

# Vecchio cross



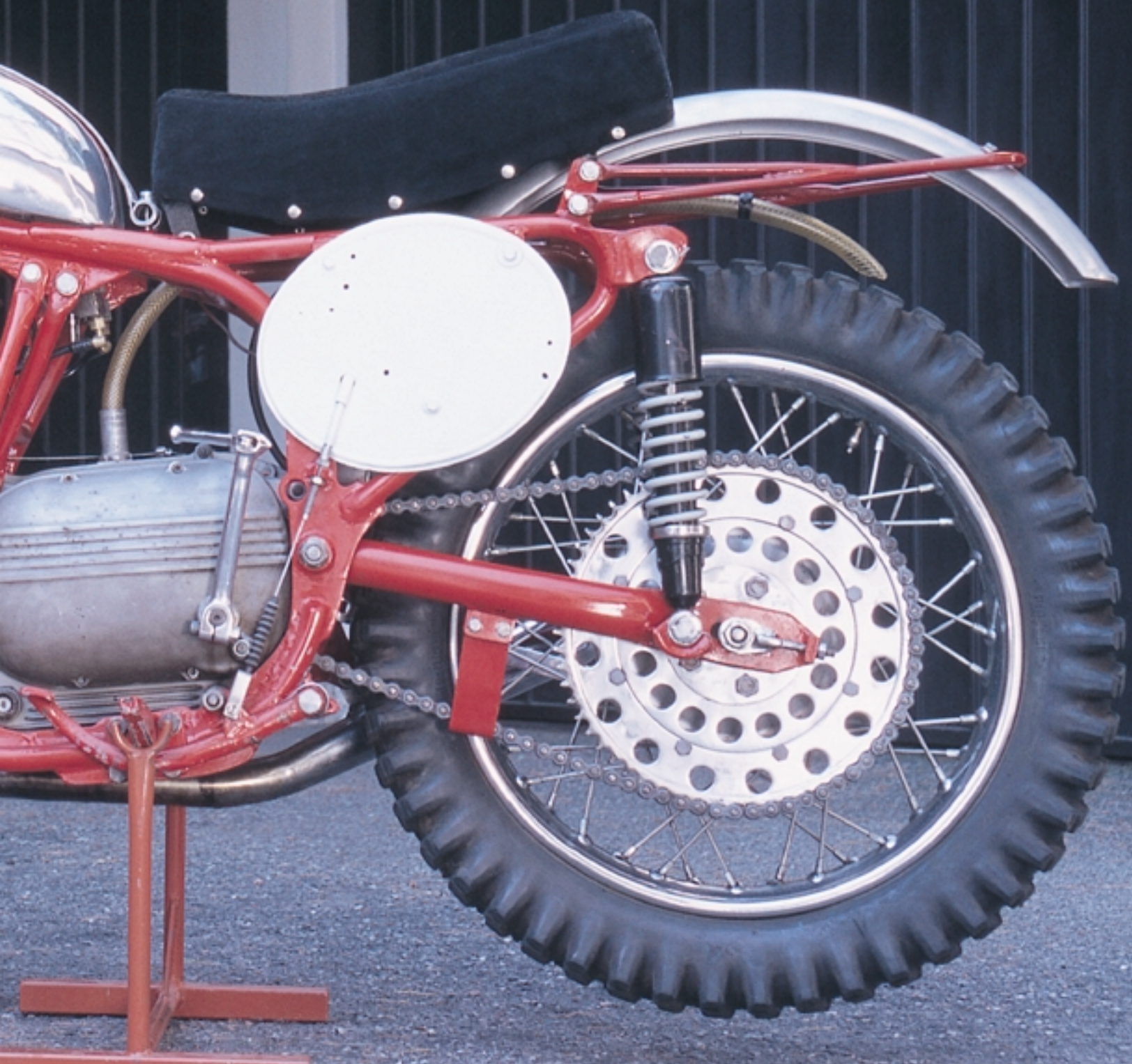
*Vista dal lato sinistro. La moto appare un po' pesante ma evidenzia la sua struttura robusta e affidabile.*



# AERMACCHI/MÜLLER

Ritrovato il prototipo da motocross che fu di Lanfranco Angelini

di Gian Pio Ottone foto di Alberto Cervetti







*In alto, vista dal lato destro: si evidenzia il tubo di scarico molto accorciato rispetto ai tipi precedenti e terminante con un tromboncino a sezione doppio conica, rivolto verso l'alto.*

*In basso, importante il quantitativo di lega leggera impiegato sull'Ala d'Oro da cross. Ciò nonostante il peso complessivo della moto superava i 120 kg in ordine di gara.*

servizio, anche se a colpo d'occhio potrebbe sembrare identica a quella descritta nel 1996, è invece il prototipo assemblato nel 1961 presso il reparto corse dell'Aermacchi. Durante l'intera stagione agonistica di quell'anno, portato in gara da Lanfranco Angelini (caposquadra del gruppo sportivo Fiamme Oro di Roma), ha funzionato da vero e proprio laboratorio, verificando e te-

stando le varie modifiche e migliorie per arrivare in tempi successivi alla messa a punto definitiva e alla produzione in serie limitata (circa 15 esemplari) delle moto da cross vendute al pubblico. E' opportuno a questo punto ricordare in poche parole quella che era stata l'attività agonistica della Casa varisina nella specialità del motocross anteriormente al 1961. La prima Aermac-

**O**hibò!!! Ma questa moto io l'ho già vista!! Esclameranno i lettori più affezionati che seguono i nostri servizi fin dalle origini. Ed hanno ragione, oltre ad avere anche una formidabile memoria.

Il soggetto però di questo servizio, e cioè la moto, non è lo stesso.

Nel numero 9 (settembre '96) della nostra rivista era stata descritta una Aermacchi Ala d'Oro Cross facente parte della piccola serie di circa 15 esemplari prodotti e messi in vendita dalla Casa di Schiranna a partire dal 1963. Più precisamente quella moto era di proprietà del pilota milanese Eugenio Canova, ottimo preparatore e già meccanico di fiducia del grande Enrico Lorenzetti, che aveva iniziato la sua attività crossistica in età matura.

La moto che vi presentiamo in questo







*In alto, l'ampio e comodo sellone aveva il fondo in acciaio ed era imbottito in gomma e ricoperto in pelle scamosciata di colore nero. Il serbatoio era fissato al telaio mediante una striscia di alluminio che aveva un foro centrale per permettere l'accesso al tappo di immissione carburante. In basso, la forcella anteriore è una teleidraulica Ceriani della seconda generazione, e cioè con perno disassato e fissato mediante bulloni passanti. Si tornerà a questa soluzione soltanto negli anni Settanta.*



chi 250 cm<sup>3</sup> da cross era apparsa sulla scena in occasione della prova italiana della Coppa Europa, svoltasi ad Avigliana il 6 giugno 1958, in mano al pilota Fernand Neri, di origine italiana ma residente in Belgio, che terminò la gara in undicesima posizione.

