

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: Alberto DALL'OGGIO - Breganze

36042 Breganze (VI) - Via Giacomo Matteotti, 11 **Vicenza**

www.albertodallogliomotori.it e-mail e-nova@libero.it

Profilo:

Il ragioniere **Alberto Dall'Oglio** (0445 300694) è nato nella provincia di Vicenza e non ha bisogno di troppe presentazioni dato che ha fatto aeromodellismo ai massimi livelli per tutta la vita. Cominciò a costruire motori nel 1979, essenzialmente per volo libero. Il carter rimase immutato fino al 1985. Già dal 1983 aveva cominciato a produrre qualche motore da velocità che ebbe un nuovo carter nel 1985. Il suo motore più riuscito è l'1cc da volo libero che nasce nel 1987 in due diversi allestimenti. In Italia ne esistono, forse, una trentina. Per decenni visse una doppia vita: quella d'irrepreensibile funzionario di banca durante il giorno e quella d'inesauribile costruttore di motori da campionati del mondo di notte. Per esempio, l'oro nei motomodelli conquistato da Rocca si deve ad uno dei suoi motori. Poi si stancò di vivere due vite separate e mollò il lavoro di bancario.

Raggiunta l'età della ragione si stufò della produzione, dato che le necessità dell'azienda gli impedivano di continuare a giocare col modellismo. Data via l'attività, ritornò a giocare coi motori e con gli amici. Ora, quando Alberto Dall'Oglio si vuole rilassare dalle angosce della produzione dei suoi motori da competizione (ritiene che i 40.000 giri' che ottiene dal suo ultimo 2,5 cc siano un risultato assai migliorabile) si dedica a riprodurre qualche gloria motoristica del passato. Qualche volta la sorte non è matrigna (troppo di rado), così Dall'Oglio è inciampato in un altro amico, della provincia di Pordenone **Antonio Vendramin**, e da questo incontro sono scaturite diverse nuove idee e realizzazioni mirabolanti. (Giacomo Mauro)

Produzione:

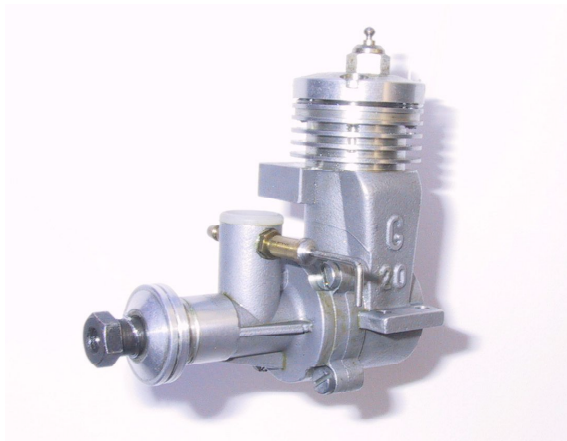
AD 15	1977	G	2,5
AD 06	1987	G	1
Ercolino - (1943)	1999	D	2
G 20 ST (3 venturi)	2000	G	2
AD 15 migliorato	2002	G	2,5
Antares 2	2003	D 32	2
Vivell 09 - (1948)	2004	D	1,606
B 40 T. Rossa- 1956	2004	D	2,5
B 40 T. Nera- 1956	2004	G	2,5

Fonti:

- il suo sito
- Giacomo Mauro - [Antares 2](#) - Modellismo n. 72 - dic 2004

1977

Nasce l' AD 06 1cc. E da allora ha praticamente dominato tutte le gare nazionali ed internazionali in cui è stato usato. Detiene anche un record AMA stabilito nel 1992 a Sacramento (California) da Bill Lynch.



G 20 Supertigre 2cc. Glow. Secondo motore replicato con minuziosa precisione, fuso in conchiglia scomponibile. Pistone con fascia elastica fornito come l'originale con 3 venturi per l'ottimizzazione dell'utilizzo.





Il range di repliche di Alberto Dall'Oglio...



**...e quelle attualmente disponibili
però l'Ercolino esposto l'ho comprato io.**

AD - 15

IL MOTORE con il quale ho vinto il Campionato del Mondo

Il primo articolo sull'AD-15 , con la prima foto, è apparso su Aeromodeller del dicembre 1978. Nel servizio sui mondiali di Combat, la notizia: Tomelleri, "top italian flyer", vola con un motore inedito, opera dell'ex Campione mondiale F1C (1965) Alberto Dall'Oglio, e impressiona tutti per la sua "impressive speed", ottenuta con normale miscela 1/4. "No nitro fuel", aggiunge il cronista britannico.

