

Baby

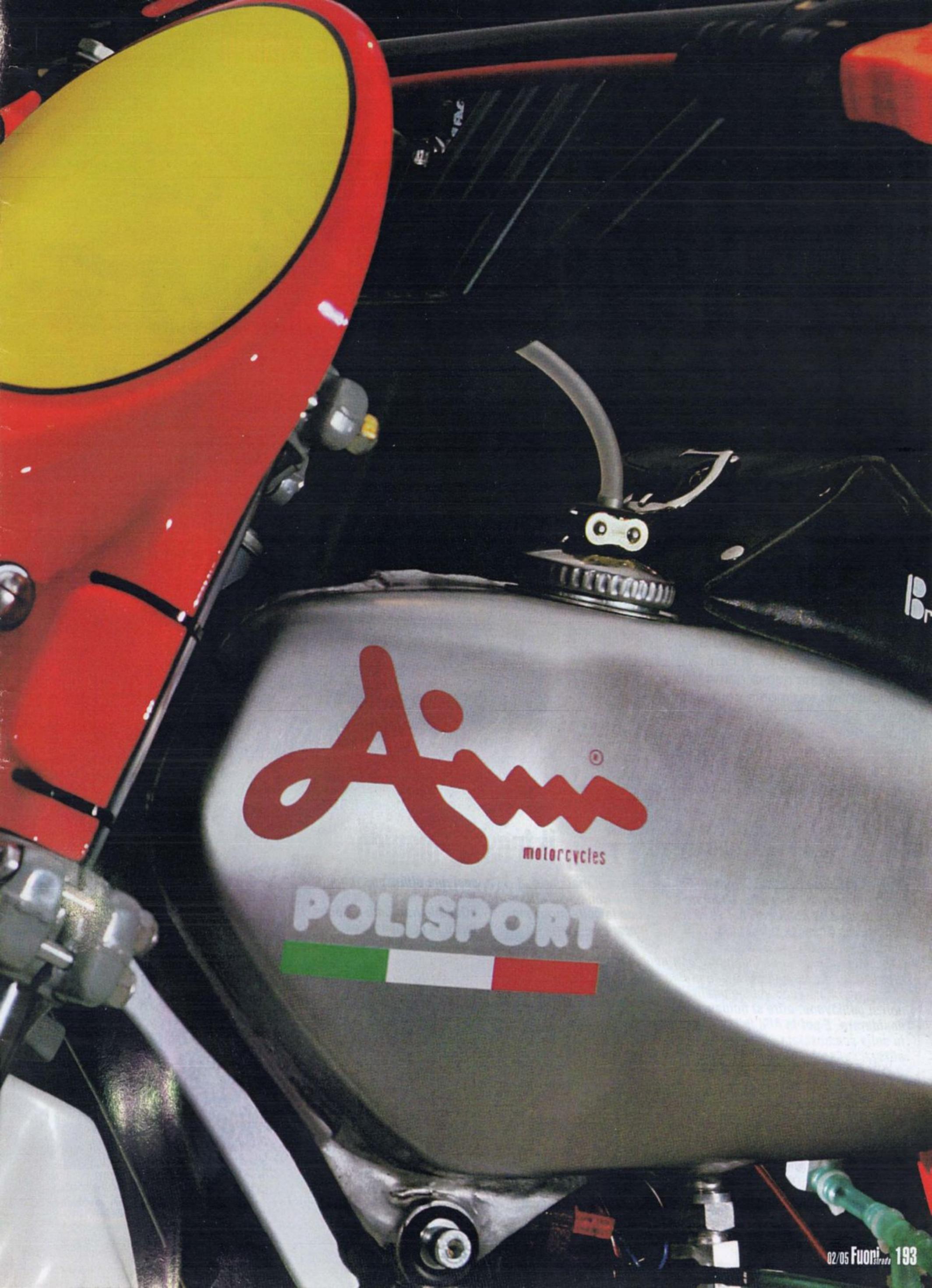
BOOM

IL MARCHIO TOSCANO AIM ARRIVÒ NEL '72, QUANDO I
 INQUANTINI DA REGOLARITÀ NASCEVANO COME FUNGHI E
 SI VENDEVANO COME IL PANE. MA GLI AIM ERANO CURATI,
 SPECIALI E CARATTERIZZATI DA COSTOSE SOLUZIONI
 TECNICHE. CI CORSERO GINO PEREGO ED EDI ORIOLI

Un boom. Negli anni Settanta molti costruttori e assemblatori di ciclomotori si tuffarono con successo nel mondo del fuoristrada. Questo fenomeno trovò terreno fertile in Toscana, con un concentrato di marchi di tutto rispetto: Ancillotti, Beta, Brixio, Gori e AIM, che si sono distinti per la validità tecnica delle loro realizzazioni. Lo scontro diretto nello sviluppo delle moto partivano fin dal campionato Regionale di Cross toscano. Valeva come un Mondiale.