Poi il 24 agosto nel cross internazionale di Morazzone (Va) il pilota romagnolo Romano Castelli conquistò la posizione d'onore, alle spalle dell'imbattibile Ostorero e della sua performante Mival/Carrù, in sella ad una Aermacchi ufficiale identica a quella usata da Neri ad Avigliana. Un'altra Aermacchi semi ufficiale portata in gara da Osvaldo Vettori terminò al III posto, mentre dietro di lui si classificò nientemeno che il futuro campionissimo Renzo Pasolini, alle sue prime armi in sella ad una Aermacchi bicilindrica due tempi derivata dal modello stradale progettato dal tecnico Lino Tonti.

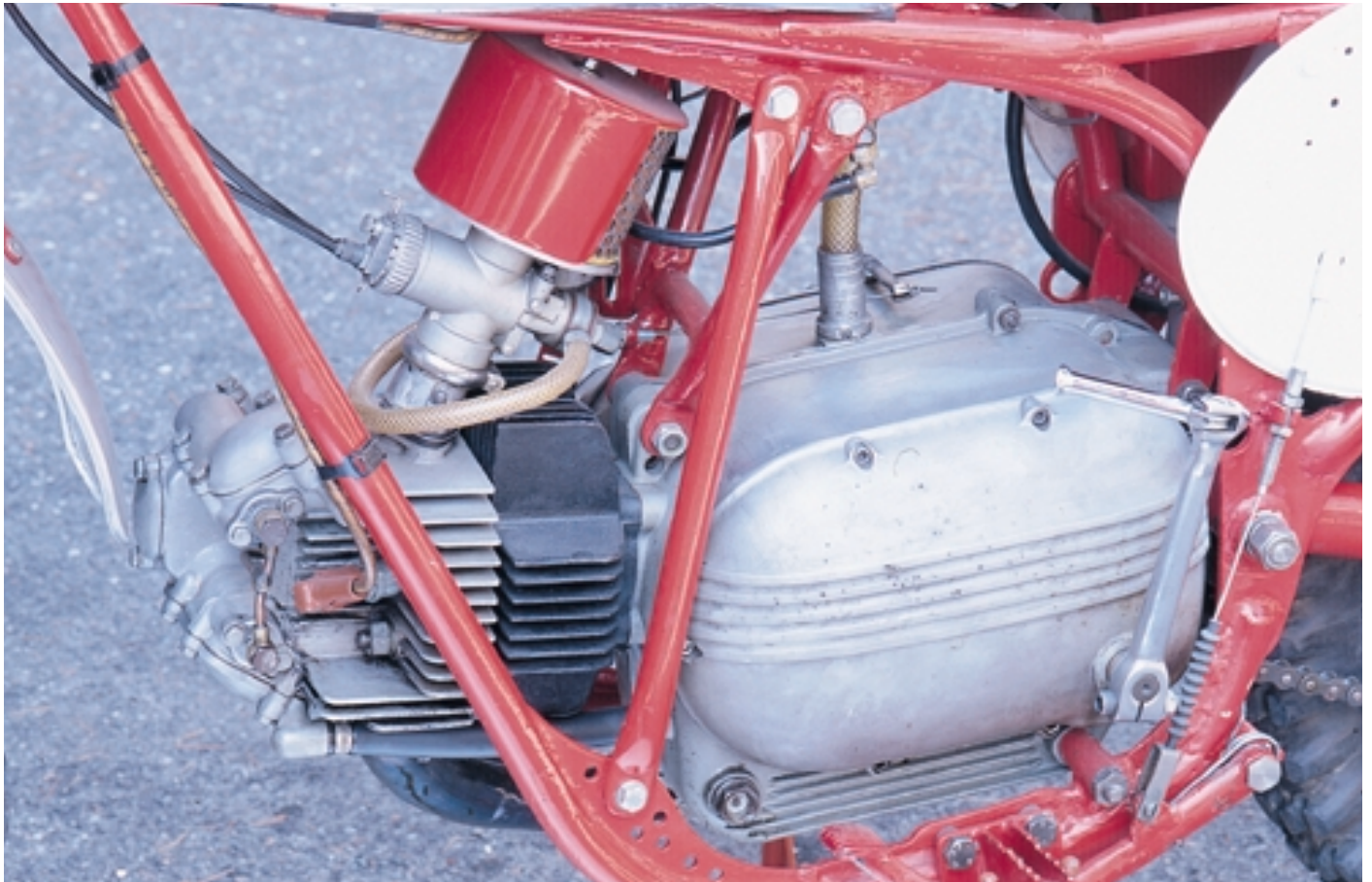
Il 21 settembre dello stesso anno, nel cross internazionale di Gallarate, Neri e Vettori sulle Aermacchi occuparono rispettivamente l'11<sup>a</sup> e la 12<sup>a</sup> posizione, mentre nell'ultima gara della stagione, a Lombardore, il 5 ottobre, Neri si piazzò al secondo posto, dietro la Mival/Carrù di Bricarelli mentre Romano Castelli occupò la III posizione.

Al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano, nello stand dell'Aermacchi, la replica della moto ufficiale di Neri e Castelli venne presentata e messa in vendita a 350.000 lire nella sua classica livrea nera con serbatoio bianco/nero e con il nome di Ala Azzurra da cross.

L'anno seguente l'attività crossistica della Casa varesina si intensificò ulteriormente. Una terza moto ufficiale fu affidata al pinerolese Vittorio Reviglio, e proprio da lui arrivarono le maggiori soddisfazioni nel campionato italiano 250. Reviglio fu VI a Lombardore, III a Gallarate e Avigliana, IV a Forlì e Bobbio e terminò la stagione al VI posto nella classifica generale.