In Italia (nemo propheta vero Alberto?) restiamo all'oscuro di tutto fino all'8 aprile '79, giorno della prima prova di C.I. Volo Libero. Ebbene, udite udite, la gara degli F1C è vinta da un concorrente, non ancora "top italian flyer" purtroppo per lui, che porta all'esordio sui suoi modelli degli AD-15. E' ora dunque che qualcuno ripari alla mancanza, e racconti qualcosa di questa impresa.

I primi motori Dall'Oglio, cominciarono a consumare miscela, candele, ma soprattutto i soldi del costruttore, più o meno sette anni fa. Ricordo che, dopo esserci accordati per installare un motore su un mio modello, Alberto venne a casa mia con una cassetta piena di pezzi: assemblammo alcuni motori, li provammo tutti, ma quello che camminava di più era un prototipo ancora col carter in due pezzi, col tappo anteriore riportato, e quello misi sul modello.

I risultati, per quei tempi, erano abbastanza buoni; essendo un tre travasi, superava già i G-15 che avevo usato fino allora. Il meno soddisfatto era il costruttore, che si era subito reso conto quanto fosse indispensabile, per progredire nelle prestazioni, portare la precisione di tutte le lavorazioni a un livello superiore.

Rinnovare le macchine, imparare a fondere i carter, ricercare i materiali adatti: tutto questo, e tanti altri problemi, hanno preso qualche annetto. Il risultato, tangibile, è un motore ben lavorato, robusto (pesa 165 grammi), di largo respiro, con il suo albero da 12 mm con foro da 8 mm; su un banco scorrevolissimo, particolarmente curato, dove l'albero è libero, anzichè stretto sul cuscinetto anteriore. Camicia e pistone sono in acciaio, con le ormai tradizionali tre luci di aspirazione. Gira onestamente a 27.000 R.P.M. con un'elica da volo libero da 180x65 mm, con una riserva di giri notevole prima di perdere potenza.

I 150 Km/h del Combat di Tomelleri in voto orizzontale, con 24.600 R.P.M. a terra con elica da 90 mm di passo, danno 27.800 R.P.M. teorici a resistenza nulla del modello (o per meglio dire supponendo nulla in volo l'incidenza delle pale dell'elica).

Poichè ciò è poco verosimile, data la presenza del modello e dei cavi, i giri reali in volo devono essere qualcosa in più, e non è azzardato pensare a una progressione di 4.000 R.P.M. mentre il modello si porta da fermo alla velocità uniforme del volo orizzontale.

Negli F1C è un po' difficile misurare la velocità in volo, quindi ho dovuto ripiegare su misure di trazione al banco, fatte con le eliche da 180 mm di diametro usate sui modelli. La trazione aumenta progressivamente, insieme con la diminuzione del passo dell'elica, fino a raggiungere i 1.500 grammi circa a 27.000 R.P.M. e 65 mm di passo.

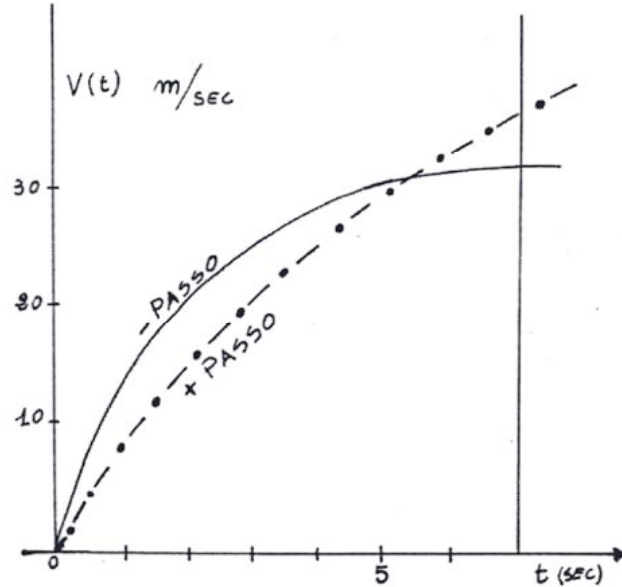
Con un'elica appositamente costruita per il banco, con passo 50 mm, l'AD-15 guadagna 2.000 R.P.M. e un buon 5% di trazione. Pare quindi che l'intervallo 27.000-30.000 R.P. sia l'ideale per questo motore e per gli F1C: dato che è difficile pensare a un migliore rendimento della elica a più alto numero di giri, non resta che collocare il regime di potenza massima in questo intervallo, e sfruttarlo per imprimere al modello la

massima accelerazione possibile, circa 1G in verticale, almeno nei primi secondi di salita.

