

PROVA

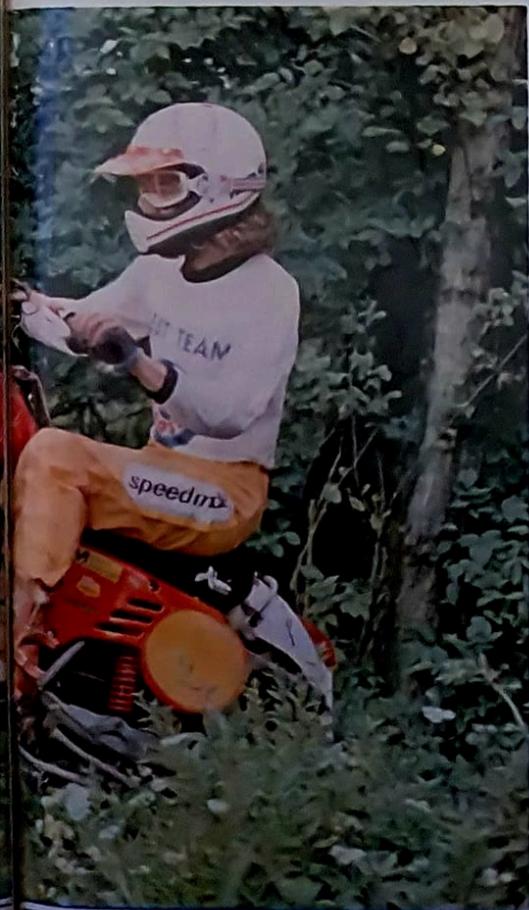
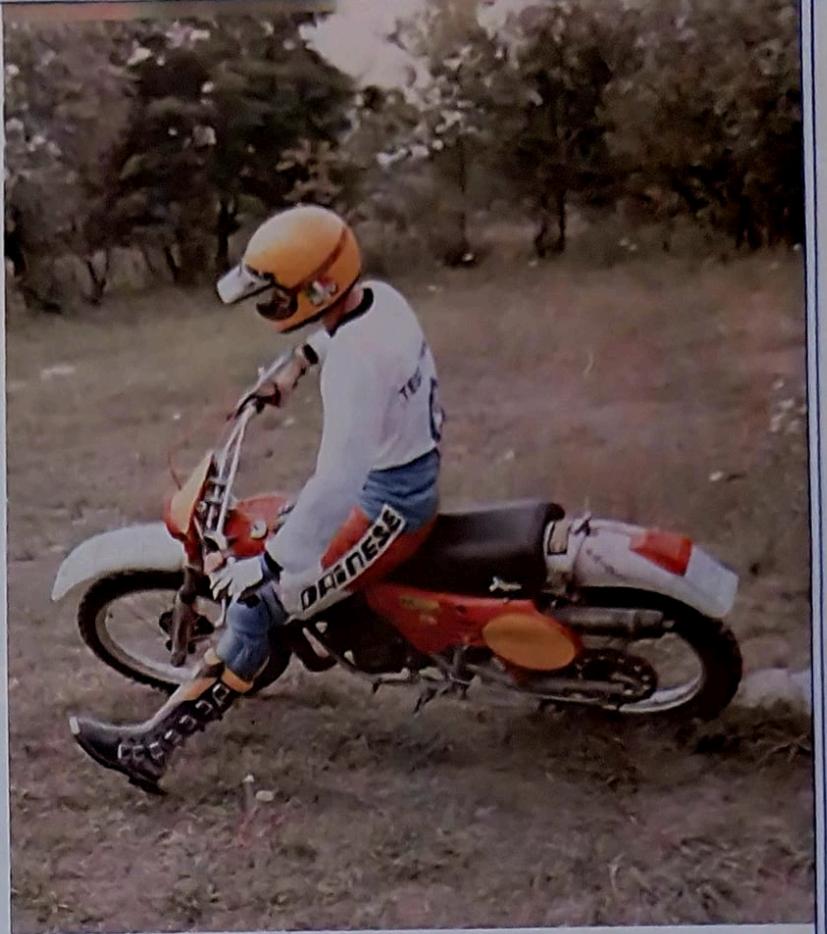
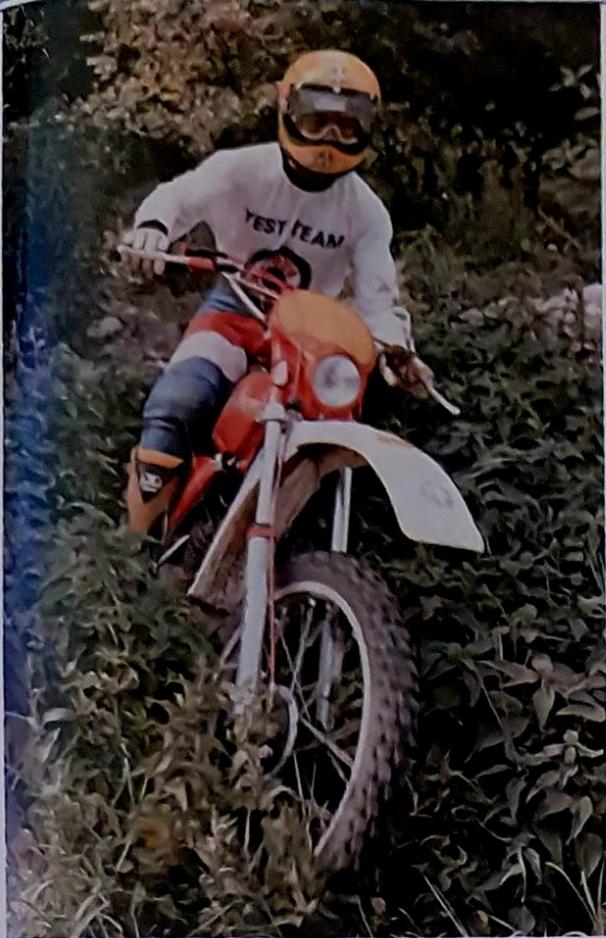


