

AUTO

TECNICA PERIODICO MENSILE N. 360 - LUGLIO 2011 AUTO TECNICA € 4,20 + RUOTE AMERICANE € 0,70 = **€ 4,90**

**DUE RIVISTE
A SOLI**

ITALY ONLY

LANCIA Ypsilon
LUSSO COMPATTO

ALFA ROMEO GIULIETTA
CUORE SPORTIVO

MERCEDES C63/AMG Coupé
La signora va di traverso

ECO ZONE
Ecologia e nuove frontiere
Common rail
L'evoluzione del sistema Delphi

Bloodhound SSC
**Oltre la sfera
del suono**



Tecnica veicolo

HYUNDAI ix35: arma letale



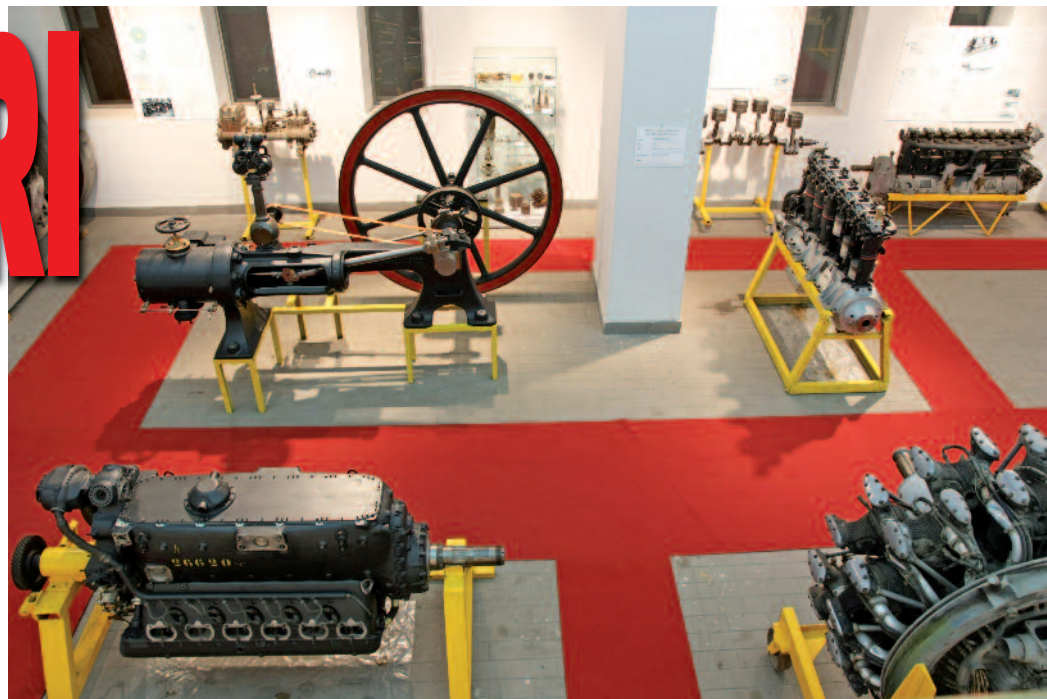
I MOTORI siciliani

Inaugurato a Palermo il museo storico dei motori e dei meccanismi

Testo: Marco De Montis

Immagini: Copyright® Giuseppe Genchi, Museo storico dei motori e dei meccanismi - Università di Palermo

Tutti noi conosciamo ed apprezziamo la Sicilia per le sue splendide ricchezze naturali e culturali: ponte fra diverse culture, la grande isola è sempre stata fucina di grandi talenti, sin dai tempi della Magna Grecia. Da oggi, gli appassionati di motori hanno un motivo in più per visitare questa terra baciata dal sole. L'Università degli Studi di Palermo il 25 febbraio ha ufficialmente inaugurato il "MUSEO STORICO DEI MOTORI E DEI MECCANISMI", presso il Dipartimento di Ingegneria Industriale. Grazie all'incontro fra tre uomini uniti dall'interesse per la cultura scientifica e la storia, animati da una grande passione ed un'acclarata competenza, è nato un Museo unico ed imperdibile, che meriterebbe tante emulazioni, soprattutto in ambito accademico. Sotto la supervisione del Professor Riccardo Monastero, il giovane ingegnere Giuseppe Genchi, coadiuvato dal tecnico del Dipartimento, l'inarrestabile Beniamino Drago, ha recuperato e restaurato in modo impeccabile una serie impressionante di macchine e motori, a partire dai motori a vapore di fine '800, fino ai motori automobilistici più recenti. Il museo, per noi appassionati di auto e motori, costituisce la meta obbligata per scoprire e riscoprire meravigliose realizzazioni caratterizzate da