Questo "zompo" iniziale dovrebbe ampiamente compensare una velocità di uscita leggermente minore, rispetto a quella ottenibile a fine salita con le eliche da 3 pollici di passo o più.

Questo discorso si riassume nel disegnetto a fianco, dove lo spazio percorso dai modello è l'area sottostante al grafico della velocità in funzione del tempo. Resterebbe da escogitare un sistema per verificarlo!

A parte queste ipotesi di utilizzazione, per le quali il sottoscritto chiede rispettosamente scusa, i buoni risultati in volo hanno spinto il rag. Dall'Oglio a impostare finalmente una piccolissima serie, ormai ultimata.



Resta ancora, per l'AD-15, la p
materiali forse, i tubi, le eliche, - . . . e il cronometro.

Auguri Alberto, per questa "impresa" che ha così poco di commerciale, e così tanto di quel sano, antico, sportivo "gusto della sfida".

Mario Rocca

da Modellistica 11/79



Antares 2

Dal motore originale alla replica: una storia tutta del Nord-Est

di Giacomo Mauro

Da un parziale "test di sopravvivenza", dell'Antares 2 si è stabilito che sopravvivono soltanto tre motori (due in Italia ed uno in Inghilterra). Supponendo che esista ancora il 10% di quanto complessivamente prodotto, l'intero lotto dei motori realizzati dal primo dei personaggi della storia che state per leggere, dovrebbe aggirarsi fra i 30 ed i 50 esemplari, un po' variegati come cilindrata.

I protagonisti della storia

Elios Vantini fu il primo industriale italiano che, nella Padova di prima del '14, cominciò a produrre siringhe ipodermiche di vetro. Si disse che era un ingegnere dato che, se uno ha successo, dev'essere "dottore" per forza. Lui diceva di non essere ingegnere ma ingegnoso. Era un aeromodellista che, dato che ne era capace, decise di costruirsi dei motori.

E' scomparso una cinquantina d'anni fa (1954?), ma quello che sopravvive di lui, nella memoria di chi lo conobbe e nelle sue realizzazioni, è ancora tanto. Era un tecnico straordinario. Per esempio, intorno al '38. per superare i limiti dei motori ad accensione elettrica, costruì ed usò un motore glow da 1 cc ben prima che s'inventasse la glow plug (per lui era "accensione ad incandescenza"). Insomma, partecipava del "miracolo del Nord-Est" che fu la diffusa capacità di fare innovazione tecnologica. Nell'autunno del 1942 nacque qualche prototipo da circa 3 cc e qualche prototipo da 2 cc con serbatoio appeso. Prima della fine dell'anno realizzò l'Antares 4, il suo motore "diesel" più noto e più prodotto (forse 200 pezzi in tutto). L'anno dopo nacque l'Antares 2 che ricalca l'architettura del fratello più grande ma, grazie alle dimensioni ridotte, è più bello.

Tiziano Vicentini è di Verona e per molti dei suoi 79 anni ha costruito modelli da gara (0458 3445574). I motori li comprava da Vantini che, a quel ragazzo che si faceva 80 km in bicicletta da Verona a Padova (ed altrettanti per tornare indietro), dal gran signore che era, non sempre glieli faceva pagare. La bicicletta era una necessità "strategica" dato che i treni (quando c'erano) avevano la brutta abitudine di essere mitragliati con regolarità. Ammettiamolo pure: oggi il modellismo è meno pericoloso. Dobbiamo a lui ed al suo archivio tante notizie su Vantini. Inoltre, da segretario della RUNA dell'aeroporto di Bovolone, partecipò al Concorso Nazionale del '42 ad Asiago e del '43 a Firenze e vide e partecipò alla nascita del motore "diesel" in Italia.