AIM

50 RG

Decisamente entrata nel settore agonistico ad alto livello, la toscana AIM 50 regolarità ha tutte le caratteristiche di una macchina vincente che va ad aggiungersi alle altre primattrici dell'industria italiana. Una categoria, quella delle 50, piccola ma... azzurra!





1. Anche le prove di Motocross maturano delle particolarità costanti: è il caso della foto della moto «spogliata». La AIM presenta un telaio filante la cui maneggevolezza è già testimoniata nelle impressioni di guida. Il trave centrale scopre sotto di sé un rassicurante tubo di rinforzo. Il grado di finitura generale è veramente ottimo con il nero motore che ben si colloca nella culla del telaio per il quale è stata scelta la colorazione grigia. La marmitta si differenzia dalla versione «cross» per un diverso silenziatore dal tono di scarico piacevole. Sul serbatoio è stata fissata una pratica borsetta di cuoio firmata Brema.

2. Non c'è che dire, i particolari sono molto curati. È il caso di questo motore Minarelli 6M, corsa corta, che ben si colloca nel telaio anche per le scelte cromatiche che lo hanno voluto di un bel nero (di dispersione del calore) così come la bella espansione dalla curva che ormai definiremmo «scontata». La pedana è antiscivolo e la catena una ben nota Regina «Oro».

3. Siamo naturalmente andati a curiosare nella scatola del filtro, uno dei punti chiave in una moto come la AIM 50 destinata alle competizioni regolaristiche. Tutto O.K., naturalmente: un grosso elemento in spugna permette di non temere infiltrazioni grazie anche alla scatola in cui è contenuto, realizzata accuratamente in materiale plastico indistruttibile.

4. Una volta tanto abbiamo voluto dare un primo piano anche ad un componente tanto importante quanto spesso trascurato: il carburatore. Si tratta per l'occasione di un bel Dell'Orto a vaschetta centrale $\varnothing 26$ che in prova non ci ha molto convinti però per dei semplici problemi di taratura. I tecnici toscani spesso lo alternano, nelle prove di campionato europeo e italiano, con un $\varnothing 28$, naturalmente sempre della Dell'Orto.

