

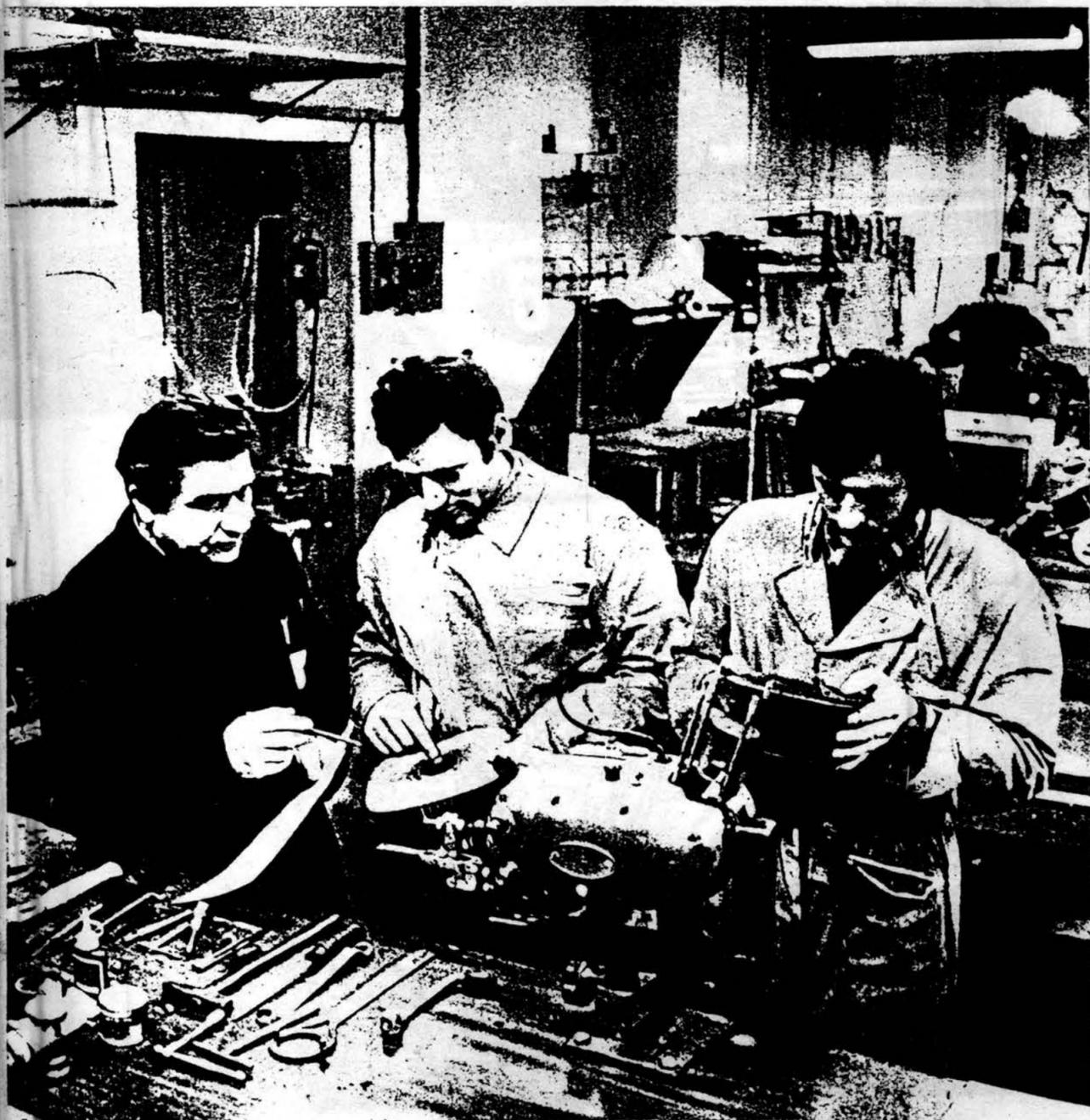
# Tre anni di successi per l'«ALA D'ORO» 125

*Apparsa agli inizi del 1969, questa riuscita motoleggera da corsa dell'Aermacchi si è largamente affermata in Italia e anche all'estero.*

*Ne sono già state vendute più di 350.*

*Semplice, robusta, veloce, facile da mettere a punto, è la moto ideale per quanti desiderano cominciare a correre.*

*In queste pagine, le sue origini, la sua evoluzione, un esame tecnico e le impressioni di guida.*



**T**re anni or sono, proprio di questi giorni, l'Aermacchi-Harley Davidson iniziò la produzione di una 125 da corsa, l'«Ala d'Oro», che giunse particolarmente gradita in quanto la classe 125 non brillava certamente per abbondanza di materiale tecnico a disposizione dei privati.

La nuova realizzazione varesina si distingueva per semplicità, robustezza, facilità di messa a punto, elevate prestazioni e per l'interessante prezzo (di poco superiore al mezzo milione). Presentava, insomma, tutte le doti per «sfondare».

E difatti il suo successo fu talmente clamoroso da monopolizzare in una sola stagione la propria categoria, e di conquistare fino ad oggi tre titoli Junior e della Montagna e due titoli Senior (1969-70), conseguiti questi ultimi a spese di speciali

*Il montaggio e l'aggiustaggio dei motori «Ala d'Oro» 125 vengono effettuati in un'apposita sezione del reparto esperienze Aermacchi, senza l'assillo della «catena». Qui vediamo appunto il direttore delle esperienze Celeste Piva mentre controlla le ultime fasi di un assemblaggio eseguito da due specialisti. Dopo una prova al banco, i motori vengono inviati al reparto «produzione» per il montaggio sui telai.*

chine da Gran Premio; in campo internazionale, ricordiamo poi la vittoria di John Dodds sotto la pioggia a Nürburgring, in una prova del campionato Mondiale 1970.

Gli studi intorno all'«Ala d'Oro» risalgono al 1965, contemporaneamente cioè all'entrata in serie della esclusiva «Aletta»; la Casa decise tutti di ricavarne un modello da usare per corridori privati, come parenti era accaduto per le consorelle a quattro tempi di cilindrata maggiore.