Il ragioniere **Alberto Dall'Oglio** (0445 5300694) è nato nella provincia di Vicenza e non ha bisogno di troppe presentazioni dato che ha fatto aeromodellismo ai massimi livelli per tutta la vita. Cominciò a costruire motori nel 1979, essenzialmente per volo libero. Il carter rimase immutato fino al 1985. Già dal 1983 aveva cominciato a produrre qualche motore da velocità che ebbe un nuovo carter nel 1985. Il suo motore più riuscito è l'1cc da volo libero che nasce nel 1987 in due diversi allestimenti. In Italia ne esistono, forse, una trentina. Per decenni visse una doppia vita: quella d'irrepreensibile funzionario di banca durante il giorno e quella d'inesauribile costruttore di motori da campionati del mondo di notte. Per esempio, l'oro nei motomodelli conquistato da Rocca si deve ad uno dei suoi motori. Poi si stancò di vivere due vite separate e mollò il lavoro di bancario. Raggiunta l'età della ragione si stufò della produzione, dato che le necessità dell'azienda gli impedivano di continuare a giocare col modellismo. Data via l'attività, ritornò a giocare coi motori e con gli amici. Ora, quando Alberto Dall'Oglio si vuole rilassare dalle angosce della produzione dei suoi motori da competizione (ritiene che i 40.000 giri' che ottiene dal suo ultimo 2,5 cc siano un risultato assai migliorabile) si dedica a riprodurre qualche gloria motoristica

del passato. Qualche volta la sorte non è matrigna (troppo di rado), così Dall'Oglio è inciampato in un altro amico, della provincia di Pordenone, e da questo incontro sono scaturite diverse nuove idee e realizzazioni mirabolanti.

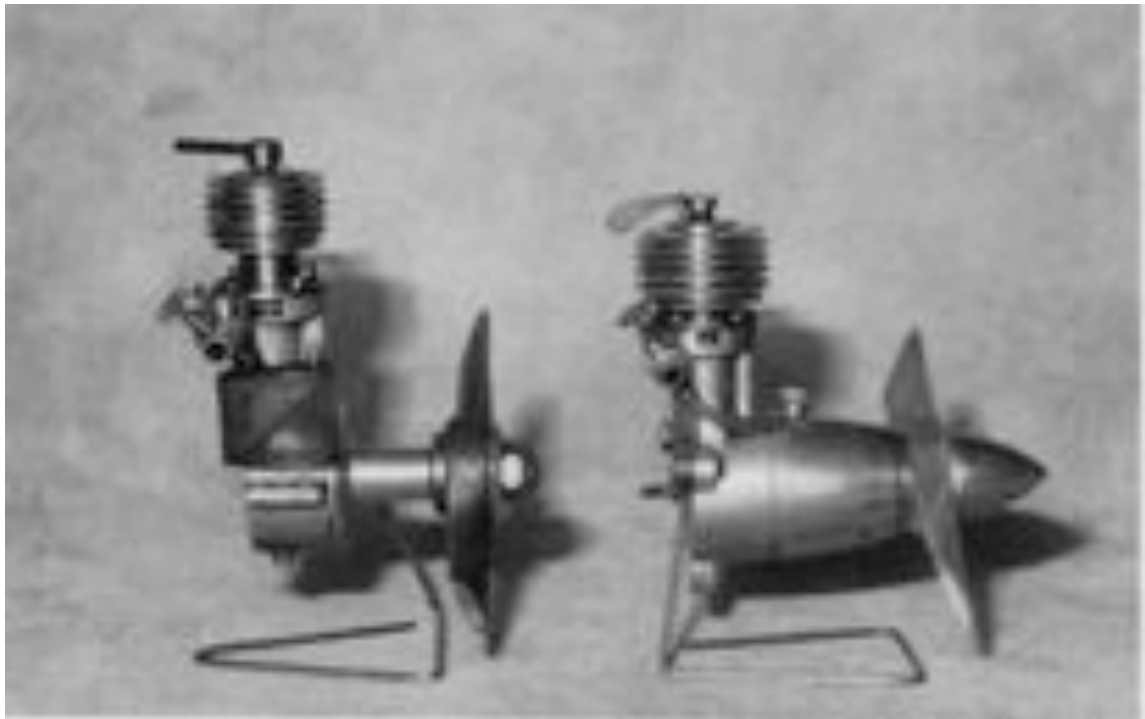
Antonio Vendramin ("Toni" per gli amici) si definisce il "garzon de botega" di Alberto Dall'Oglio. Ma gioca a fare il modesto. Un po' per dovere d'ufficio (è un industriale metalmeccanico con tanta esperienza personale) e molto per personale passione, è noto come produttore di carter modellistici splendidamente fusi in terra.

