAM Italia. Non poteva essere diversamente, poiché l'alta qualità dei materiali utilizzati, la perfetta lavorazione dei vari pezzi realizzati con modernissime macchine utensili a controllo numerico e le prestazioni del motore, che hanno largamente superato ogni più rosea previsione, sono state e sono tuttora curate artigianalmente e pignolescamente da un autentico "amante" della motoristica e dei micromotori in particolare. Il motore è ora nuovamente disponibile nelle due versioni D2 normale e D2 sport: la prima per un utilizzo in posizione verticale e la seconda con la possibilità d'invertire la testa del

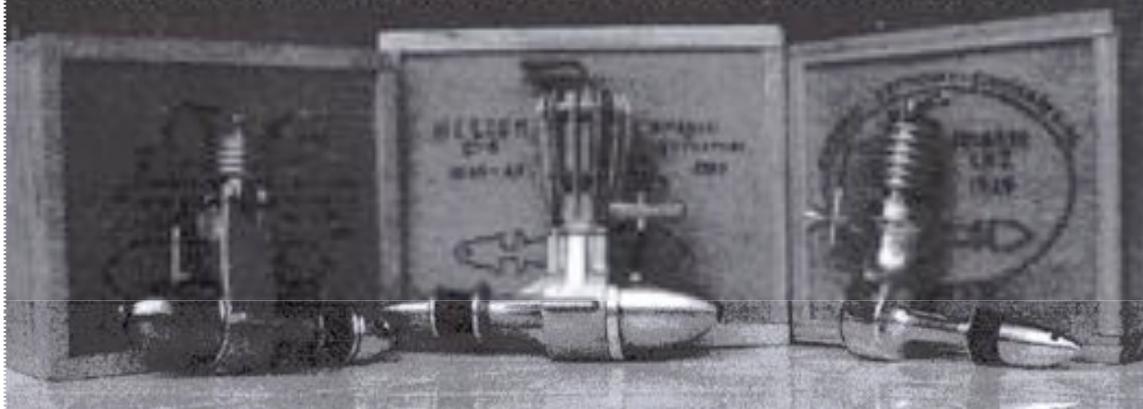
cilindro, posizionandola in basso rispetto all'asse motore; le fotografie consentono di ben visualizzare i due tipi di motore e la piacevole "linea estetica" che ha nuovamente suscitato l'ammirazione degli aeromodellisti. Come dicevamo, una nuova serie di Movo D2 è in fase di approntamento e ad essa verrà affiancata anche una nuova serie di "Super Elia", il motore da 4,5 cc del 1947 che Zanchi produsse in replica alcuni anni fa, immediatamente dopo il D2. Chi volesse ulteriori informazioni, o meglio ancora prenotare questi motori, si può rivolgere direttamente a:

N. Sauro Zanchi, P.le San Paolo, 10 24128 BERGAMO - Tel. 0351257141



Le repliche del Movo D2 prodotte da Zanchi. Da sinistra, il tipo "Normale", il tipo "Sport", con la possibilità di essere montato a testa in giù, ed ancora il tipo normale che, in una serie successiva, venne prodotto con il serbatoio in plastica trasparente.

A completamento della panoramica sulle repliche di produzione italiana, non si possono dimenticare il "Giglio 2", l' "Helium C-6" ed il "Folgore LN2", prodotti a Civitanova M. da Ambrosi & Gattafoni. Chi fosse interessato a questi motori si può rivolgere direttamente ad Alessandro Ambrosi, al numero telefonico 0733/812172.

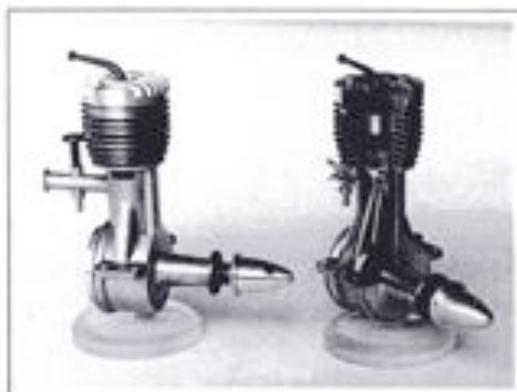


SUPER ELIA

Replica 1993

Questa volta, invece di un aeromodello, ho il piacere di presentare agli amici lettori della rivista una ben riuscita "replica" di un motore ad autoaccensione degli anni '40, a suo tempo progettato da Alberto Elia e prodotto in grande serie dalla Sezione Motori della ditta

Consiglio Direttivo dell'A.I.A.S. si è attivamente interessato in campo nazionale contattando i vari soci che, con idonea specializzazione ed attrezzatura, potessero realizzare i vari pezzi componenti il motore Super Elia. È stato un lungo lavoro preparatorio al quale, per la sua competenza, era stato incaricato il socio



Sauro Zanchi, che si è dato da fare ed ha ben coordinato l'organizzazione generale ed è ormai pronta, per gli amatori, la "replica 1993" del Super Elia.