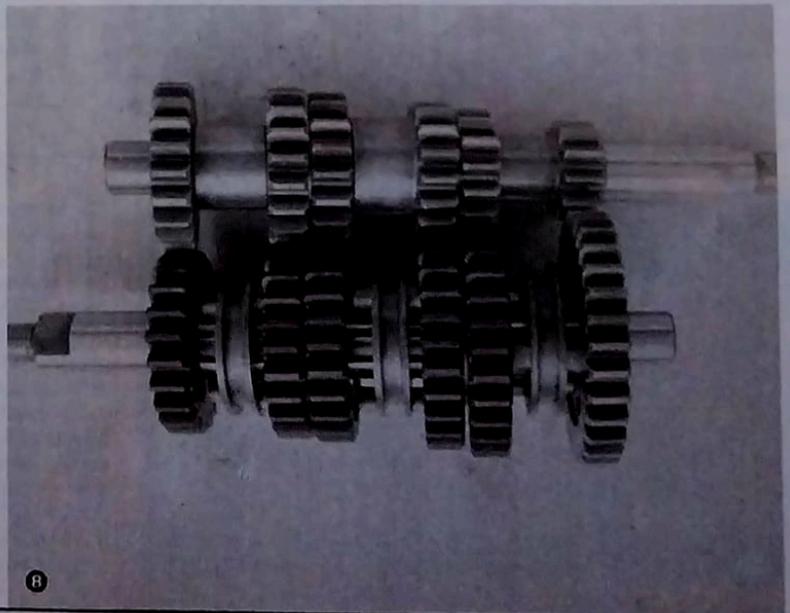
5. Guardando la parte posteriore della moto salta subito all'occhio un ammortizzatore della Paioli (sue sono anche le forcelle ad aria) a gas e dalla notevole escursione. La colorazione nera del serbatoio ben si accosta al tondeggianti silenziatore (prezzo L. 15.000) del complesso di scarico assicurato al telaio tramite un silent-block. La posizionatura degli ammortizzatori è spostata in avanti per poter ottenere la escursione sopracitata. Accuratissimi gli attacchi degli ammortizzatori, di cui quello al forellone, è scatoletto.

6. Passiamo davanti e troviamo ancora Paioli, questa volta le forcelle, a far da protagoniste. I foderi sono rinforzati e gli steli dalla notevole escursione e diametro. Il mozzo è conico ed i cerchi sono gli affidabilissimi Akront. Salendo verso l'alto si incontra il protettivo parafango e il faro anteriore posizionato nella tabella portanumero anteriore; il fregio «AIM» in oro stilizzato sul serbatoio è assai raro, per finitura, ritrovarlo su di una moto da fuoristrada.

7. Abbiamo sdraiato la moto per evidenziarne il raffinato passaggio della catena: oltre ad un robusto e razionale tendicatena, si sono evitati, con intelligenti boccole, i dannosi e fastidiosi saltellamenti sia sul forcellone che sul rinvio del freno posteriore. La foto, però, offre altre piccole raffinatezze: l'attacco dell'ammortizzatore al forcellone è elegantemente alleggerito mentre le pedane risultano ben sagomate. La moto della nostra prova era fornita di un robusto cavalletto centrale.

8. Un piccolo spazio anche ad una novità, poco appariscente ma sicuramente di peso notevole. Gli innesti del cambio Minarelli della foto sono infatti dotati di una nuova geometria la cui innovazione funzionale sta nell'aver inclinato la superficie dei piolini di circa 3° al fine di evitare le «sfollate» tipiche in una guida esasperata da «50». Un nuovo passo dei cambi Minarelli verso la perfezione.





**AIM
50 GS**

MOTORE
monocilindrico a due tempi
(Minarelli) corsa corta.
ALESAGGIO E CORSA
40,3 x 39 mm.
CILINDRATA
40,72 cc.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE
1 : 13

POTENZA MASSIMA
11,5 CV a 14.000 g/m.
CILINDRO
in lega leggera con canna cromata
ACCENSIONE
elettronica Danel
LUBRIFICAZIONE
miscela benzina-olio al 4%

ALIMENTAZIONE
carburatore Dell'Orto PHBH 26-88
FRIZIONE
a dischi multipli in bagno d'olio
CAMBIO
a 6 marce
TELAIO
a doppia culla in

NOTE GENERALI

Il grande balzo verso i vertici della specialità, la AIM 50 regolarità l'ha effettuato quest'anno con gli «acquisti» di Perego e Muraglia, positivamente impegnati nella corrente stagione nei vari campionati, europeo e italiano. L'assistenza, per quanto riguarda i motori, è affidata alla esperienza della Minarelli, che ormai, silenziosamente e progressivamente, è riuscita a trovare il suo spazio in una categoria in passato monopolizzata dalla produzione straniera; e già che «stiamo dando a Cesare quel che è di Cesare...» ci par giusto ricordare la Ditta «Fani Motors» che provvede alla messa a punto e alla assistenza dei piloti nelle gare tricolori.