A lui piace la "lega Fiat", ovvero la lega di alluminio al silicio più rame che la Fiat usa per fondere i suoi prototipi. Gli piace perché ha ottime caratteristiche meccaniche, specie dopo un adeguato trattamento termico. Alberto Dall'Oglio casualmente ha sempre usato questa stessa lega su cui ha fatto personali aggiunte e così...

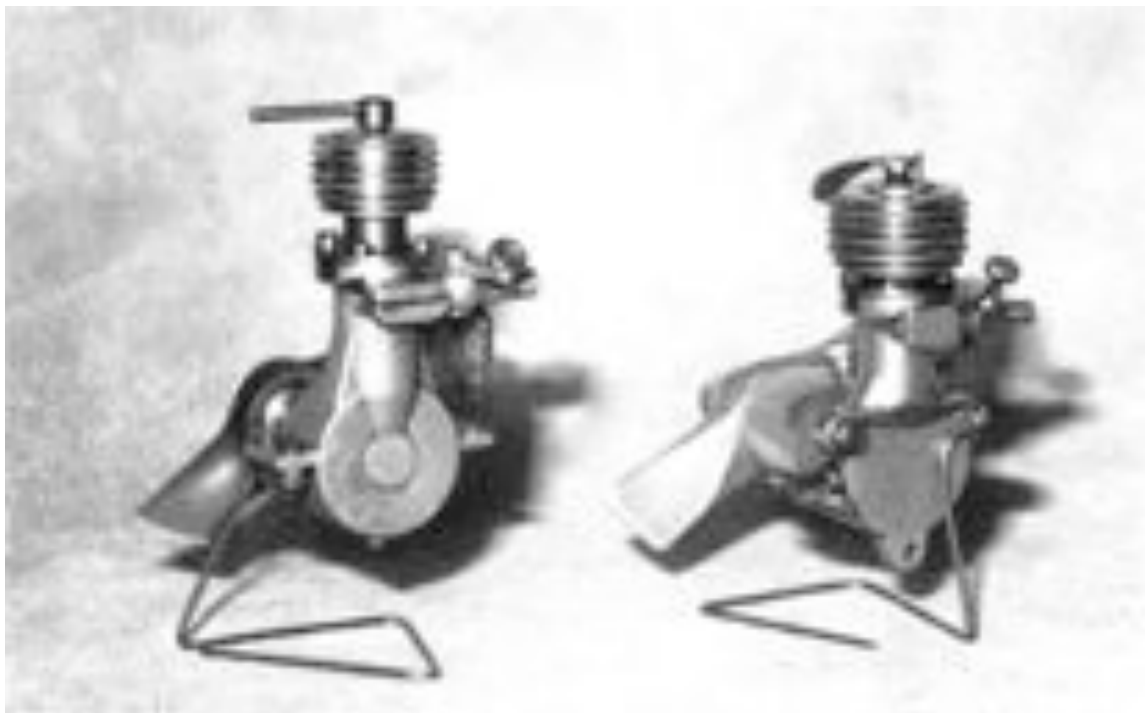
La "moda" del diesel in Italia ha una sicura data d'inizio: al Concorso nazionale del '42 ad Asiago comparvero due motori Dyno (non proprio il capostipite di tutti i diesel, ma quasi) che, funzionando senza candela, ruttore e bobina, rappresentavano un'autentica rivoluzione e furono subito oggetto di grande curiosità. Vantini non aveva bisogno di copiare "la tecnica motoristica", dato che sapeva fare da se, ma era in grado di far suoi principi di progetto (e magari anche la ricetta del carburante).

Intorno al 1992, **Tiziano Vicentini** regalò ad Amato Prati (un grande maestro) in segno di stima e di amicizia, due motori che aveva comprato proprio da Elios Vantini. Si trattava di due motori da 2 cc in diversi allestimenti; uno aveva il "normale" serbatoio sull'asse (comprato nel '44) e l'altro era uno dei prototipi con serbatoio appeso sotto il corpo carburatore realizzato a fine '42.