*In alto, sotto il coperchio lato sinistro ci sono soltanto il pignone della catena e gli ingranaggi della messa in moto. Ovviamente è stata eliminata la dinamo, montata di serie sui modelli stradali.*

*In basso, sul lato destro del motore si trova lo scompartimento che alloggia le puntine platinato e l'anticipo manuale con il coperchietto a tre bulloni, tipico dei motori Ala d'Oro.*

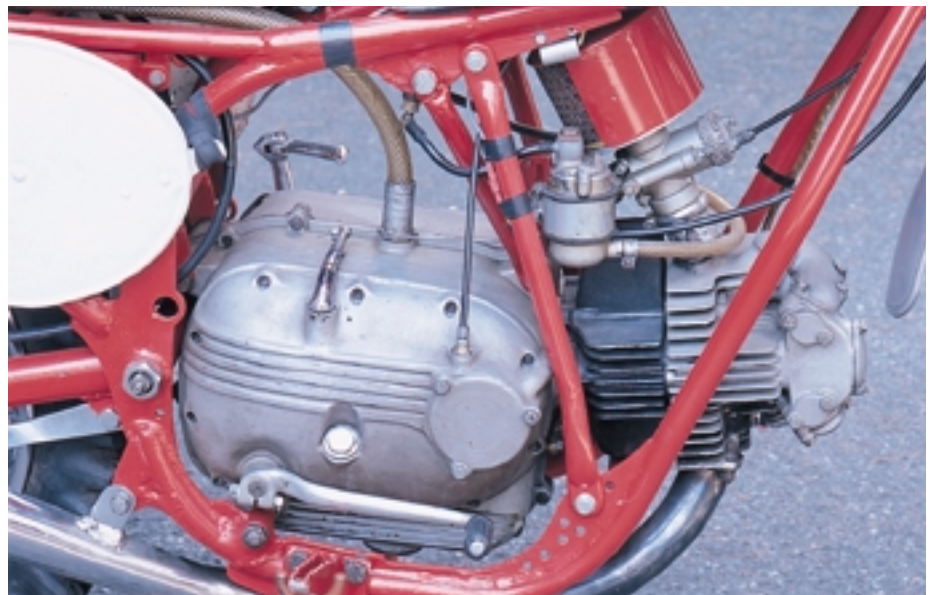
Fino a quel punto vennero prodotte tre Aermacchi Ala Azzurra Cross ufficiali (quelle di Neri, Castelli e Reviglio) una semiufficiale (di Vettori) e una derivata dal modello stradale (Faccio). La svolta decisiva per il reparto corse varesino avvenne all'inizio del 1960 per opera del sottoscritto. Io ero amico personale di Alcide Biotti, il meccanico romagnolo che era arrivato a Varese con il tecnico

Lino Tonti ed il pilota Massimo Pasolini (il padre del compianto Renzo) ed erano stati proprio loro tre ad iniziare la produzione di motociclette in una fabbrica che fino ad allora aveva prodotto esclusivamente idrovolanti. Biotti era il responsabile delle moto da cross e da regolarità. Ero anche amico di Chierici, ispettore vendite dell'Aermacchi. Tramite queste due persone, riuscii a

Il suo compagno Romano Castelli ottenne il V posto a Forlì, il VII a Lombardore e vinse il cross internazionale di Arsago Seprio il 15 agosto.

Onorevoli piazzamenti furono ottenuti da Osvaldo Vettori con la sua moto personale ma assistita dalla Casa ed anche da un altro pilota italo/francese Cesar Faccio su una Aermacchi derivata da una moto stradale. Il belga Neri, da parte sua, conquistò la posizione d'onore alle spalle della Greeves ufficiale di Stonebridge nel Gran Premio del Belgio, III prova del Campionato Europeo 250 del 1959, e si piazzò al III posto nel cross internazionale di Avigliana.

Una stagione decisamente positiva per la Casa della Schiranna, ma poca cosa in confronto agli esaltanti successi che avrebbe ottenuto negli anni seguenti.



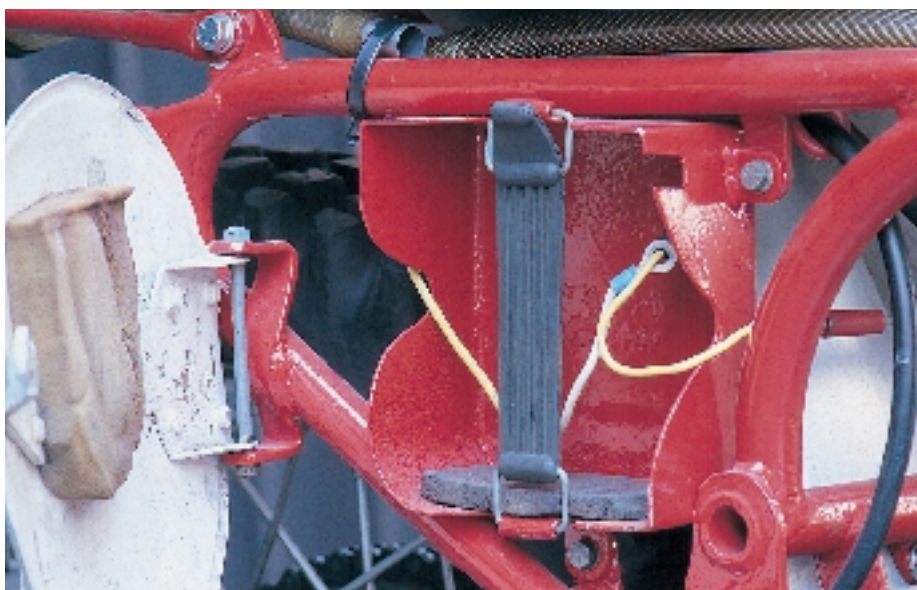




*In alto, gli ammortizzatori idraulici erano Ceriani con carico regolabile su tre posizioni. Notare la corona di grande diametro con fori da alleggerimento.*

*Al centro, la batteria era alloggiata in un apposito contenitore in lamiera d'acciaio ed era nascosta dalla tabella del numero di gara, in alluminio, dotata di cerniera, costruita a mano dal noto meccanico Elio Bagnoli.*

*In basso, la vaschetta separata del carburatore Dell'Orto SS 27 era appesa sul tirante destro, ma soltanto su questo prototipo. Sulle altre Aermacchi/Müller si preferì spostarla sul lato sinistro.*



combinare un incontro tra il tenente Pulvirenti, comandante del gruppo Fiamme Oro di Roma, il dott. Pedote e Alfredo Bianchi, rispettivamente amministratore delegato e direttore tecnico della Aermacchi.

Da questo incontro nacque un rapporto di collaborazione destinato a durare ben quattro anni con reciproca grande soddisfazione.

Il reparto corse mise a disposizione dei piloti delle Fiamme Oro di Roma quattro motociclette nuove, migliorate rispetto a quelle delle precedenti stagioni, nella elegante livrea rosso/corsa, dotate del nuovo propulsore Ala d'Oro debitamente ammorbidito per l'uso fuoristradistico. La stagione crossistica 1960 fu caratterizzata da una durissima lotta tra la squadra ufficiale della Bianchi composta da Ostorero, Caroli, Coscia, Castelletta sulle potentissime bialbero 250 e 400 soprannominate Raspattera e quella delle Fiamme Oro composta stabilmente da Angelini, Conti, Jaffei ed alternativamente da Sica, Bongiorno, e dall'autore di questo servizio, arruolatosi nella Polizia Stradale per assolvere al servizio militare.

La sfida terminò salomonicamente con la conquista di un titolo a testa. Angelini conquistò il casco tricolore della classe 500 mentre il suo rivale Ostorero fu campione italiano della 250.