La realizzazione di questo progetto venne affidata in gran parte al tecnico tedesco Peter Durr, che fece l'antemista debuttare il prototipo ancora col telaio monotrave e il cambio a quattro marce) nel '67 a Monza, dove giunse terza con Pavesi in una gara di campionato senior.

l'anno seguente, pur apparendo di nuovo in gara, l'«Ala d'Oro» vinse a Montebelluna con lo Junior Castelli e si

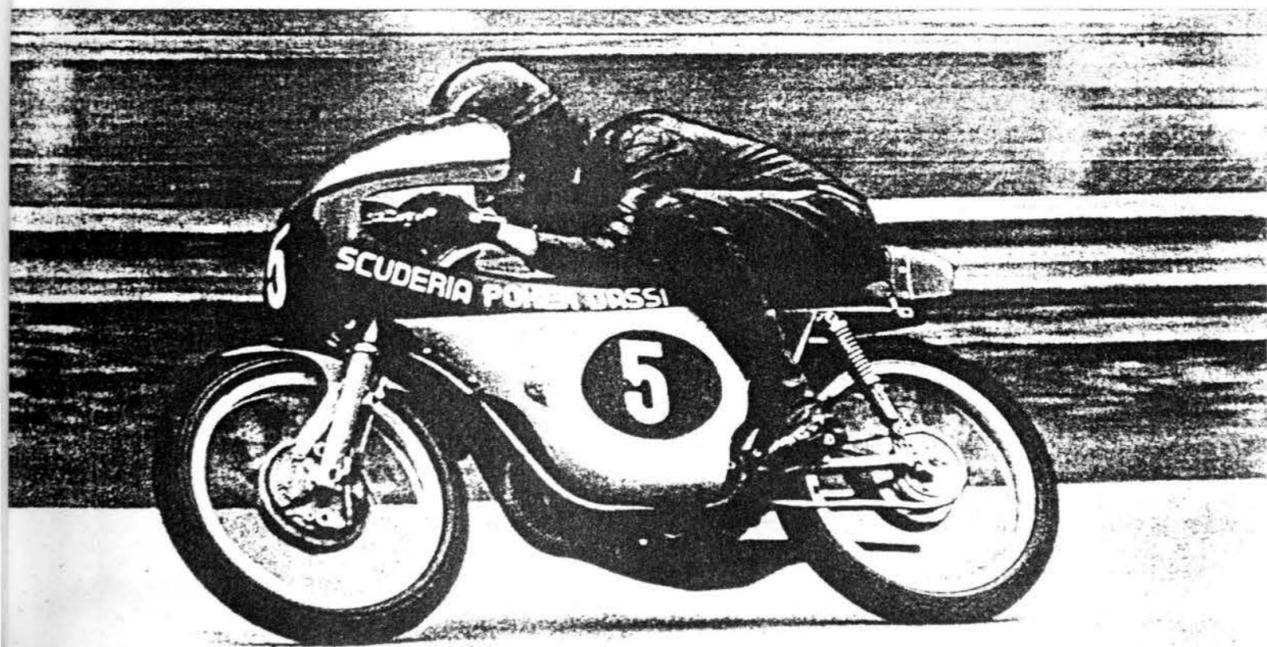
piazzò seconda con Bertarelli nell'ultima prova del Campionato Senior a Vallelunga.

Agli inizi del 1969 usciva il modello definitivo, col telaio a doppia culla e il cambio a cinque marce. Se ne costruì un primo lotto di 100 esemplari, andati letteralmente a ruba, cui se ne aggiunsero fino ad oggi altri 250 circa.

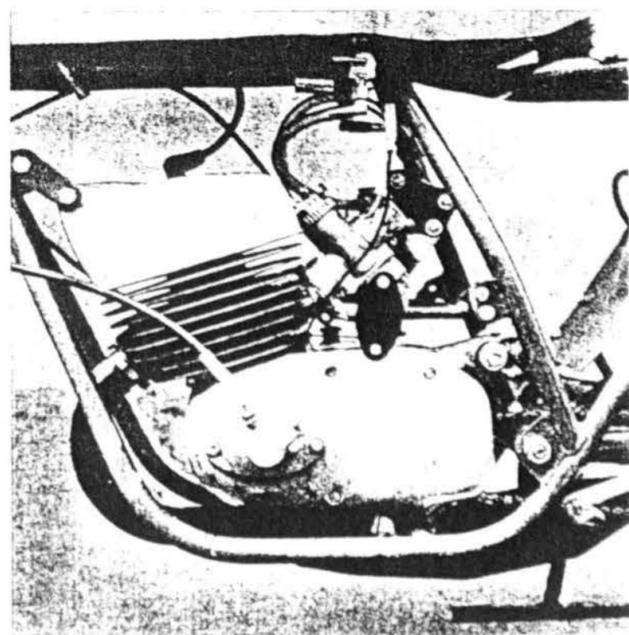
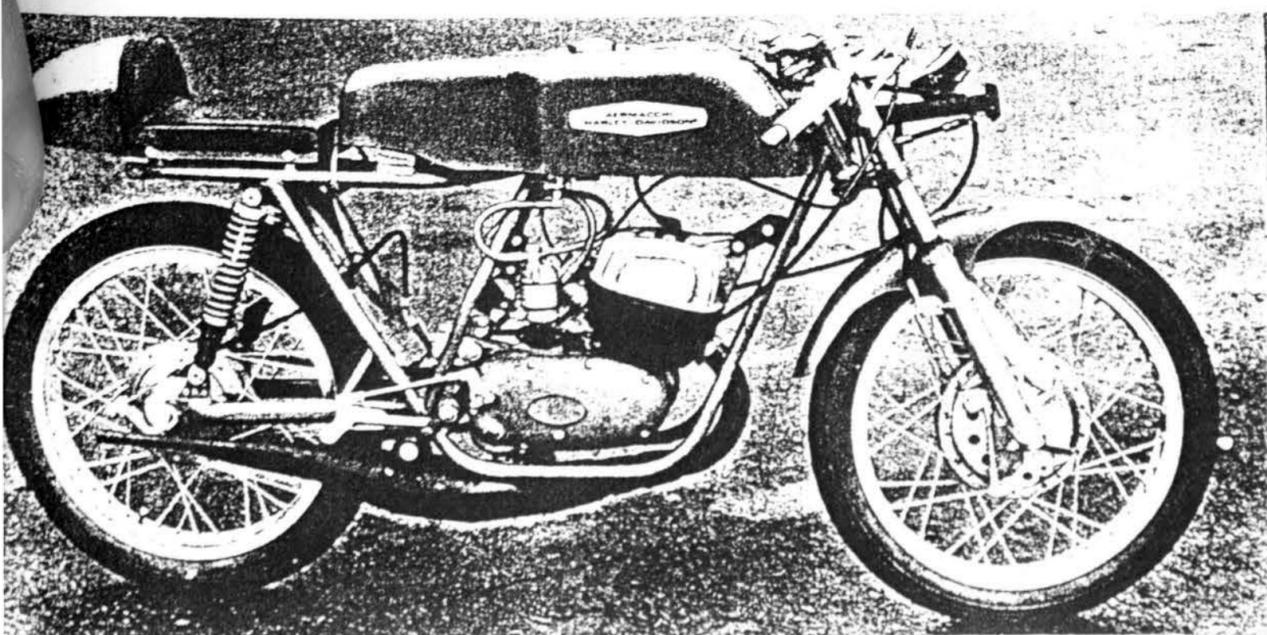
Le caratteristiche tecniche salienti del primo modello erano le seguenti: motore monocilindrico due tempi a quattro luci e pistone piatto, alesaggio e corsa 56x50, carburatore Dell'Orto da 27 mm (getto massimo 145), potenza 20 CV a 9200 giri, accensione a volano magnete con bobina AT posta sotto il serbatoio, trasmissione primaria con ingranaggi a taglio dritto, frizione a dischi multipli in bagno d'olio, lubrificazione con miscela al 5%, pneumatici ant. e post. 2,50x18, peso con carenatura 85 chili, velocità massima oltre 170 Km/h.