Salvatore Maisano li ottenne in prestito per includerne il profilo nella sua pubblicazione.



Il prototipo dell'Antares 2 e l'esemplare di serie appartenuti ad Amato Prati



La cosa andò per le lunghe ed Amato pregò me di fare il disegno. Non mi limitai alle linee esterne, ma ricopiai anche l'interno di quello "bello" (l'altro era assai diverso e stilizzato). Nei miei appunti registrai che su tutti i pezzi del motore che avevo smontato era stampigliato il numero 6. Era il 6° di quel lotto produttivo, ma chissà quanti lotti sono nati nel tempo. Poi apparve su un numero di MEW (una rivista inglese di motori) una richiesta

di soccorso per restaurare un rimasuglio di motore che veniva indicato come Antares 3 cc. Ottenute le foto, scoprii che le linee esterne erano identiche a quelle dell'Antares 2 (era marcato 13). Mandai copia del progetto all'editore per consentirgli il restauro.



In casa di Ninetto Ridenti, nel corso di una delle tante cene "per pochi intimi", Tiziano Vicentini dette un'occhiata al mio disegno del Vantini 2 e disse che c'era un errore sulla rondella di trascinamento. L'avevo ricopiata con pignoleria, ma la rondella montata su quell'esemplare l'aveva costruita lui, dato che l'originale, spessa solo 3 mm, filettata M6 x 0.75 e priva di godronatura frontale, dovendo essere serrata con forza per fermare l'elica, si spanava di continuo lui l'aveva ispessita sull'asse. Mi raccontò pure un sacco di particolari sapidi a proposito del metodo di avviamento. Tutti i motori di Vantini giravano in senso orario. Il lancio dell'elica avveniva poggiando il pollice della mano destra sull'ogiva e dando un colpo secco con l'indice sulla radice dell'elica. Ovviamente questo metodo imponeva la presenza dell'ogiva, ma si spanava anche quella! Poi passarono altri anni e ricevetti una telefonata da Alberto Dall'Oglio. Era domenica mattina ed avevo ospiti a pranzo.

Linda (mia moglie) cronometrò 75 minuti di chiacchiere (vi risparmio i dettagli della successiva lite domestica...) mi diceva di un motore di Vantini con la biella rotta che un amico gli aveva dato per farselo riparare. Così aveva scoperto che erano stati prodotti degli Antares di piccola

cilindrata e dalla linea particolarmente elegante. Il motore che gli era arrivato fra le mani era un 2,5 cc e voleva saperne di più. Gli mandai il progetto di quello che era stato di Amato, che però era da 2 cc. Gli raccontai il dettaglio della rondella di trascinamento che non era quella di Vantini. Seguirono altre telefonate per chiarire se era meglio riprodurre il 2,5 cc, che poteva essere solo un prototipo, oppure il 2cc che era stato prodotto in piccola serie. Con i disegni dell'Antares 2 di Amato, Dall'Oglio fece un controllo delle differenze con l'esemplare che aveva fra le mani. Scopri che tutti i pezzi erano stati marcati come sull'esemplare da 2 cc (quindi anche di quello ci fu una piccola serie). Non c'erano differenze né sulle linee esterne né sul posizionamento delle luci, ma l'alesaggio era diverso.

Decise quindi di costruire la conchiglia a gravità per il carter. Finito il lavoro della conchiglia (di per sé un'opera d'arte) seguirono altre telefonate dato che voleva chiarire se Vantini usasse fondere in conchiglia. Una risposta esaustiva non fui in grado di darla. Nel caso del motore Vega 7, un motore con accensione elettrica, la produzione del '40-'41 ebbe carter fusi in terra ed un'architettura complessiva più squadrata che, guardando il motore di fronte, mostrava lo scarico a sinistra. Nel '42-'43, la produzione riprese con belle fusioni in conchiglia, ma lo scarico era in posizione simmetrica: guardando il motore di fronte, stava a destra. Ho esaminato il carter dell'Antares 4 che possiedo (è il numero 95, quindi prodotto intorno al '45) ma non si capisce se esca da una conchiglia. D'altra parte, l'esame dei due Antares 4 superstiti, di quelli della primissima produzione, quindi prima di quelli con numero progressivo iscritto in un'ellisse davanti sul travaso, mostra solo attorno al canale di travaso tracce dell'originale "pelle di colata" e linee esterne meno nitide e squadrate rispetto agli esemplari sicuramente successivi. Questo farebbe pensare che gli Antares 4 furono prodotti col carter fuso in terra. Comunque vennero tutti rifiniti e spesso anche lucidati.