Per quanto riguarda i piloti Aermacchi il caposquadra Angelini fu vittorioso nelle gare di Gallarate, Busalla e Fermo, tutte della classe 500, e in quelle di Gallarate, Solaro, Cingoli e Morazzone nella classe 250.

Dopo di lui il migliore fu Luciano Conti con piazzamenti dal III al V posto e poi ancora Jaffei, Sica, Ottone e Bongiorno con risultati meno importanti ma pur sempre significativi.

Le motociclette da cross varesine dimo-







*In alto, in evidenza il robusto fissaggio dei quattro tubi incrociati della doppia culla al canotto di sterzo ed il serbatoio leggerissimo in alluminio, prodotto dall'artigiano varesino Peiretti.*

*Al centro, si nota l'attacco del tirante tubolare di rinforzo del telaio, aggiunto nell'aprile del 1961. La flangia di attacco è stata abbondantemente forata nel tentativo di alleggerirla.*

*In basso, lo stesso dicasi per la piastra di attacco di sinistra. I fori sono sei ma nella moto prodotta dopo di questa non sono più stati fatti.*



#### SCHEDA TECNICA AERMACCHI/MÜLLER

**Motore:** monocilindrico orizzontale a quattro tempi, due valvole in testa comandate da aste e bilancieri

**Alesaggio e corsa:** 66 x 72 mm

**Cilindrata:** 246,2 cm<sup>3</sup>

**Potenza:** 24 CV a 7500 giri/min

**Cambio:** a quattro rapporti

**Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio, campana in acciaio, sei molle di spinta

**Trasmissione primaria:** a ingranaggi a denti dritti

**Accensione:** a spinterogeno con anticipo manuale

**Carburatore:** Dell'Orto SS 27

**Forcella:** teleidraulica Ceriani con perno in asse e regolatori di durezza manuali

**Ammortizzatori:** idraulici Ceriani a 3 posizioni

**Ruote:** a raggi con cerchi in acciaio

**Freni:** a tamburo centrale Salvai in lega leggera diametro 190 mm con ghiera d'acciaio fissate mediante chiodatura a rivetti

**Pneumatici:** Pirelli cross ant. 300 x 21 post. 400 x 19

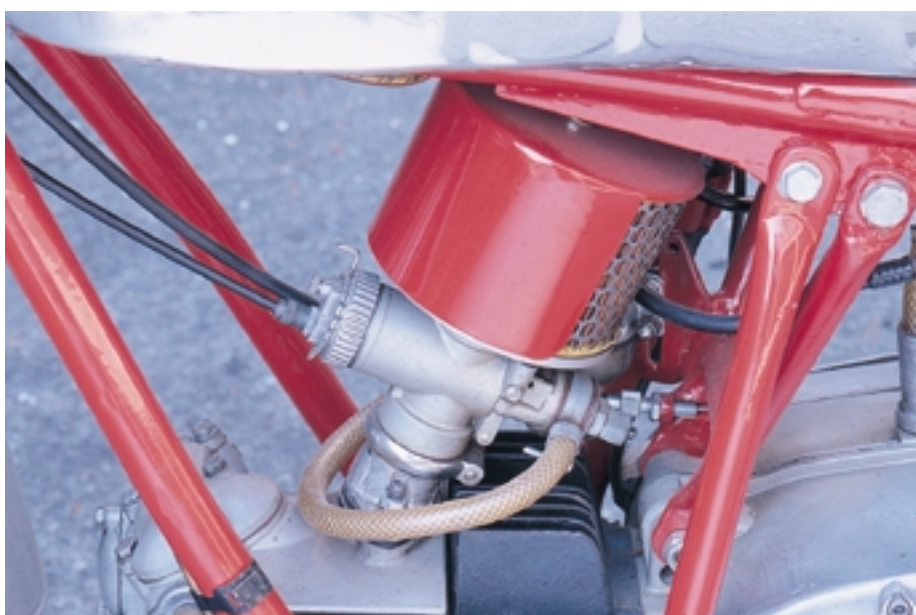
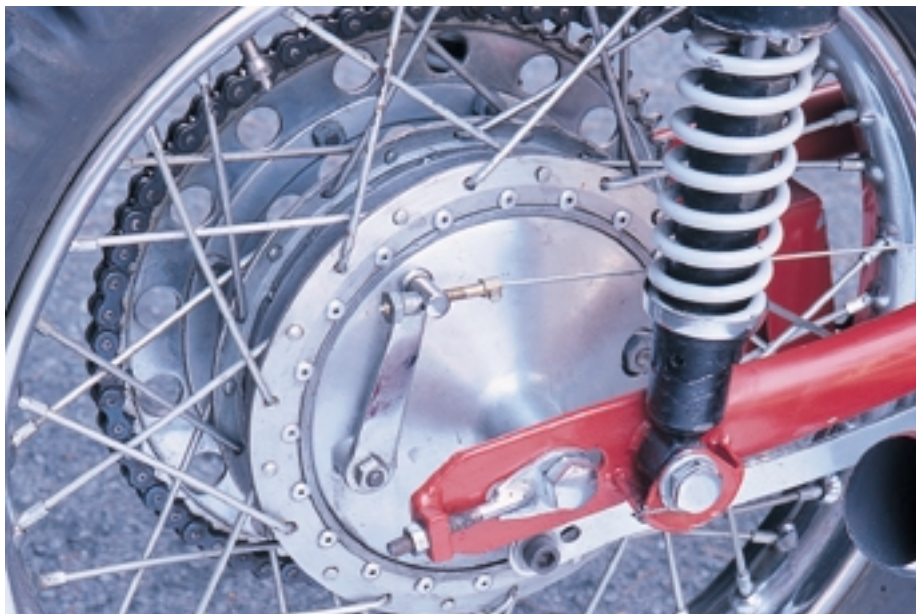
**Serbatoio e parafanghi:** in lega leggera

strarono di essere potenti e molto maneggevoli. Le uniche rotture importanti del propulsore si verificarono più volte nell'asse dell'albero che aveva un diametro di 25 mm (lo stesso delle 175 stradali).

Mentre qualche problema in più venne dalla ciclistica. Il telaio monotrave, costituito da un grosso tubo centrale, fletteva e vibrava provocando spesso rotture dei tiranti laterali e delle piastre di attacco del motore; anche il canotto di sterzo era debole e le chiocchie che contenevano le sfere, prendevano gioco







*In alto, i mozzi dei freni erano in lega leggera con tamburo del freno centrale. Venivano prodotti a Torino dalla ditta Salvay ed erano muniti di robuste ghiere d'acciaio, in corrispondenza dell'attacco dei raggi, fissate al mozzo mediante inchiodatura con rivetti di rame.*

*A lato, il carburatore Dell'Orto SS 27 era dotato di un generoso filtro di carta riparato da un coperchio metallico per tenerlo al riparo da acqua, fango e pietre.*

dinato a Müller un solo telaio con il quale nel reparto corse fu allestita una moto, un prototipo/laboratorio che fu affidato ad Angelini a titolo sperimentale per l'intera stagione 1961. Le eventuali modifiche e migliorie sarebbero venute nel corso della stagione.