L'antagonismo era nell'aria, un clima del tutto simile a quello del Palio di Siena. Si racconta che il titolare della AIM, Andrea Becocci, arrivò a beccarsi un morso nel sedere dal titolare di una Casa concorrente!

All'AIM (Assemblaggio Italiano Motocicli) ci sentiamo anche noi un po' legati, non fosse altro perché è stata la prima moto dei nostri Ungaro e Passeri. Per il sottoscritto, invece, ha rappresentato un sogno, perché era bella e impossibile: il prezzo era alto, giustificato però



Unica nel suo genere

Serbatoio in alluminio e sella scamosciata: sono questi i segni distintivi di una moto che ha lasciato il segno nel cuore di tanti regolaristi. Nella foto in bianco e nero, siamo al Salone del 1976 e la moto è un Cross 50. La sigla AIM è un acronimo, sotto, e significa Assemblaggio Italiano Motocicli. Nella foto a colori, invece, uno scatto al controllo orario di un pilota svedese, in sella a una 125 con marmitta bassa. Si parla oggi di piloti nordici che dominano, già allora l'AIM aveva percorso i tempi.



Fani, il fresino magico

Come tanti bravi tecnici, Loredano Fani alternava il manubrio al fresino, anche se di soddisfazioni ne ha date più con quest'ultimo. Concessionario Ancillotti, nel 1975 intraprende la collaborazione con Andrea Becocci, per il quale elabora i motori che verranno montati sulle AIM.

"La cinquanta era la più completa dell'epoca: ben rifinita, un ottimo telaio, guidabile, e buone prestazioni del motore. Non tutte le avversarie univano queste qualità, alcune andavano forte ma non si guidavano; altre si guidavano bene ma il motore lasciava a desiderare. E poi la AIM fu la prima con il serbatoio in alluminio, la sella scamosciata, una delle prime ad avere la borsa porta attrezzi sul serbatoio".

Qual è il ricordo più forte?

"Ce ne sono molti, tantissimi... Certo, ricordo con piacere quando nacque la 75: feci la trasformazione per il Sachs. Testa, cilindro fuso in terra a quattro travasi, pistone Asso realizzato appositamente. Con Pieroni vincevano sempre le prove di accelerazione, era una soddisfazione mettere dietro gli altri, anche i Polini con il due travasi. Poi anche Polini fece il quattro e, grazie alle maggiori possibilità, realizzò stampi in conchiglia che gli permisero di essere più competitivo con il prezzo. La sua elaborazione ebbe

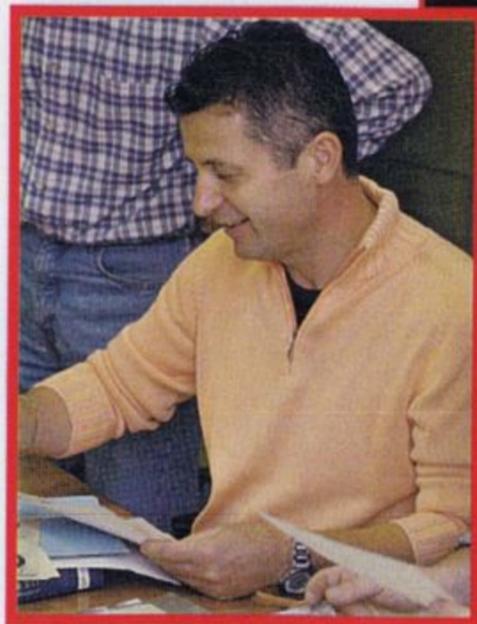
così una diffusione maggiore".

In seguito?

"Quando tramontò il Sachs, Andrea iniziò la collaborazione con la Minarelli, io misi le mani sui primi esemplari, poi il lavoro venne seguito all'interno di AIM. Del resto il tempo che mi assorbiva la mia concessionaria era sempre maggiore, così lasciai gradualmente perdere le elaborazioni. Ora quell'angolo di spazio messomi a disposizione da mio fratello all'interno del suo negozio si è moltiplicato: quattro concessionarie...".

Va in moto?

"Ho ripreso le sfide con gli amici del tempo, ma per puro divertimento. Però di rispolverare il fresino non ci penso nemmeno! La potenza di una moto moderna da Cross basta e avanza, non c'è bisogno di metterci le mani. Chissà, se ci facciamo coinvolgere dalle gare d'epoca, allora mi sa che mi tocca ricominciare!"