L'amico Dall'Oglio ha dovuto penare per rifinire, a mano, l'esterno dei suoi carter (che dopo la tempra arrivano a 1000 di durezza Brinnell), per ottenere un livello di finitura superficiale pari a quella dell'originale.



L'Antares 2 "replica" di Dall'Oglio. La sigla di chi ha riprodotto il motore posta sul tappo ("AD", in questo caso) è sempre eticamente doverosa. Una replica, infatti, dev'essere sempre immediatamente identificabile come tale, a scanso di spiacevoli equivoci...



Vantini faceva belle finiture sui motori per... affinità lavorativa". La sua azienda produceva siringhe di vetro che andavano rifinite anche sugli esterni. Di tanto in tanto inseriva piccoli lotti di motori per modellismo dentro la normale produzione aziendale. Strano a dirsi, ma tutte le operatrici delle macchine utensili erano indistintamente ragazze. Un pezzo quindi del passato motoristico del nostro paese viene dal lato delle donne. Il fatto è che quelle ragazze erano tante, mentre Alberto Dall'Oglio è uno solo così, anche a consumarsi le mani, è riuscito a rifinire solo 20 carter per il Memorial di Amato Prati ed un'altra dozzina poi.

Uno sguardo dal di dentro al motore chiarisce che ha le misure vitali tipiche di quelli ispirati al Dyno (12 mm di alesaggio e 18 mm di corsa) ma, nella danza delle cifre dei diagrammi di lavaggio, parrebbe un poco più moderno. Il Dyno infatti utilizzava un diagramma di distribuzione assai conservativo e quasi identico a quello dell'Antares 4 (100° di aspirazione, 100° di lavaggio e 130° di scarico) mentre l'Antares 2 "respira" un po' meglio (110° di aspirazione, 105° di travaso e 130° di scarico). Comparati i nostri esemplari di Antares 2, con Ninetto Ridenti ci siamo affrettati a fare un attento esame ed abbiamo concluso che la riproduzione è molto ben fatta. Giusto perché siamo pignoli abbiamo notato che il posizionamento angolare del carburatore, che non è stato nichelato come Vantini faceva sempre, sul progetto è meno inclinato. Anche la leva della chiavetta del contropistone appare un po' meno curva e manca il foro per lo spegnimento. L'esterno è stato ripreso dall'esemplare da 2.5 cc. Ci sono poche "licenze poetiche" nella riproduzione. Il tubetto d'alimentazione nell'originale era di ottone curvato attorno al supporto dell'asse in modo da pescare nel punto più profondo del serbatoio tramite un'estremità guarnita da una retina di ottone finissima. Il posizionamento era certo perché l'altra estremità del tubetto era saldata a stagno al carburatore. Nella riproduzione è di Vipla nera, in modo da rendere l'eventuale smontaggio del motore meno "acrobatico". Anche le due tenute di gomma sui fondelli del serbatoio non c'erano negli originali. La rondella di trascinamento è alla "Vicentini" ed in più ha una bella godronatura. Va raccontato un particolare importante per capire il livello della riproduzione: l'alettatura di testata del mio esemplare appariva troppo simile a quella dei Vantini originali che non avevano due alette di spessore uguale. Confesso che sul mio progetto le ho quotate uguali, ma le riproduzioni di Dall'Oglio non hanno questa colpa e mostrano la copia geometrica delle alette di testata dell'esemplare da 2.5 cc. Se mai esiste una differenza concettuale fra gli originali e le riproduzioni non si vede, dato che sta nel criterio di produzione. Dopo molti controlli Dall'Oglio concluse che gli originali erano fusi in terra, mentre le riproduzioni sono nate in conchiglia a gravità.

Gli altri pezzi Vantini li realizzava partendo da grezzi di fusione che venivano rifiniti di macchina.