L'Aermacchi/Müller venne alla luce sulle rive del lago di Varese alla fine di gennaio '61.

A parte il telaio completamente inedito, di nuova concezione erano anche i parafranghi e il serbatoio del carburante, tutti in lega leggera e prodotti a mano dall'artigiano varesino Peiretti, e nuovo era il comodo ed ampio sellone, imbottito in gomma/spugna e ricoperto di pelle nera scamosciata. Invariata la forcella teleidraulica, la solita Ceriani a perno avanzato, gli ammortizzatori idraulici Ceriani regolabili su tre posizioni e le ruote, a raggi con cerchi d'acciaio nervati e mozzi in lega leggera con ghiere d'acciaio fissate a mezzo inchiodatura, prodotti dal torinese Salvay. Anche le misure dei pneumatici erano

e finivano per rompersi.

Era pertanto necessario provvedere a una rivisitazione completa della ciclistica e ad alcune migliorie per il motore.

In Aermacchi non esisteva una lunga e provata esperienza telaistica, pertanto i dirigenti varesini decisero di affidare la costruzione di un nuovo telaio da motocross al tecnico Bruno Müller che aveva la sua officina a Pontevecchio in provincia di Brescia.

A questo punto è opportuno ricordare che Müller, bolognese d'origine, nonostante il suo cognome teutonico, aveva lavorato per lungo tempo a Padova dove produceva telai ed assemblava moto con propulsori NSU.

In seguito si era trasferito a Pontevecchio e costruiva i telai dei ciclomotori "VI-VI"

(Viberti-Victoria) oltre a telai di tipi diversi per assemblatori artigiani di motoleggere. In seguito trasferì la sua attività sull'altra riva del fiume Oglio, a Robecco in provincia di Cremona e nel nuovo stabilimento iniziò una piccola produzione di moto da regolarità e da cross, con il suo nome, utilizzando propulsori italiani ed esteri.

Müller disegnò e costruì per l'Aermacchi un telaio in tubi d'acciaio di piccola sezione, a doppia culla sia nella parte inferiore che in quella superiore, che si incrociavano all'attacco con il canotto di sterzo, inequivocabilmente ispirandosi al mitico telaio Featherbed (letto di piume) della Norton Manx.

La politica dell'Aermacchi era quella dei "piccoli passi" e così all'inizio fu or-







*In alto a sinistra, i piloti si preparano alla partenza della prima prova di campionato italiano classe 250 sulla pista di Lombardore, il 26 marzo 1961. Angelini è per la prima volta in sella al prototipo (senza tiranti tubolari) mentre i suoi compagni di squadra Conti e Jaffei utilizzano le moto della stagione precedente, con telaio monotrave. Al centro, pronti via a Lombardore il 26 marzo del 1961. Angelini (9) scatta subito in testa sulla nuova Aermacchi/Müller seguito da Coscia (21) su Morini, Soletti (43) su Parilla, Conti (11) su Aermacchi e Ostorero (33) su Bianchi. E' un buon inizio di campionato.*

*In basso, Angelini impegnato in una curva del campo di Lombardore al suo esordio sulla nuova Aermacchi. Il pilota delle Fiamme Oro ha il casco tricolore per aver vinto il titolo nazionale della classe 500 nel 1960.*

*In alto a destra, Angelini porta alla vittoria la nuova Aermacchi/Müller nella prova di Lombardore.*

rimaste le stesse: anteriore 300 x 21 e posteriore 400 x 19.

Rispetto al modello precedente l'interasse risultava accorciato di circa 3 cm mentre la moto in ordine di gara risultava più pesante di circa 5 kg.

Il telaio era verniciato in rosso vivo mentre tutte le parti in alluminio erano lucidate. Anche le tabelle dei numeri di gara erano in lega leggera e la batteria era stata piazzata su apposito supporto racchiuso dietro la tabella di destra, munita di cerniera.

Portata sul campo di cross della Malpensa si iniziò subito con le prove di af-





*In alto, Angelini impegnato in una curva rialzata ad Avigliana il 2 aprile del 1961. In evidenza il fissaggio del serbatoio a mezzo di una striscia di alluminio con foro per il tappo.*

*Al centro, l'eterno duello degli anni Sessanta tra Ostorero (Bianchi) e Angelini (Aermacchi), ma in questa gara il pilota delle Fiamme Oro dovette cedere il passo al suo rivale che correva a casa sua, sulla pista di Avigliana il 2 aprile del 1961 in una gara Internazionale.*

*In basso, eccoci al Campionato Europeo 250 sul campo di Lombardore il 25 giugno 1961. Appare evidente la modifica di Müller a rinforzo della culla del telaio mediante due tiranti tubolari. Notare i fori di alleggerimento della piastra d'attacco e la vaschetta piazzata sul tirante di destra. Sono a fianco di Angelini Conti (68), Dave Bickers (4) e Coscia.*



fidabilità e di comparazione. C'erano due secondi di differenza sul giro a favore della neonata. I risultati arrivarono subito e più copiosi del previsto.

Nella prima gara di campionato italiano 250 cm<sup>3</sup> svoltasi a Lombardore il 26 marzo Angelini vinse a mani basse precedendo il suo avversario di sempre, Ostorero su Bianchi bialbero.

Ai box si mormorava che il nuovo telaio doppia culla fosse opera di Giuseppe Carrù che nelle precedenti stagioni aveva progettato e costruito i telai per Mondial e Mi-Val vincitrici dei titoli italiani con Ostorero nel 1957, 1958 e 1959, anch'essi in tubi a doppia culla del tipo letto di piume.