Il mistero della slick

55° Sei Giorni, a Brioude, in Francia. Gino Perego su AIM si ritira. Luca Benedetti, anche lui con l'AIM, si trova in testa alla classe 50. La moto in parco chiuso alla fine ha la ruota posteriore che assomiglia più ad una slick che a una tassellata. Ma perché non l'ha sostituita? Perché il vincitore di una Sei Giorni Internazionale corre con una gomma da buttare via? Mistero. Com'è andata di preciso non se lo ricorda neanche Andrea Becocci. Lo abbiamo chiesto a Luca Benedetti, ora direttore vendite Motorquality. "Io non ero ufficiale e non avevo nessun contratto con l'AIM, ma ero in testa alla gara. Negli ultimi tre giorni non ero riuscito a cambiare la gomma posteriore, perché mi ero fatto male alle costole. Però per la prova finale di cross volevo sostituirla, volevo farla bene! Così, prima del pre-parco avevo già smollato fermacostole e valvola della camera d'aria. Ritirata la moto prima della prova finale, mi appresto a smontare la ruota per la sostituzione

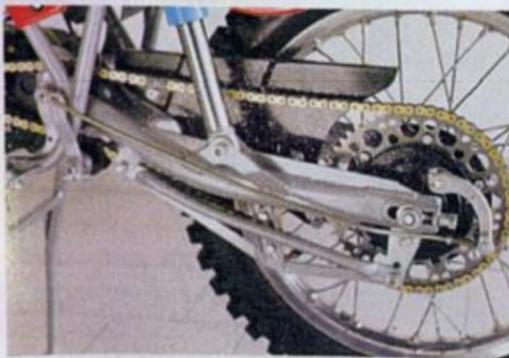
ma arriva Andrea Becocci, se ne accorge e mi "minaccia". Mi dice che se avessi cambiato la gomma non mi avrebbe dato il premio. Non voleva rischiare intoppi, il gioco non valeva la candela. E in effetti, per vincere, a me bastava arrivare in fondo. Decisi dunque di non cambiare quella gomma. Però, ormai la camera d'aria era leggermente fuoriuscita così, maneggiando il cerchio, chiesi al meccanico di aprire lentamente la bombola dell'aria. Io, che potevo toccare la moto, avrei cercato di infilarla. Lui aprì troppo e le dita mi restarono incastrate tra cerchio e gomma. Dolore! Così, oltre alla gomma liscia, feci tutta la prova con le dita doloranti, ma Andrea si portò a casa il risultato e io il premio!"



Risultati sportivi

1978 Campionato Cadetti Cross 50 cc, Sergio Ballabio
1980 Campionato Europeo e Italiano Regolarità classe 50 cc, Gino Perego
1980 Sei giorni classe 50 cc, Luca Benedetti
1980 Campionato Italiano Junior classe 75 cc, Edi Orioli
1980 Campionato Italiano Junior classe 50 cc, Gian Marco Rossi
1981 Sei Giorni Isola D'Elba classe 80 cc, Edi Orioli
1981 Campionato Junior Enduro 80 cc, Maurizio Lumina
1983 Campionato Senior Enduro 80 cc, Mario Milani

► Serbatoio a goccia in alluminio e lasciato "al naturale", forcellone a banana e Hydrocross. E come non sognare? Le AIM, nella loro semplicità, hanno sempre catturato per la loro raffinatezza.



► Il motore Minarelli aveva il raffreddamento ad acqua solo per la testa e circolazione a termosifone (priva di pompa). Ma la vera particolarità era il radiatore, ricavato nel manubrio. Un sistema intelligente perché risparmiava gli elementi tradizionali e quindi del peso, ma quando si cadeva erano dolori... Altre chicche: borsetta triangolare in cuoio (consentiva di avanzare maggiormente) e ammortizzatori Hydrocross (non di serie).

Becocci: "La cura maniacale"

Andrea Becocci, ex titolare della AIM, oggi si dedica alla produzione di freni per biciclette, in particolare per quelle da Downhill. La sua azienda, Formula, è tra le più affermate in campo mondiale.

Tiene un piede anche nel settore motociclistico, considerato che le minicross KTM sono equipaggiate con i suoi componenti.

Becocci è un pignolo, ci tiene a essere il migliore e a battere la concorrenza. Un tipo caparbio, con il suo caratterino... Racconta che, ai tempi della AIM, aveva preso un contatto in Marzocchi. Nonostante l'appuntamento, gli toccò fare anticamera per qualche ora. Ad un certo punto Becocci se ne andò. Da allora, non si vide più un'AIM con le Marzocchi. Nel contempo è anche una persona disponibile, con la quale è piacevole parlare e scherzare.