La «Aletta» (così viene comunemente chiamata) ha subito logicamente una evoluzione tecnica durante le trascorse stagioni, e la partecipazione diretta della Aermacchi alle corse, con macchine sperimentali (la cui preparazione è affidata al tecnico Piva) ha reso possibile l'accumulo di preziosa esperienza tecnica che è stata successivamente trasmessa agli esemplari in vendita, nel pieno rispetto delle tradizioni della marca varesina.

Lasciando pressoché immutata la parte ciclistica (solamente la carenatura è ora più leggera e filante e diverso è il disegno del serbatoio), il motore ha subito varie migliorie, tra le quali la più rilevante è stata l'adozione di tre travasi supplementari (ricavati a mo' di nicchia nella parete del cilindro sopra la luce di aspirazione) e relativi fori nel mantello del pistone, ciò che ha permesso di aumentare l'alimentazione e la lubrificazione, consentendo il mon-

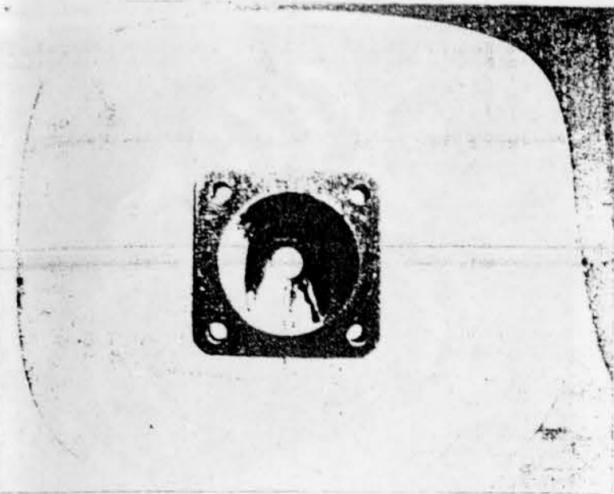


*L'autore di queste note in azione a Monza con un'«Ala d'Oro» della scuderia Poker d'Assi di Milano.*



*Un'«Ala d'Oro» di serie, così come esce dagli stabilimenti varesini, con le normali gomme Pirelli. Semplice e funzionale la linea. Interessanti l'attacco della testa al telaio e la forte inclinazione del carburatore.*

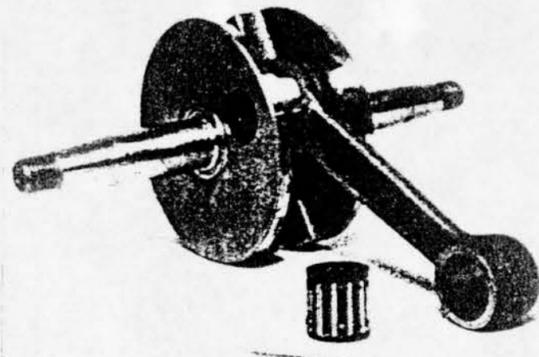
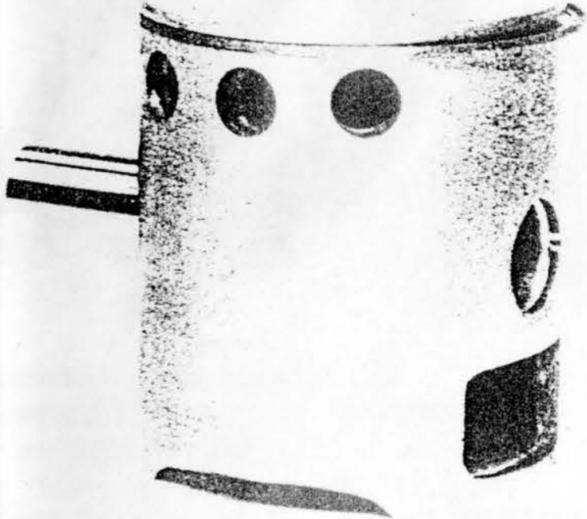
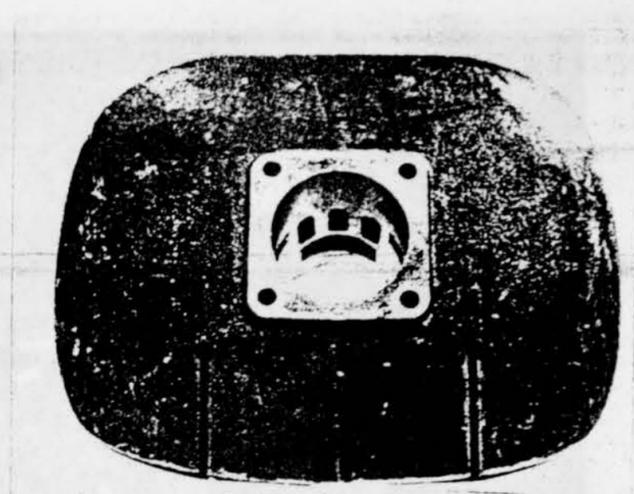
Tre anni di successi  
per l'«ALA D'ORO» 125



La testa in lega leggera pesa 3,400 chili e si distingue per la particolare conformazione della camera di scoppio (onde conseguire il massimo effetto di turbolenza) e per l'ampiezza dell'alettatura.