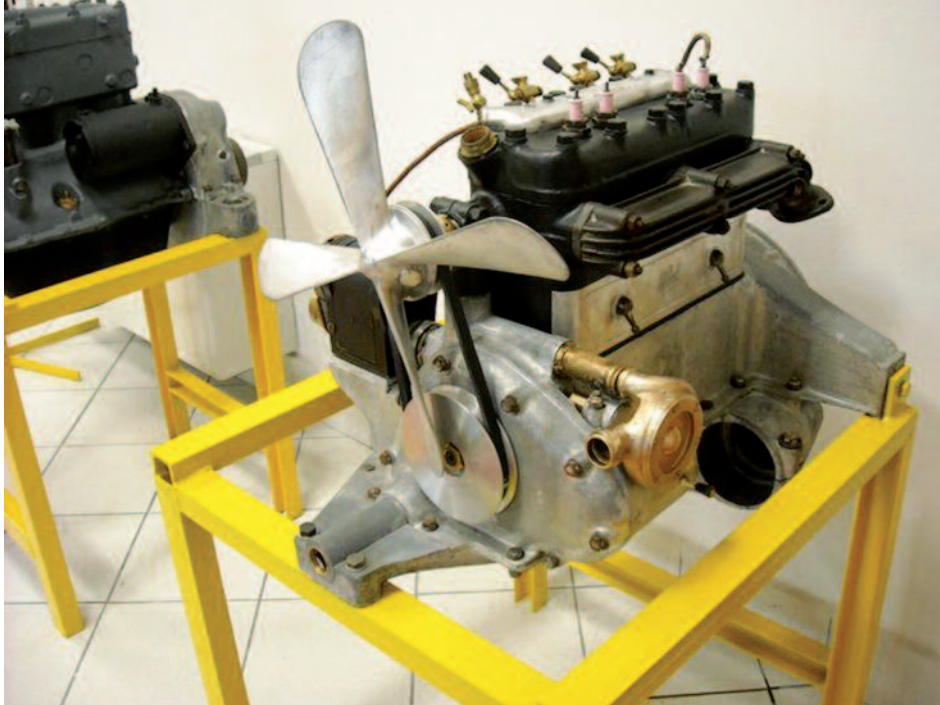


grande coraggio ed originalità, come il rarissimo motore aeronautico birotativo Siemens Halske Sh. IIIa del 1917, con il blocco cilindri rotante solidale all'elica e l'albero a gomiti rotante in senso opposto. A seconda delle versioni, questo propulsore erogava 117 o 147 kW (160 o 200 CV) ed era il cuore di molti celebri caccia tedeschi della Prima Guerra Mondiale, tra cui l'Albatros D.XI, il Pfalz D.VIII e la famiglia dei Siemens-Schuckert D.II, D.III e D.IV. Ripercorrendo l'exkursus della collezione, ritroviamo un altro "purosangue del cielo", il celebre e sofisticato Daimler-Benz

Sopra, vista panoramica della prima sala del museo. A sinistra si notano il V12 aeronautico Daimler-Benz DB605 ed un motore a vapore Neville di metà '800, impiegato nelle filande. Più a destra un altro propulsore aeronautico del 1918, il raro Basse und Selve BuS. IV 6 cilindri da 300 CV ed il radiale a 18 cilindri FIAT A.80 da 1.000 CV, montato dal bombardiere FIAT BR.20 della seconda guerra mondiale.

Il raro bicilindrico boxer a ciclo Diesel Junkers tipo 89. Tra i più potenti diesel dell'epoca, erogava 64 CV e fu prodotto su licenza Junkers dalla Lancia per il suo autocarro pesante 3 Ro.