Andrea, rivedremo mai un'AIM?

"A dire il vero mi sono rimasti un po' di pezzi sparsi qua e là. Ne voglio rimontare qualcuna, ma solo per il mio museo! Costruire



moto oggi è una follia. Una volta era tutto più semplice. Per avventurarsi bastavano un po' di ingegno, intraprendenza e capitali limitati.

Oggi mi occupo solo di freni, ma la tecnologia profusa per realizzare un solo componente è incommensurabile, rispetto a quella che c'era allora per fare

tutta la moto intera. No, sarebbe una follia". Fu difficile smettere?

"Ci dedichi la vita, è la tua passione, ma di fronte alla realtà ti devi arrendere. Di moto se ne vendevano sempre meno, nel contempo la tecnica si evolveva, dovevi aggiornarti su tutto, essere esperto di sospensioni così come di estetica e grafiche: troppo per una piccola azienda. E poi, verso la fine degli anni Ottanta, il tasso di interesse per i prestiti concessi dalle banche passò dal 22 al 28%: fu la mazzata finale, quella che mi convinse che il futuro era solo per le grosse aziende. Mi resta la soddisfazione dei risultati sportivi e l'orgoglio di aver cessato l'attività senza fallire".

► Pieve di Teco, San Remo, finale del Campionato Cadetti classe 80 del 1983.

Roberto Ungaro si avvia alla partenza. Si noti il freno posteriore a tamburo (Zundapp) che Rigo montò al posto del disco originale.



Primo amore

Salone di Milano, 1982. Ero un cadetto Enduro alla disperata ricerca di una mano amica. In cambio, potevo offrire solo un promettente 4° posto come debuttante al campionato italiano. KTM rimaneva una chimera per pochi (e non aveva le piccole cilindrate), Kram-It un po' meno ma era pur sempre una roccaforte bergamasca e Marchi storici come Fantic o Ancillotti erano già decadenti. Che fare? "Romperli i maroni" a chi c'era. Per fortuna mi teneva per mano Marco Rigo, uno dei pochi del settore ad eccellere contemporaneamente nell'uso della lima come in quello della parola. Ricordo che, giunti allo stand AIM, gli dissi: "Marco, per loro ci corre Mario Milani, cosa vuoi che gli possa interessare di uno sfigato milanese come me?". Per fortuna Marco Rigo è uno che ci prova, sempre. E così patron Becocci, dopo averci ricevuto (già un successo!), si mise a guardare i ritagli di giornale e le foto delle mie misere imprese. Ogni tanto dava una sbirciata di soppiatto alla moto che, per quei tempi, sembrava scesa direttamente dallo spazio: convogliatori enormi e spigolosi, mozzi rossi, serbatoio "stra-a-goccia" e, addirittura, freno a disco posteriore. Era la prima ad averlo in senso assoluto! Troppo avanti... "Beh, dunque, vediamo" disse con forte accento toscano Becocci: "...sicché tu va benino allora, eh? Facciamo così: una moto - il muletto - la comprate e quella pe'correre ve la fo' pagare a fine stagione". Io feci fatica a contenere la gioia e pregai Dio che tutto andasse in porto, mentre Marco, da buon mercante qual è, riuscì a mantenere la giusta freddezza per proseguire la trattativa spuntando addirittura ancora qualcosa (il prezzo della moto sarebbe variato in conseguenza del risultato finale). Il destino volle che l'accordo si fece. Mi sentivo un pilota AIM. Pur non essendo ufficiale, Becocci credette in me. Mi ricordo che la sera non mi addormentai, chino sul letto a studiare tutti gli ultimi Motocross, memorizzando la moto ufficiale per replicarne l'estetica. Per un mese, in attesa che la moto arrivasse, mi allenai come un forsennato e rimbalzai di negozio in negozio alla ricerca degli adesivi che montava la moto ufficiale. Così, prima ancora di possederla, avevo già tutti i "patacchini" dell'AIM di Mario Milani. Enduro, un amore possibile.

Roberto Ungaro



► La 50 del 1978 con coprisella scamosciato. In alto, l'ancoraggio del piatto porta ganasce che funge anche da scorricatena. Serbatoio tra gli steli per aumentare l'aria della forcella.



► La 125 con Sachs 6M, notare quanto era aperto l'angolo di sterzo. La marmitta era molto bassa, quasi da "stradale", con il silenziatore particolare ma molto esposto.



► Il 50 del 1980 con il serbatoio sempre in alluminio, ma dipinto. Per far prendere aria al manubrio, che fungeva da radiatore, molti usavano praticare fori nella mascherina.