Il cilindro in ghisa pesa 8,700 chili e reca sul davanti due profonde intagliature per evitare distorsioni sotto l'effetto del calore. Nella foto a sinistra si vedono le generose dimensioni dei canali di travaso e la luce di scarico a profilo ovale. A destra si vedono i tre travasi supplementari scavati nella canna proprio sopra la luce rettangolare di immissione ed affiancati dalle luci di travaso, anch'esse a profilo rettangolare.



Il pistone coi tre fori in corrispondenza dei travasi supplementari.

Evidente la robustezza dell'imbiellaggio, che pesa 1,5 chili. Piede e testa di biella su rulli.



Gli organi dell'accensione elettronica, realizzata appositamente per l'«Ala d'Oro» dalla Dansi di Varese. Notare i fori e i contrappesi di equilibratura nel volano.

aggiungendo di un carburatore da 30 mm (getto massimo 180), e di un diverso complesso di scarico, di maggior volume.

Questa modifica si è tradotta in un aumento sensibile della potenza, che nei motori migliori è dichiarata in 24/24,5 CV a 10.800 giri, sempre alla ruota; in tal modo la velocità di punta è ora superiore ai 190 Km/h.

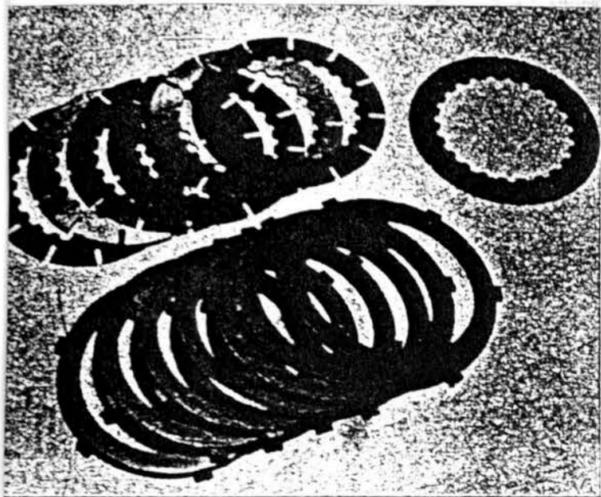
La Aermacchi ha fatto inoltre realizzare un impianto di accensione elettronico dalla Dansi e speciali dischi per la frizione in lega similoro dalla Rimoldi, ovviando così agli inconvenienti di accensione e di frizione verificatisi sui primi modelli. Lo scorso anno fu poi approntato anche un bel cambio a sei rapporti, espressamente per i clienti Senior.

L'«Ala d'Oro» 125, versione standard, a cinque marce, con carburatore da 27 mm, gomme Pirelli, e completa di carenatura, contagiri e rapporti, viene venduta oggi a 599.000 lire f.f.; ma per presentarsi sui campi di gara con il mezzo competitivo è indispensabile apportarvi tutti gli aggiornamenti, offerti come «optional» dalla Casa, e cioè la modifica al cilindro e pistone (lire 13.200), il carburatore da 30 mm (lire 25.000), i dischi della frizione speciale (lire 28.000), l'accensione elettronica (lire 32.000), una coppia di gomme Dunlop Racing (lire 49.000); a conti fatti quindi, una «Aletta» di prima scelta viene a costare circa 750.000 lire. La cifra aumenta fino ad un milione circa, se vi includiamo l'acquisto delle

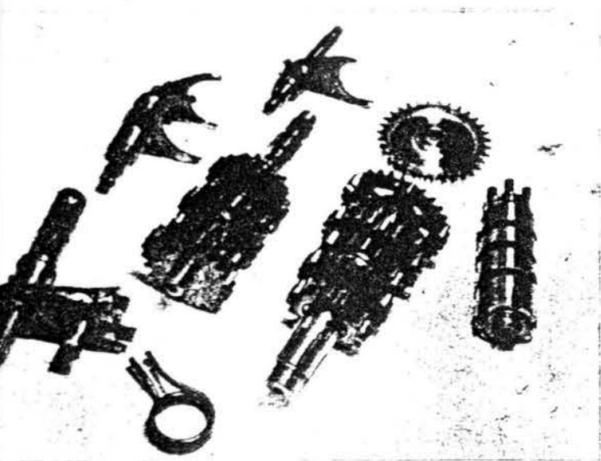
parti di scorta, la manutenzione, e gli inevitabili imprevisti.

Abbiamo avuto occasione di compiere qualche giro a Monza, sulla pista Junior, con una «Aletta» tipo Senior, aggiornatissima, con accensione elettronica e cambio a sei marce, messaci gentilmente a disposizione dalla Scuderia Poker d'Assi di Milano. Il test è stato purtroppo breve, e le nostre considerazioni potrebbero essere di impressionismo e soggettività, ma ci siamo avvalsi della collaborazione di alcuni corridori, specialisti di questa moto, a completamento della prova.

