

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: **Carlo PRESENTI**

Vissuto:

Località:

Profilo:

Produzione:

Presenti 10		D	I	9,81	11,78	24	25	
Presenti 5	1947	D	I	5,75	5,77	24	17,5	220

Biografia:

Fonti:

- F. Galè - Old Timers Gazette - in Modellistica - Motori d'Epoca (Ilario Biagi- Mario Perrone)- giu 87
- Motori al Banco - L'Ala 194x - il "Presenti 5" 

Il "Presenti 5"

Il motore che presento questa volta agli appassionati aeromodellisti motorizzati, è stato costruito da Carlo Presenti, uno dei più noti esponenti del motorismo aeromodellistico nazionale. Questo motore non presenta esternamente variazioni costruttive eccezionali, anzi è basato sulla classica formula Dyno.

Però quello che desidero esporre è il sistema di costruzione che è certamente il più razionale, e che tra l'altro offre una gamma di pregi essenziali sia per la durata sia per il funzionamento e potenza.

I materiali sono stati scelti con una accuratezza senza limiti, ben sapendo il costruttore, che essi potevano far risultare il motore più o meno efficiente a seconda dei materiali stessi. Infatti le prove per tale cernita sono state molto laboriose e in special modo il cilindro ed il pistone sono stati curati al massimo.

Dato che le caratteristiche essenziali di questo motore sono appunto le diverse maniere di trattamento dei materiali, è più che giusto renderle note.

Il basamento è costruito in alluminio (lega Duralite) e così pure il blocchetto della distribuzione. In quest'ultimo viene applicato il carburatore che è del tipo classico e che può essere girato in qualsiasi posizione. Il basamento comporta, nel rapportino dell'albero motore, una boccola di bronzo speciale la quale è accuratamente rettificata. Il tappo di chiusura del carter è pure in Duralite. L'albero motore è in acciaio Krupp trattato tecnicamente e rettificato su tutte le superfici sia piane che rotoidali. Esso è contrappesato nella maniera più opportuna.

La biella è in acciaio CN 5. E trattata anch'essa tecnicamente come l'albero motore e alloggia nella testa una bronzina di metalrose. Lo spinotto è in acciaio speciale rettificato e lavorato secondo le formule più recenti degli spinotti per motori normali.

Il cilindro è in acciaio speciale trattato anch'esso, e rettificato a specchio e quindi lappato con procedimento particolare e con abrasivi diversi da quelli comunemente usati. Sul cilindro, che è filettato, viene montata la testa in alluminio alloggiante la vite di regolazione del contropistone.

Ed ora due parole in più sull'accoppiamento cilindro-pistone. Da questo aggiustaggio dipende la resa del motore, e Presenti vi si è prodigato senza cura di tempo. Il pistone è in ghisa al nichel e il procedimento tecnico usato si scosta dalla normale nitrurazione ed è stato adottato dal costruttore dopo molteplici ed accurate prove. Il risultato è stato molto lusinghiero ed ha compensato ampiamente le fatiche superate. Come cenno dirò che il motore ha funzionato per oltre 48 ore complessive ed è tutt'ora in ottime condizioni di marcia.

Questo rafforza ancor più la linea di condotta costruttiva più volte tracciata da molti, ma da pochi seguita e cioè che se una accurata realizzazione comporta una sfera maggiore di tempo è però vantaggiosa sotto tutti i punti di vista.

Desidererei che il motore di Presenti fosse ammirato ed osservato da molti e ciò servirebbe molto di più di qualsiasi lunga chiacchierata. Voglio sperare che i costruttori italiani, non secondi a nessuno per genialità di realizzazione, vogliano allontanarsi sempre più da una frettolosa e scadente produzione di motorini, in modo che non soltanto il possessore del motore stesso, ma tutto l'Aeromodellismo motorizzato, possa essere tenuto in modo completo e sicuro al livello che noi tutti desideriamo.

Caratteristiche:

Corsa	24 mm
Alesaggio	17,5 mm
Cilindrata	5,75 cc
Peso g	220 g
Giri al 1'	6200-7000
Potenza	HP 0,30

Motoricus