Ma il tecnico torinese dichiarò seccatamente che con l'Aermacchi non aveva avuto nessun rapporto di collaborazione. In effetti tra la Casa varesina e Carrù c'era un po' di ruggine, e a mio avviso ciò era dovuto a due motivi: innanzitutto perché nel 1958 e 1959 c'era stata una certa rivalità sul campo di gara tra le Aermacchi di Neri, Castelli e Reviglio e le Mi-Val/Carrù di Ostorero, Moretti e Bricarelli o forse perché durante la stagione 1960 Carrù aveva costruito per conto di piloti e meccanici delle Fiamme Oro di Roma (che si erano autotassati di 10.000 lire a testa) un telaio per il motore bialbero di 500 cm<sup>3</sup>, progetto di Alfredo Bianchi, per il pilota Neri. Il telaio di Carrù non aveva dato i risultati sperati tanto è vero che Angelini aveva utilizzato in due gare (San Severino e Lombardore) l'Aermacchi 500 bialbero con risultati disastrosi. Chiusa questa breve parentesi torniamo a parlare dei brillanti risultati ottenuti da







*In alto, partenza come sempre a... razzo di Angelini in una gara internazionale del 1961. Lo seguono Hallman (48) su Husqvarna, Coscia (8) su Morini, Ostorero (2) su Bianchi e Moretti (4) su Parilla.*

*Al centro, Angelini affronta una ripida salita sul campo di Busalla il 6 agosto 1961. E' la quarta prova di campionato italiano classe 500. Angelini vinse anche questa volta con il motore di cilindrata maggiorata a 253 cm<sup>3</sup>.*

*In basso a sinistra, gran salto di Angelini in una gara internazionale del 1961. Il caposquadra del Gruppo Sportivo Fiamme Oro si aggiudicò in quell'anno il casco tricolore sia nella 250 che nella 500.*

*In basso a destra, la foto di gruppo mostra un Angelini molto stanco accanto alla sua moto prototipo. Si riconoscono accanto a lui il tenente Pulvirenti, il meccanico Pastore, il caporeparto corse Piva e, in ginocchio, il pilota junior Franceschini di Bolo-*



*Angelini in sella al prototipo/laboratorio Aermacchi/Ala d'Oro/telaio Müller.*

*Nel campionato italiano 250 Angelini aggiunse alla vittoria di Lombardore anche quelle di Bra, Cingoli, Godiasco conquistando il casco tricolore con quattro vittorie su cinque gare per un totale di 110 punti. Nella massima cilindrata l'alfiere delle FFOO trionfò a Gallarate, Cingoli, San Severino, Busalla, Lombardore e si ritirò ad Avigliana, conquistando il titolo nazionale anche qui con 5 vittorie su 6 gare totalizzando 116 punti. In casa Aermacchi erano arrivati ben due titoli in una sola stagione, cosa mai successa prima. E indiscutibilmente il merito era del grande campione romano ma anche della competitività ed affidabilità della nuova Aermacchi /Müller. Altri significativi risul-*







Il podio di una delle tante vittorie di Angelini e della sua Aermacchi. Siamo a Bra il 14 maggio del 1961. A fianco del vincitore ci sono il suo meccanico Pastore e Celestino Piva, capo reparto corse della Casa di Schiranna. Si riconoscono i piloti Conti, Jaffei, Terlizi, Moretti, Nieddu e Sica.



Siamo a Lombardore il primo maggio del 1967 in una prova di campionato italiano juniores 250. La moto n. 9, portata in gara dal pilota veneto Augusto Finetti, è sempre la stessa del nostro servizio. Dopo sette anni di onorata carriera è ancora in grado di dire la sua. Con maglia a righe e n. 57 si riconosce l'autore di queste note in sella all'Husqvarna.

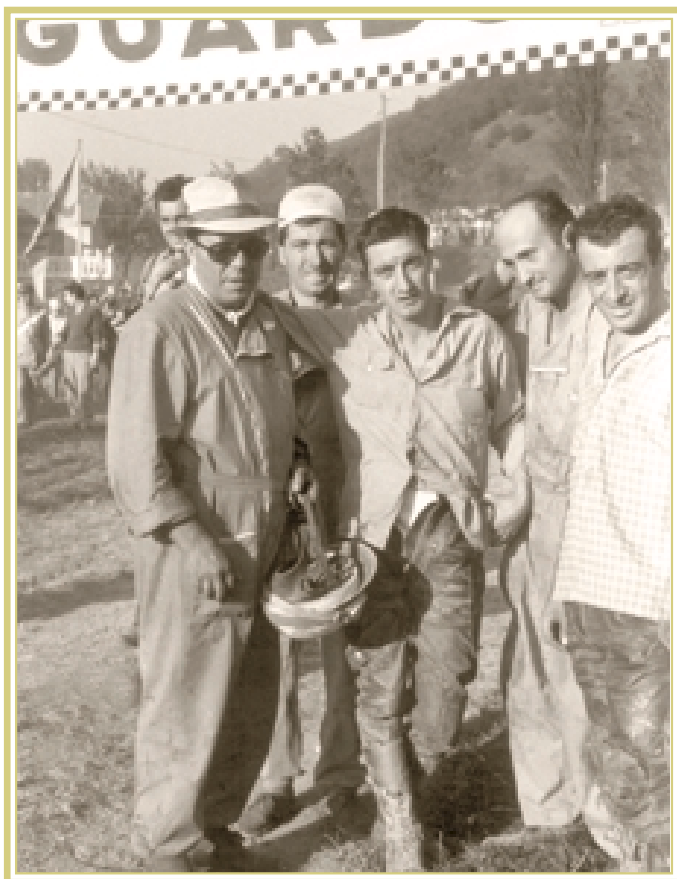


Foto di gruppo in occasione della vittoria di Busalla nella IV prova del campionato italiano 500. Angelini è attorniato dal capo meccanico delle Fiamme Oro Mario Miccheli (detto "Er patata"), da Pastore e dal pilota Italo Longo, pugliese di nascita e milanese d'adozione.