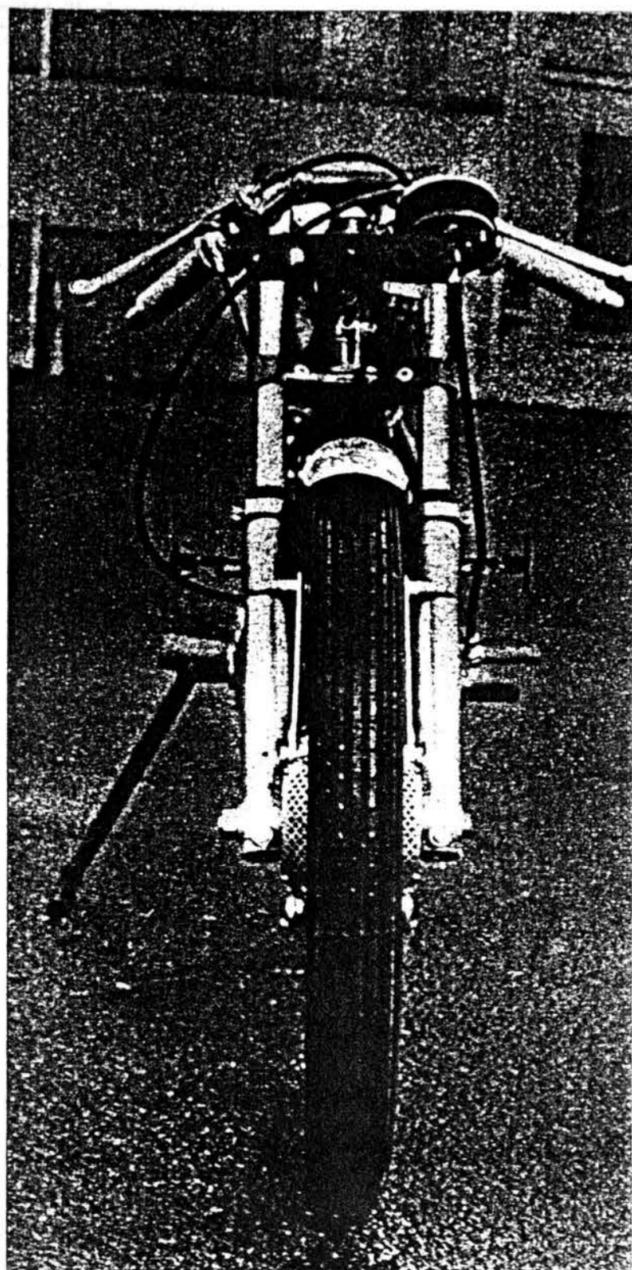
Dopo i preliminari di rito, si va. Spingiamo l'«Aletta» dal lato destro, per avere il corpo del carburatore in posizione più alta rispetto alla va-



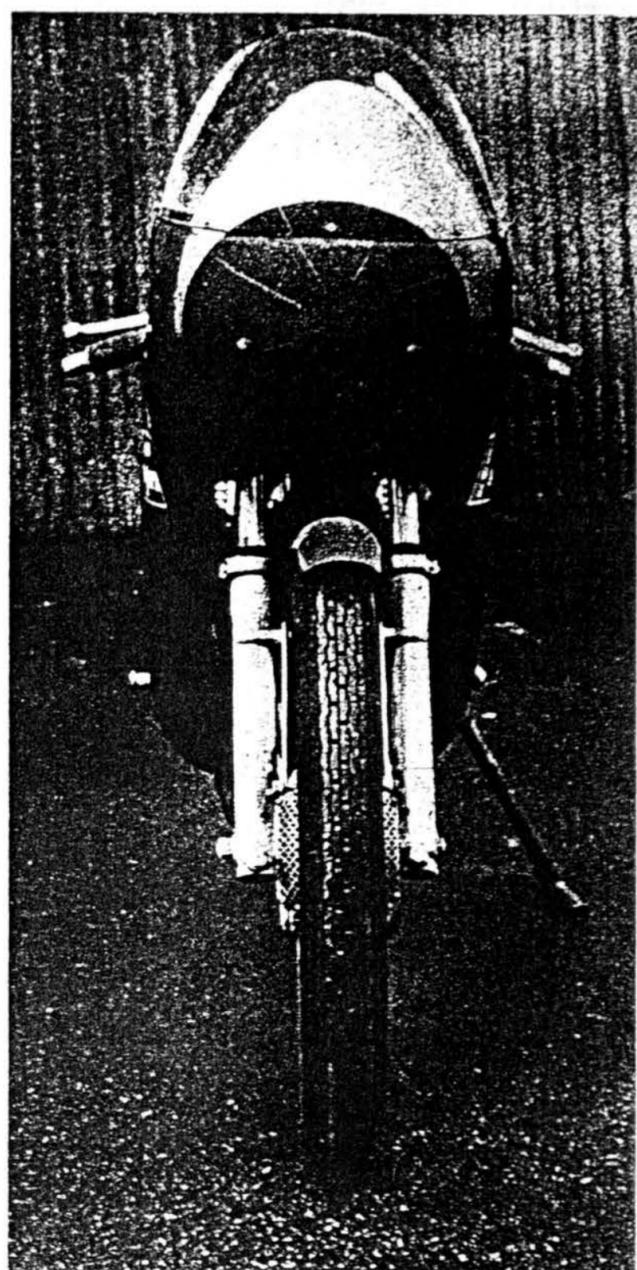
*frizione speciale, costruita  
posta dalla Rimoldi per  
«Ala d'Oro», si compone di  
14 dischi.*



*cambio a sei marce, col  
desmodromico», le forchette  
(in metallo forgiato) e il selettore  
in relativa molla. L'ingranaggio  
in lega leggera in alto a destra serve  
unicamente a pescare l'olio per  
migliorare la lubrificazione  
del gruppo cambio.*



*L'esigua sezione frontale dell'«Ala d'Oro» vista con e senza la carenatura.*



chetta, per non invasarlo: grazie all'accensione elettronica, precisa e potente nell'erogazione della corrente anche in partenza, il motore inizia senza sforzo il tipico scoppietto dei due tempi.

Per andare via veloci, bisogna sfronare e modulare correttamente il gas, perché sotto i 7.000 giri non c'è molta potenza.

Il campo di utilizzazione è compreso tra i 9.500 e i 10.800 giri, ma la potenza arriva progressivamente a partire dagli 8.500; il motore a tali giri si dimostra docile e tranquillo, a patto di non aprire repentinamente la manopola del gas, altrimenti si ingolfa.