DB605, un V12 invertito da 2.050 CV ad iniezione diretta che ispirò il 6 cilindri in linea della bellissima auto sportiva Mercedes 300SL, più nota come "Gullwing". Anche il settore automobilistico è ben rappresentato, con alcuni pezzi rari tra cui spicca l'originale ed indistruttibile motore Lancia - Junkers tipo 89 del 1934, un bicilindrico diesel a 2 tempi a cilindri contrapposti e con 4 stantuffi, tra i pochi veri "boxer" prodotti in serie, ad iniezione diretta ed in grado di erogare 64 CV a soli 1.500 giri/min. Vi sono poi alcuni motori FIAT, tra cui il tipo 101 della 501, il popolarissimo 103 dell'immortale 1100 ed il raro 8V tipo 104 del 1952. Un altro gioiello della collezione è il bellissimo V6 2.4 litri Ferrari montato anche sulle



FIAT Dino. Arrivando quasi ai giorni nostri, notiamo il Lancia 1.6 Turbo della Delta HF, prologo alla leggendaria "Integrale" ed il boxer Alfa 1.7 litri ad iniezione elettronica degli anni '90, il vertice di questa stirpe di gloriosi 4 cilindri, ormai rimpianta. È solo possibile intuire quanto lavoro, passione, tempo e dedizione ci sia dietro il restauro di questi motori, che, come farfalle meccaniche, da insignificanti rottami imprigionati in una crisalide di ruggine e ragnatele hanno ripreso nuova vita, assumendo uno splendore raro a vedersi. Questa meravigliosa avventura storica e tecnologica è iniziata nel 2008, quando l'allora studente d'ingegneria Giuseppe Genchi seguiva le lezioni nelle aule al piano terra attigue all'officina. Affascinato da quelli che a molti parevano solo rottami, ma che per noi appassionati rappresentano inestimabili testimonianze del progresso umano, per anni ha impiegato il suo limitato tempo libero nel recupero e restauro dei vari pezzi. Genchi ha anche recuperato moltissimi manuali tecnici dell'epoca e grazie alla grande competenza ed abilità di Beniamino Drago, capo meccanico ora in pensione, come un novello "Indiana Jones" ha riportato alla luce reperti davvero unici. Inoltre, ha realizzato un sito internet appositamente dedicato, visitabile all'indirizzo: www.museomotori.unipa.it/, completo di fotografie e descrizioni della maggior parte del materiale che il Museo rac-

Il motore FIAT tipo 101 del 1919, montato dalla celebre FIAT 501, tra le prime auto economiche prodotte in grande serie in Europa. Questo 4 cilindri molto tradizionale ed affidabile aveva una cilindrata di 1.460 cm³ ed erogava 23 CV a 2.600 giri/min.



Il bellissimo V8 FIAT tipo 104 della rara FIAT 8V, la berlinetta sportiva presentata dalla casa torinese nel 1952 ufficialmente per rilanciare il marchio, ma in realtà nata come ripiego, in seguito all'abortito ed ambizioso piano di Valletta che prevedeva la commercializzazione di una grossa berlina negli USA. L'ingegner Dante Giacosa aveva già realizzato i primi propulsori V8 al momento delle stop, quindi si inventò la nuova berlinetta per utilizzarne una prima serie.



Un altro 4 cilindri FIAT, il tipo 114 del 1929 adottato dalla FIAT 514. Contrariamente al predecessore, disponeva di accensione con spinterogeno e bobina.

chiude. Nel 2009 Giuseppe ha poi conseguito la laurea con lode in Ingegneria Meccanica ed oggi frequenta il corso di Dottorato di Ricerca in Energetica; fa davvero riflettere che in questi tempi dove purtroppo la cultura in generale, e quella scientifica in particolare siano considerate solo un fastidio, un giovane capace, determinato e tenace sia riuscito a creare un vero gioiello: ci auguriamo che il suo non resti un caso isolato, ma dia inizio ad un circolo virtuoso. ■

MUSEO STORICO DEI MOTORI E DEI MECCANISMI,

Dipartimento di Ingegneria Industriale, viale delle Scienze, Edificio 8 – 90128 Palermo. Per ulteriori informazioni e prenotazione delle visite consultare il sito: www.museomotori.unipa.it.