Dall'Oglio ha prodotto invece tutti i componenti partendo dalla barra. Quando ha realizzati i supporti dell'albero (di Ergal non per contenere l'usura, ma per evitare ingranamenti col carter fuso) ed i corpi dei serbatoi, ha corso il rischio di annegare in mezzo ai trucioli. Vantini faceva girare l'albero direttamente sull'alluminio del carter ritenendo, con ragione, che i carichi in gioco fossero tanto bassi che non mettesse conto aggiungere una bronzina sull'alluminio di fusione che dovrebbe essere intorno al 10% di silicio (quindi roba buona, per gli standard dell'epoca). Purtroppo realizzava anche le bielle per fusione e non le imboccolava ed, in più, usava spinotti molto piccoli. Rapidamente le bielle "si stancavano". Questa scelta era assai criticata perché i suoi motori, molto belli ed efficienti, mostravano grossi problemi di usura, prima alla biella e poi all'accoppiamento. Alberto Dall'Oglio, ritenendo che i suoi motori debbano poter essere usati per molte ore di divertimento, ha irrobustito la biella (di Ergal) che ora alloggia uno spinotto pieno da F 4. Sulle alette di fissaggio il progetto mostra le sedi coniche per le teste delle viti che non ci sono nella riproduzione. Non è facile fare una sede conica che vada bene per tutte le viti del commercio e poi è un sicuro innesco di rottura. Parliamo ora del livello delle prestazioni del motore. Vantini, citato da Tiziano Vicentini, diceva che l'Antares 2 faceva 4.500 giri' ma non sappiamo né come li misurasse né con quale elica, quindi non abbiamo un vero paragone (pare usasse un'elica da 28x18 cm). La riproduzione viene accreditata di almeno 5.000 giri' il che è un risultato straordinario. Mi risulta che, al primo avviamento, qualche esemplare superi i 5.500 giri' con elica 12x6. Quelli che attribuiscono questi risultati ad eventuali modifiche "moderne" al diagramma di lavaggio sono in errore. I risultati sono stati ottenuti in similitudine geometrica con l'originale e quindi sono da ascrivere solo alla raffinata tecnica costruttiva di cui un "orefice" dei motori per modellismo come Alberto Dall'Oglio è in possesso. Parliamo allora di questa tecnica. Le camicie degli originali erano di acciaio al nichel molibdeno non trattato e non avevano alcuna conicità. I pistoni erano invece di ghisa, anche questa non trattata, ma avevano un profilo leggermente conico (di quanto non so - trovatemi un originale ancora da rodare e ne riparleremo). La moderna riproduzione mostra una camicia ancora cilindrica, ma di acciaio svizzero ETG 100. Chimicamente è uguale al C45, ma è più lavorabile ed ha superiori caratteristiche meccaniche e di stabilità alla tempra. I pistoni sono di ghisa mehanite e sono temprati, rettificati e poi lappati a mano fino al micron.

Il pistone della riproduzione ha una conicità di 0,01 mm ogni 10 mm. Entrambi gli occhi della biella sono stati lappati uno per uno, in modo che si adattino esattamente allo spinotto ed al bottone di manovella.

L'albero è molto fuori dal comune e non è di "ferraccio" come l'originale (che comunque era lappato su tutta la lunghezza), ma è realizzato in ottimo acciaio all'alluminio.

Il processo produttivo è complesso: viene prodotto il grezzo (si fa per dire) e viene temprato e "disteso" a 510 °C. Poi viene rettificato lasciando 2 centesimi di sovrametallo su tutta la superficie. Dopo riceve una nitrurazione gassosa a spessore (2 decimi di profondità) quindi viene rimesso in maschera ed ulteriormente rettificato per togliere col sovrametallo anche le piccole deformazioni indotte dal procedimento.

Nessuno si faccia venire la bella idea di alimentare la replica dell'Antares 2 con miscela con olio minerale o peggio sintetico. Per un oggetto di "oreficeria" di alluminio ed acciaio va bene solo l'olio di ricino.

Insomma esistono pochi (fino ad oggi solo 32) esemplari riprodotti dal maestro di un Antares 2 cc che è un bellissimo motore non solo da collezione. In effetti è anche una motorizzazione assai competitiva, sia per il puro e semplice piacere di usare un motore bello ed inconsueto, sia per le gare Old Timer dei Dynoderivati o Texaco dato che con i suoi soli 110° di aspirazione promette di essere molto parco di consumi e con una resa di potenza significativa.

Giacomo Mauro