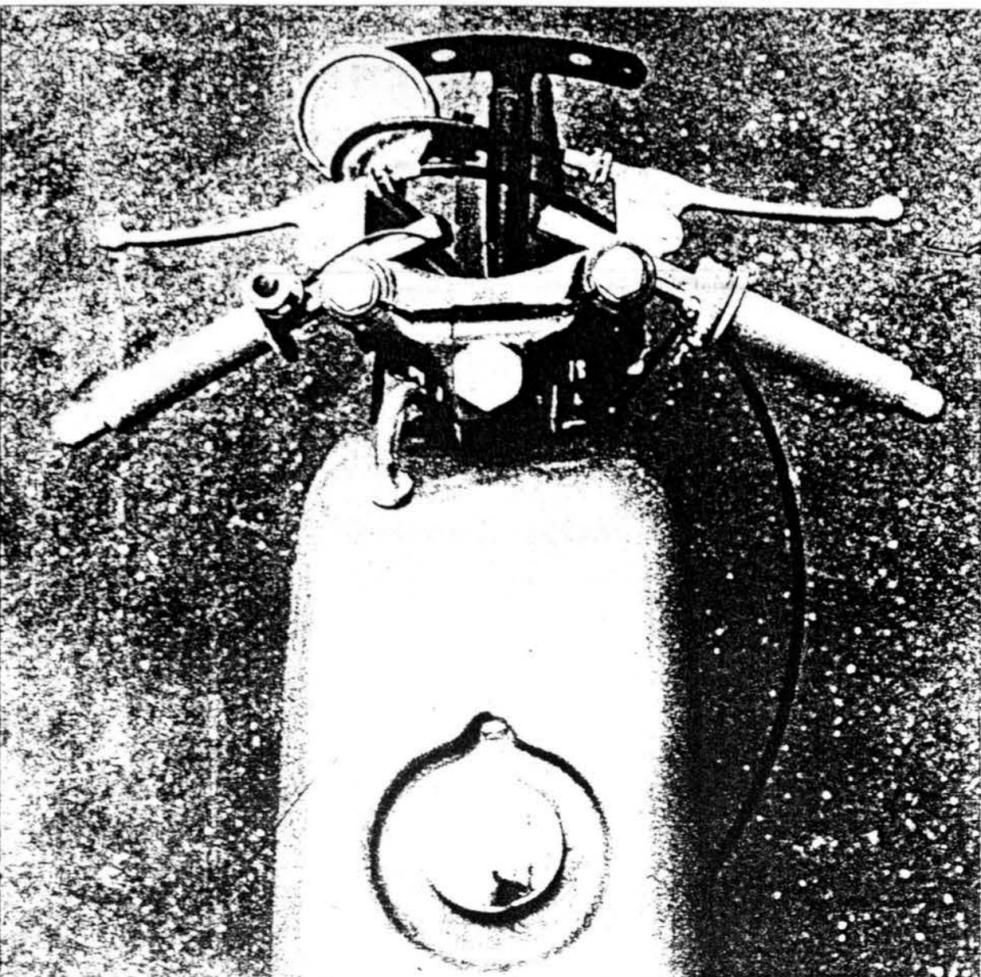
La prima impressione che si riceve è di estrema manovrabilità e leg-

gerezza; in accelerazione, anche se si è piegati, la moto trasmette un senso di confidenza, non denunciando quei caratteristici strappi dovuti alla curva di coppia acuta, tipica dei motori da corsa a due tempi. L'erogazione della potenza è molto progressiva e si nota subito l'assoluta assenza di vibrazioni alle pedane e al manubrio, fatto questo più che raro in una moto da competizione.

Tirando a 10.800 giri, che è il massimo consentito, la ripresa e la velocità sono notevoli, simili, ad occhio, a quelle delle 500 pluricilindriche sportive da strada; la frizione è dolce da azionare e sensibilissima ad ogni minimo richiamo; non tende ad incollare né a slittare anche usandola in modo poco ortodosso.

Il cambio presenta una brevissima escursione di innesto e le marce «entrano» ed «escono» molto dolcemente e positivamente: è sufficiente infatti una lieve pressione della punta del piede per cambiare ed esser sicuri che la marcia non «scappa fuori». Naturalmente i rapporti sono studiati per l'uso agonistico, ottimamente distanziati, e non presentano «vuoti» tra uno e l'altro. La prima (relativamente corta per una moto da corsa), la seconda e la terza accusano un calo di 500/600 giri, ma bisogna stare davvero molto attenti al contagiri, perché la lancetta ritorna subito in «zona rossa»; nelle ultime tre marce abbiamo invece rilevato un calo massimo di 500 giri cambiando in maniera convenziona-