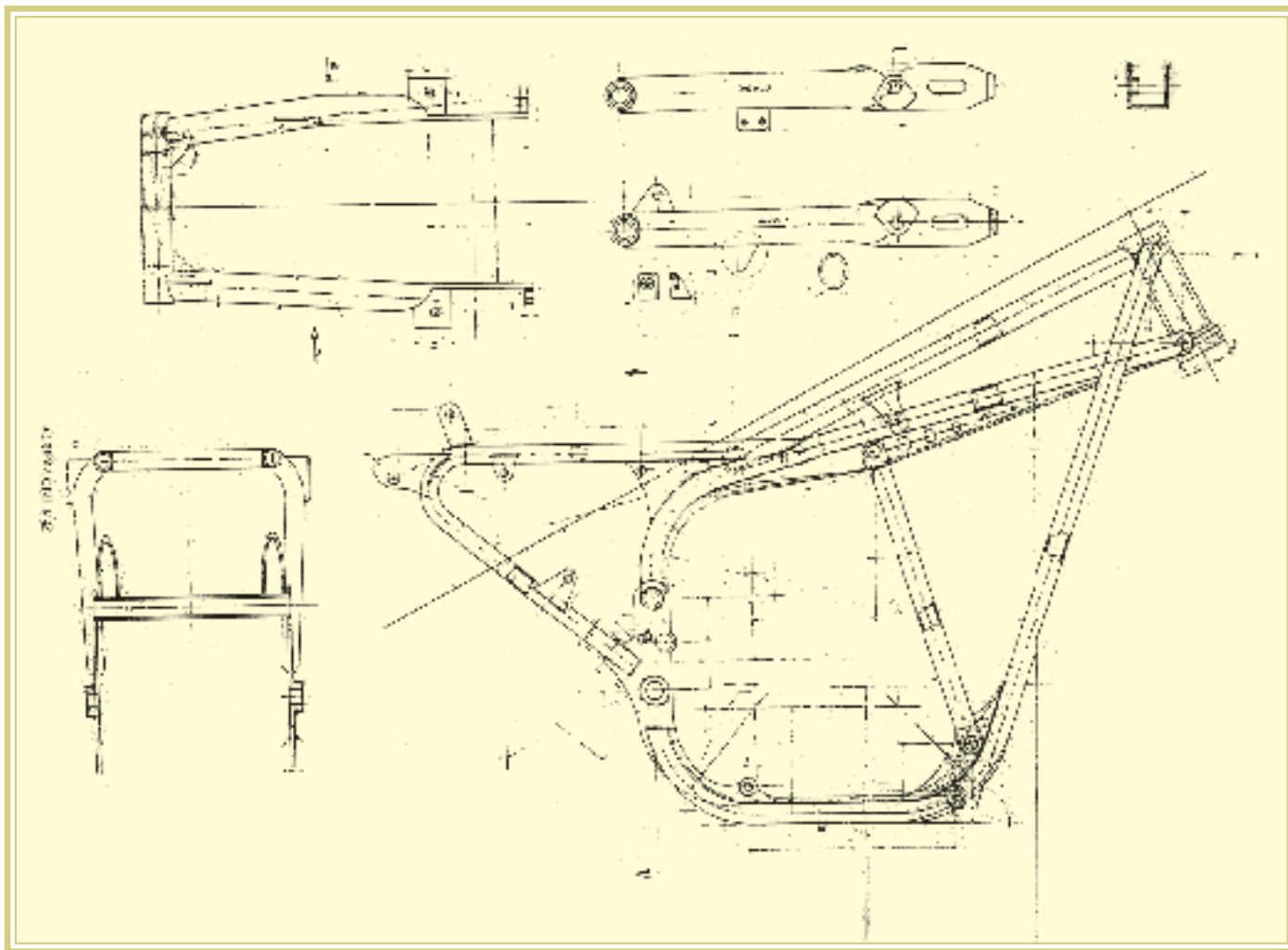
## ALBO D'ORO 1961

Albo d'oro vittorie della Aermacchi/Müller prototipo laboratorio, ovviamente tutte del pilota Angelini (quando si trovano più vittorie nella stessa data vuol dire che sono vittorie di manches).

- 26 marzo, Lombardore, Italiano senior 250
- 26 marzo, Lombardore, Italiano senior 250
- 26 marzo, Lombardore, Italiano senior 250
- 25 aprile, Gallarate, Italiano senior 500
- 25 aprile, Gallarate, Italiano senior 500
- 14 maggio, Bra, Italiano senior 250
- 14 maggio, Bra, Italiano senior 250
- 29 giugno, Cingoli, Italiano senior 250
- 29 giugno, Cingoli, Italiano senior 250
- 9 luglio, Godiasco-Voghera, Italiano senior 250
- 16 luglio, Cingoli, Italiano senior 500
- 16 luglio, Cingoli, Italiano senior 500
- 16 luglio, Cingoli, Italiano senior 500
- 30 luglio, San Severino Marche, Italiano senior 500
- 30 luglio, San Severino Marche, Italiano senior 500
- 30 luglio, San Severino Marche, Cadetti 250 (Bruno Possedoni)
- 6 agosto, Busalla, Italiano senior 500
- 6 agosto, Busalla, Italiano senior 500
- 6 agosto, Busalla, Italiano senior 500
- 20 agosto, Morazzone, Nazionale senior 250
- 20 agosto, Morazzone, Nazionale senior 250
- 20 agosto, Morazzone, Nazionale senior 250
- 10 settembre, Lombardore, Italiano senior 500
- 10 settembre, Lombardore, Italiano senior 500
- Campionato Italiano senior 250
- Campionato Italiano senior 500







*Il disegno originale del telaio Müller caratterizzato dalle vistose bretelle di rinforzo.*

tati erano stati ottenuti dai piloti delle FFOO in sella alle moto della seconda generazione, per intenderci quelle con il telaio monotrave a culla aperta. Luciano Conti comparve sempre in classifica nelle prime posizioni, spesso e volentieri al II posto ed anche Jaffei e Sica ottennero sempre brillanti piazzamenti. Tornando a parlare della nostra moto, nel corso della stagione era stata continuamente aggiornata e migliorata. Per quanto riguarda il propulsore la modifica più importante fu la maggiorazione dell'asse del collo d'oca da 25 mm a 30 mm. Non si verificarono più rotture.

Il telaio inizialmente aveva dato qualche problema.

A causa delle vibrazioni del motore si erano verificate rotture delle piastre di attacco nella parte posteriore e inoltre l'arco inferiore della culla era troppo ampio.

Müller evitò questi inconvenienti con l'aggiunta di due tiranti tubolari, imbullonati, che congiungevano la parte superiore del telaio (sotto al serbatoio) con la parte inferiore della culla che venne ulteriormente irrigidita a mezzo di flange in lamiera d'acciaio.

Questa modifica apparve a cominciare dalla gara di Gallarate del 25 aprile.

Resi euforici dai due titoli nazionali conquistati nella stagione 1961, i dirigenti dell'Aermacchi (che proprio in quell'anno era diventata al 50% di proprietà dell'americana Harley-Davidson) decisero di mandare in pensione le tre obsolete motociclette con telaio monotrave e di mettere a disposizione dei piloti FFOO quattro nuove moto da cross tutte dotate del telaio a doppia culla.

E le vittorie continuarono ad arrivare puntualmente sempre per opera di Angelini che conquistò il casco tricolore della 250 nel 1962 e '63 (e pertanto per tre anni consecutivi) e di Canzio Tosi che vinse il campionato italiano 1963 nella categoria Juniores portando così a 6 i titoli nazionali conquistati dall'Aer-

macchi dei quali ben 5 dalla mitica Ala d'Oro con telaio Müller.

Altri importanti piazzamenti furono ottenuti da Antonio Sica nel campionato italiano 250 cm<sup>3</sup>: IV nel 1962, II nel 1963 e da Romano Jaffei III nel '62 mentre il privato Osvaldo Vettori ottenne sempre onesti risultati. Nel 1963 l'Aermacchi decise di produrre una serie limitata di Ala d'oro da cross con telaio Muller. Fu messa in listino a 550.000 lire e venduta in circa 15 esemplari a piloti seniores e juniores.

Dai registri della Muller risultano prodotti per conto dell'Aermacchi 28 telai doppia culla.