Come già avvenuta qualche anno fa con la replica del Moto D-2, anche per il Super Elia la consociata e proverbiale "ac-

tores" hanno consentito di migliorare ulteriormente le prestazioni di un motore che già ai suoi tempi aveva favorevolmente impressionato chi lo utilizzava.

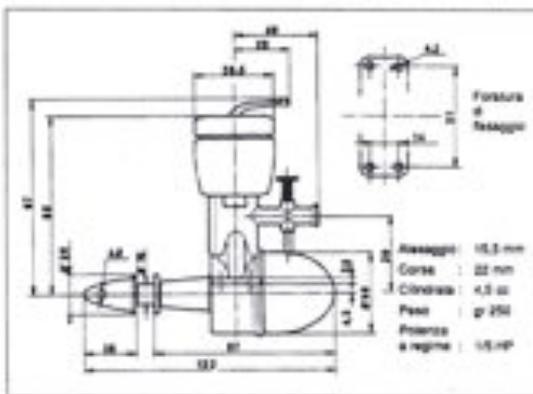
Fra la moltitudine di persone che si accortano di sapere che il motore esiste e va bene, ci sono sempre in buon numero quelli che, giustamente, vogliono saperne di più ed entrare nei particolari. La cilindrata è indicata in 4,5 cc come già 50 anni or sono, anche se in effetti la cilindrata reale è di 4,15. Taleggio è di 15,5 mm e la corsa del cilindro è di 22 mm. A seconda dell'elica utilizzata il motore compie da 6.500 a 9.000 giri al minuto e sviluppa una potenza pari al 1/5 di cv.

Sul libretto di istruzioni che era contenuto nelle scatole poste in vendita a metà degli anni '40 il peso del motore era indicato in 200 grammi mentre in realtà era più vicino ai 250 g, come constatato pesando e controllando il motore "bell'equa" gelosamente conservato da un amico di Sauro Zanchi: ed infatti tale peso è quello reale del Super Elia R/1993. La consegna dei motori avrebbe dovuto avvenire nel corso del 1993 ma vari motivi hanno ritardato l'assemblaggio dei vari pezzi che compongono ogni motore: è doveroso da parte mia, che scrivo queste brevi note, porre a conoscenza dei lettori che ogni singolo motore è montato personalmente da Sauro Zanchi, messo a punto controllandone il funzionamento al banco, spulato ed infine incartato per la consegna.

Aeropioggia di Torino.

Da soli due anni era terminata la guerra mondiale e la vita aeromodellistica riprendeva lentamente, sia pure fra tante difficoltà: dopo attenti ed accurati studi, sulla scorta delle precedenti esperienze acquisite con la realizzazione di altri micromotori della serie "Elia", il nuovo motore da 4,15 cc venne messo a punto dal progettista ed affidato all'organizzazione dell'Aeropioggia per la commercializzazione in campo nazionale ed internazionale. Il successo fu immediato e sono ancora numerosi gli aeromodellisti che ne ricordano l'affidabilità, il perfetto funzionamento e le piacevoli linee estetiche.

Per il sempre più numeroso e compatto gruppo dei soci aderenti all'Associazione Italiana Aeromodellismo Storico (pensate che hanno superato la quota di 350 associati e con le nuove adesioni del 1994 si stanno avvicinando ai grandi passi di considerevole numero di 400 soci) ed incalzato dalle continue richieste di chi vuole motorizzare aeromodelli Oldtime con repliche di motori d'epoca, il



na pignoleria" dell'aero-motomodellista Zanchi, pieno di nascita ma trapiantato a Bergamo da decine d'anni, ha fatto sì che il risultato finale fosse superiore alle aspettative. Pur conservando intatta l'estetica del motore anni '40, le moderne attrezzature di lavorazione e l'opportuno utilizzo di leghe metalliche (che meno secolo addietro erano ancora da inven-

Gli aeromodellisti che a suo tempo avevano prenotato il motore lo hanno già ricevuto o stanno per riceverlo chi volesse mettersi in contatto con la Segreteria dell'Associazione Italiana per l'Aeromodellismo Storico, per prenotare una copia dell'ottimo Super Elia R/1993, si affretti a telefonare al numero 0424/35058 (dopo le ore 20), poiché la disponibilità è limitata a poche decine di esemplari.

Per questa volta termino con l'augurio di un "buon rodaggio".

IVAN POLONI