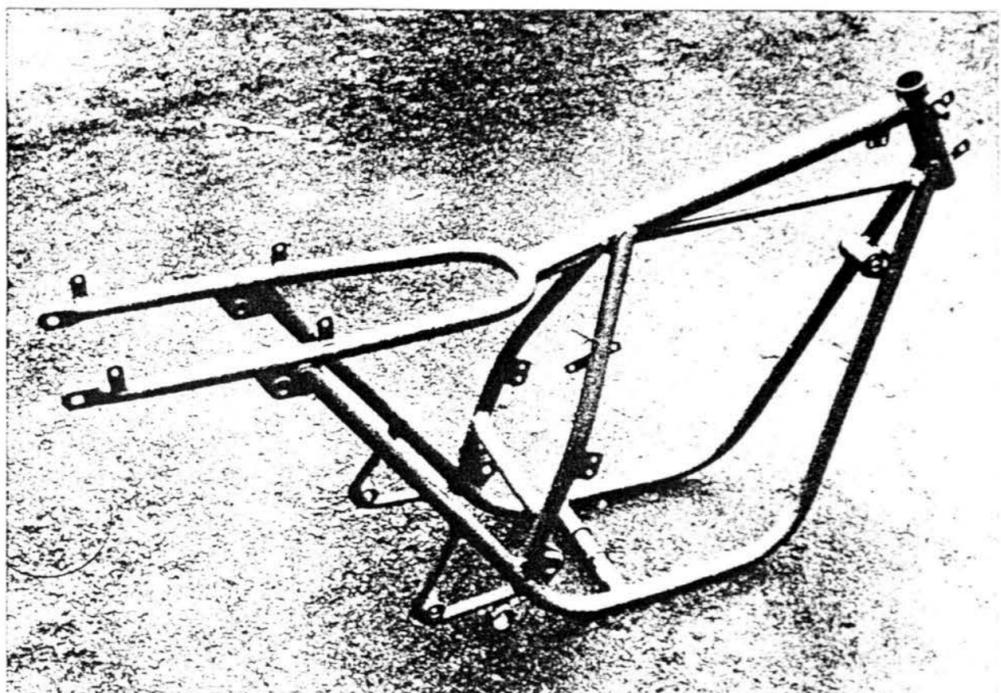
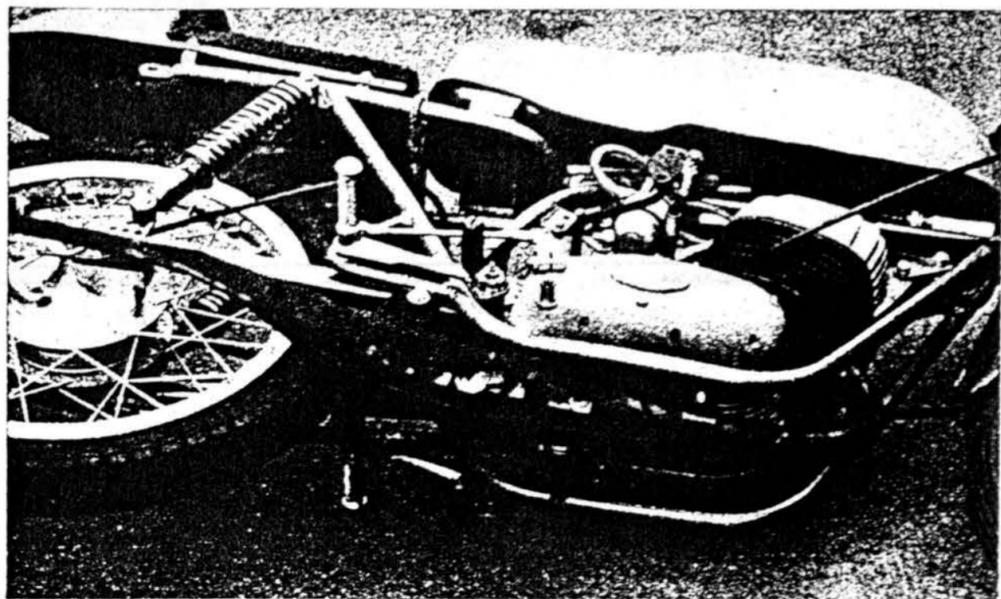
## Tre anni di successi per l'«ALA D'ORO» 125



*I comandi sul manubrio, che reca a sinistra il bottone di massa. Si vedono anche il contagiri (montato elasticamente sul supporto anteriore della carenatura), lo sfianto del serbatoio (che tiene 15 litri) e il tappo ad azione rapida incassato in un ampio pozzetto.*

*La classica struttura del telaio a doppia culla chiusa, che pesa 9 chili e che reca, poco sotto il canotto di sterzo, l'attacco per la testa.*

*Vista di sotto, l'«Ala d'Oro» pone in mostra l'alettatura anteriore del carter e il generoso dimensionamento della camera di espansione.*



e, chiudendo il gas ed innestando a frizione.

Il modello a cinque marce, che in definitiva è il più diffuso essendo obbligatorio nelle gare Junior e preferibile per le salite, ha una spaziatura diversa dei rapporti. Passando dalla prima (che è molto lunga) alla seconda, il motore scende di 700 giri, alla seconda in terza di 500, e di soli 400 giri nelle ultime due marce.

In ogni caso i cali di regime salgono nelle marce sono notevolmente contenuti, ma precisiamo che variano, anche sensibilmente, a seconda della rapportatura finale della moto.

Cambiando invece senza chiudere il gas ed azionando, in perfetta sintonia col movimento del piede, il bottone di massa per una brevissima frazione di secondo, il motore scende di soli 200/300 giri. La ma-

novra va eseguita in modo perfetto, altrimenti si ha un netto calo di giri per interruzione di corrente, col pericolo poi di successive «sberle» al pistone e all'albero motore quando la si ripristina, perché vengono bruciati una gran quantità di gas freschi che si erano immessi nella camera di scoppio. Alla lunga, tutto questo è deleterio per il buon funzionamento dello stesso albero motore, perché provoca lo sfasamento dei volani.

La massa si usa anche prima di scalare dopo un veloce rettilineo, sempre per una breve frazione di tempo, per «rinfrescare» il propulsore con immissione di gas che non bruciano e diminuire così il pericolo di grippaggi.

In scalata il freno motore è insignificante, come in tutti i due tempi: il fuorigiri consentito è di circa 500/

700 giri, ma il motore, data la sua robustezza, non risente quando il limite viene superato nel caso di qualche errore di guida.