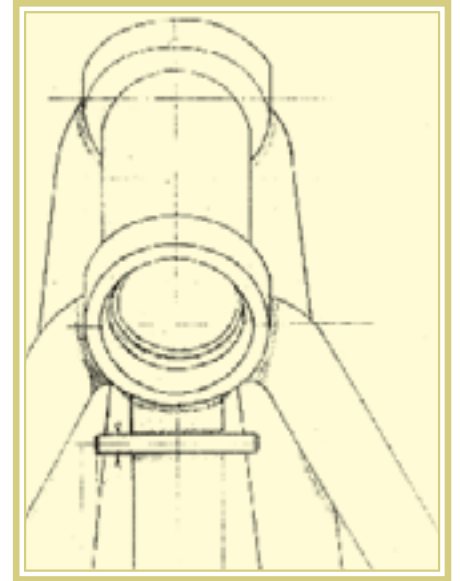
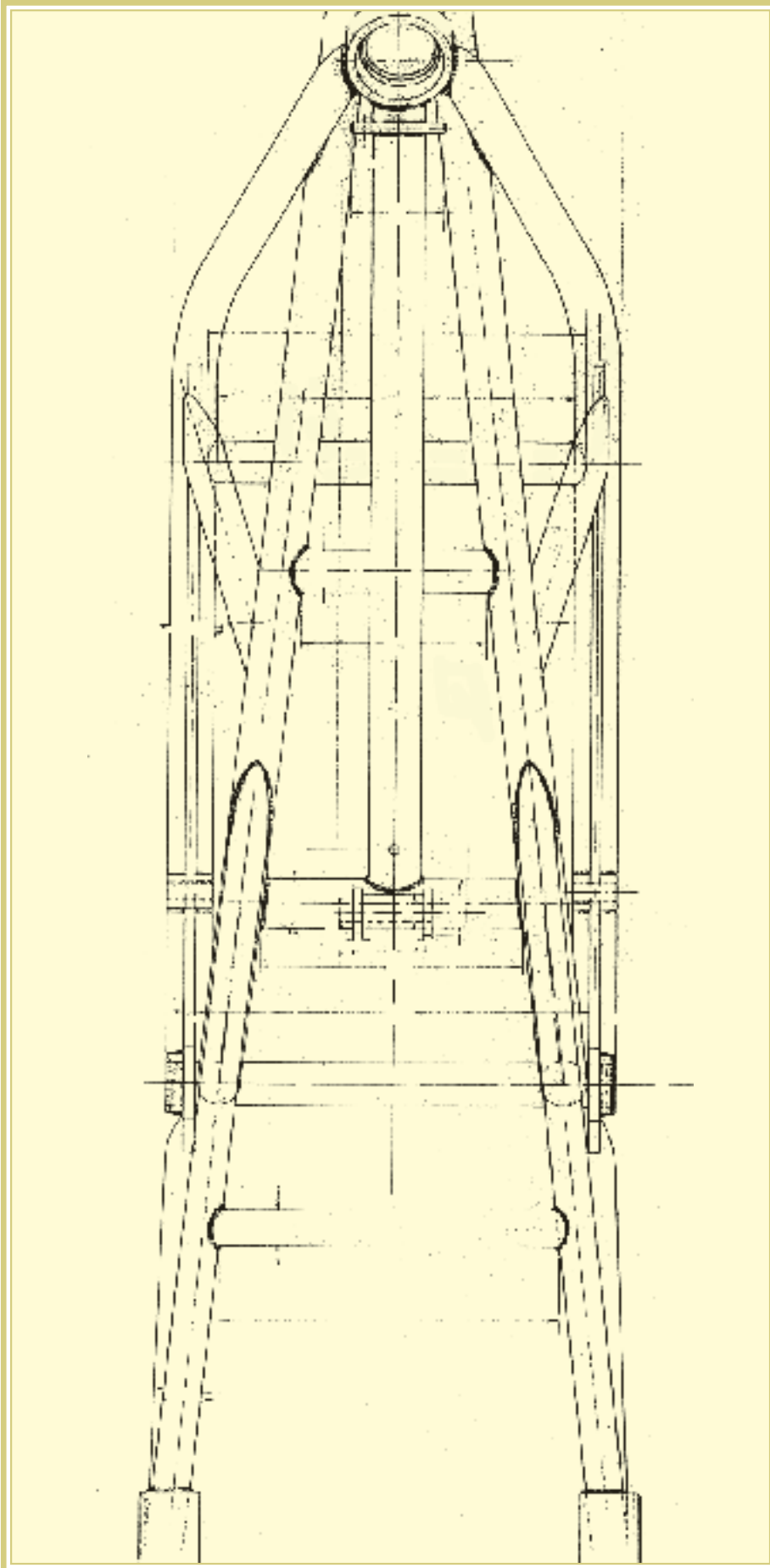
Dai libri della Casa di Schiranna appare che 15 moto siano uscite dalla produzione e fatturate a privati.

Ciò significa che altre 13 moto vennero montate nel reparto corse, usate dai piloti ufficiali delle Fiamme d'Oro e in seguito rivendute usate (o demolate???) a concessionari della Casa o a piloti privati, italiani ed esteri.

La moto che vi abbiamo presentato in questo servizio è senza dubbio il proto-







*Altre due viste del telaio dalla struttura robustissima.*

tipo/laboratorio che ha vinto con Angelini due titoli italiani nel 1961.

Ciò appare evidente da alcuni particolari come le piastre di attacco dei tiranti tubolari forate (con 6 fori ciascuna), la vaschetta del carburatore attaccata al tubo di destra (su quelle vendute era a sinistra), le pedane di foggia diversa ed altri particolari di minore importanza.

Elio Bagnoli meccanico del reparto corse Aermacchi dal 1959 al 1968 ricorda perfettamente che questa moto fu venduta ad Augusto Finetti pilota junior del Veneto e collaudatore della Laverda.

E proprio nel Veneto e precisamente a Valdagno ho trovato questa moto presso l'amico Flavio Soldà ottimo preparatore di moto da cross, pilota crossista "d'epoca" e grande conoscitore e collezionista di moto inglesi.

Nonostante questa fosse l'unica moto non britannica della sua collezione, Soldà per parecchio tempo si è rifiutato di vendere.

Dopo molte insistenze l'ho convinto a cedermela in cambio di una BSA Gold Star DBD 34 che avevo comprato da Gianni Perrone e sembra appartenesse al corridore romano Luigi De Giorgi.

Per cedermi la Gold Star, Gianni ha però preteso in cambio una ESO 250 bialbero da cross, praticamente esemplare unico e introvabile.

Così con questo giro di scambi sono riuscito a riportare a Varese dopo circa 40 anni la moto plurivittoriosa di Angelini e vi assicuro che resterà sempre a casa mia.