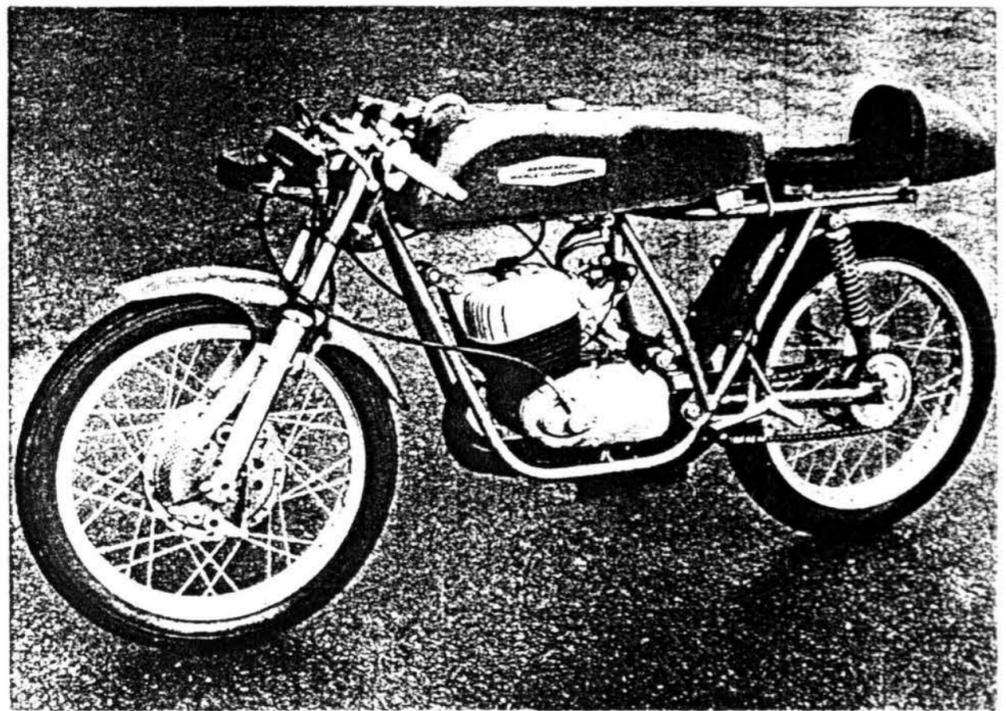
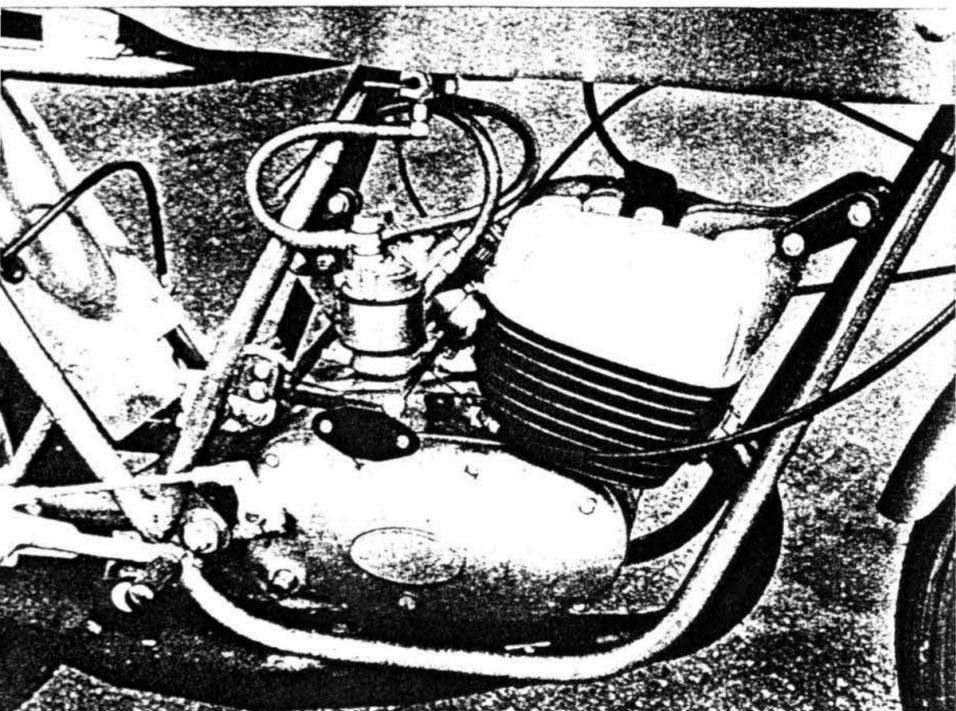
Il freno anteriore (un Fontana da 180 mm) è potente, progressivo, morbido, e la frenata può essere modulata senza patemi d'animo perché la moto non ha reazioni strane anche con la forcella a fondo corsa. Il posteriore è un po' debole, ma forse è preferibile averlo così, a scampo di improvvisi bloccaggi della ruota che comportano, su di un mezzo tanto leggero, il pericolo di carambolare sull'asfalto.

Il temperamento dell'«Aletta» in curva ci è parso ottimo: la moto ha una distribuzione dei pesi ben equilibrata, ed è corredata da sospensioni Ceriani. Nelle curve strette si può piegare in confidenza e compiere cor-



*Un altro angolo del reparto montaggio motori. Alle spalle del meccanico alcune coppe a ricordo degli innumerevoli successi sportivi dell'« Ala d'Oro ».*

*Concludiamo con altre due viste di un'« Ala d'Oro » di serie, pronta per la consegna. Per accertare la loro piena efficienza, le due tempi varesine vengono collaudate su un banco dinamometrico a rulli.*



oni di traiettoria, tanto da poter essere richiamati anche con brevi colpi del freno anteriore. Se il fondo stradale è sconnesso, si avverte la ruota posteriore saltellare, senza però che la moto devii dalla direzione prestabilita.

Il comportamento dell'« Aletta » in curva veloci è completamente sicuro: l'angolo di inclinazione è notevole, senza la sgradita sorpresa di sentirsi una pedana o il tubo di scappamento piantati per terra. In ogni caso, la macchina vuole essere piegata dolcemente, data la sua leggerezza.

In sostanza, l'« Ala d'Oro » possiede doti di docilità e di manovrabilità che favoriscono un rapido affiatamento del mezzo al pilota, la cui concentrazione può rivolgersi unicamente alla pista. La moto si « lascia » manovrare facilmente, confermando la

prerogativa di essere, tra l'altro, il mezzo ideale per chi si accinge a dedicarsi allo sport attivo.

Le prestazioni sono eccellenti, se consideriamo la cilindrata e l'estrema semplicità costruttiva del motore; naturalmente, trattandosi di una moto da corsa, denuncia anch'essa qualche inconveniente dovuto più ai maltrattamenti dei suoi piloti che a « deficienze organiche ».

Il guaio più comune è il grippaggio o la bucatatura del cielo del pistone, spesso per errati calcoli di carburazione o di preparazione della miscela; a volte si rompe l'albero motore, per abuso del bottone di massa o di fuorigiri; si spezza il terminale della camera di espansione, per vibrazioni; si difetta il selettore del cambio, provocando sfollate o impedendo l'innesto delle marce alte.

Comunque il buon funzionamento della macchina è subordinato sia alla sensibilità del pilota che alle mani dei meccanici: la manutenzione, come già detto, è semplice e relativamente poco costosa per una moto da corsa; in genere si sostituiscono pistone, alcuni dischi della frizione (che si spezzano) e il pneumatico posteriore ogni tre-quattro corse; le altre parti si revisionano soltanto a fine stagione.

In conclusione possiamo affermare che l'« Ala d'Oro » 125, pur continuamente migliorata, è rimasta fedele ai concetti che l'hanno ispirata, ovvero l'estrema semplicità, la facilità di messa a punto, la robustezza, la disponibilità di ricambi, ecc. che ne fanno una delle moto da corsa più indicate per i corridori privati.

**Giovanni Belli**