Un anno fa provammo la titolata «gemella» da cross, rivelandone delle elevate caratteristiche; non molto diverso appare anche il giudizio per il modello della regolarità che, visti i risultati agonistici di quest'anno, resterà invariato anche per l'80. Due note biografiche: la AIM nasce nel '72 a Valano (FI) per volere dell'appassionato Andrea Becocci; più che di nascita si dovrebbe parlare di separazione (dalla Moto Bimm) separazione che non ha compromesso il rapporto di collaborazione esistente ma che è servito ad evidenziare qualitativamente le caratteristiche delle fuoristrada AIM. L'impegno agonistico è recente e recenti (quindi immediati) sono i risultati conseguiti a tuttora: due titoli italiani, uno nel cross e uno nella regolarità di buon auspicio per i prossimi che senz'altro non tarderanno a venire.

PARTE CICLISTICA

Come già rilevato durante la prova della «gemella» da cross, l'esame statico (così come quello dinamico) del telaio di questa AIM 50 regolarità è senza dubbio positivo. Realizzato per la Casa toscana dalla ditta Daspa, presenta la culla in acciaio al cromo-molibdeno e tutto il restante in acciaio speciale ad altissime caratteristiche. Dal telaio alle sospensioni il passo è breve; un altro nome «nostrano», quello di Paioli le cui forcelle ad aria (con steli da 32 mm) e 220 mm di corsa ben si completano con gli ammortizzatori a gas, montati avanti quasi a conferire un assetto verticale, da ben 280 mm. di escursione alla ruota. Ma torniamo un attimo al telaio: superiormente c'è un montante ben dimensionato parallelo al quale (ma più basso) troviamo un tubo di sezione ridotta a scopo «collaborativo». Entrambi posteriormente, si uniscono alla triangolazione centrale nella quale è alloggiato il grosso elemento filtrante in spugna. Il forcellone è «a banana» filante e robusto, grazie a ridotti ma essenziali fazzoletti (spesso elegantemente alleggeriti) di rinforzo nei punti di maggiore sollecitazione. Il classico «un-due-tre» (Grimeca-Akront-Metzeler) lo ritroviamo sia alla ruota anteriore che a quella posteriore. Anche la parte comandi è di altissimo livello: Tommaselli (leve e gas) e comandi a pedale ben sagomati e robusti. Per le componenti in plastica ci ha pensato la Stilmotor, un nome che nell'ambiente dovrebbe essere conosciuto da tutti per la sua

dinamica attività; sono ben avvolgenti e di materiale plastico (ma ne esistono ancora di diversi!) praticamente indistruttibile. All'Assemblaggio Italiano Motocicli (questo è per esteso il nome AIM) si è quindi visto bene; prodotti prevalentemente nazionali e, ciò che conta, di altissima qualità, tutto riunito e positivamente mediato attraverso un patrimonio artigianale che prepotentemente emerge dall'elevato grado di finitura generale. Un esempio: il serbatoio, voluto in metallo e perfettamente ricordato e filante con tutta la struttura superiore della moto; vi è anche una borsetta di cuoio (Brema, naturalmente) capiente e sagomata in modo conforme alla protezione di una componente... del pilota altrettanto importante.

Per questa prova il MOTO-CROSS TEST TEAM era composto da STEFANO BISCONCINI, IVANO GAMBELLI e MARCO SAMPIERI

MOTORE

Alla precedente staticità tecnica della categoria, la Minarelli ha contrapposto in questi ultimi anni, nel settore riservato alla realizzazione di piccoli propulsori da competizione, una dinamicità intelligente e programmata che indubbiamente ha dato i suoi frutti. «Assaporiamoli» assieme: 49,72 c.c. per una potenza massima di circa 11,5 cv a 14.000 giri, tutto diretto da un preciso, (nell'innesto e nella funzionalità), cambio a 6 marce decisamente invidiabile. Non esistendo problemi di carburatore (leggi regolamento per il cross) la scelta, seguendo le indicazioni agonistiche, è andata a un Dell'Orto PHBH Ø 26 spesso alternato, nelle competizioni ad un Ø 28; nella canna cromata del cilindro scorre invece un pistone Mahle monofascia. Abbiamo sopra usato il termine dinamicità, come momento qualificante e forse decisivo del successo Minarelli: anni di lavoro intenso e costantemente rinfrescato da un diretto rapporto con le Case e i piloti che portano in gara (fra cui appunto la AIM) il propulsore in questione: quasi tutte le gare a cui hanno partecipato Perego e Muraglia sono state regolarmente portate a termine, verificando in sostanza la grande affidabilità raggiunta dal «P6 regolarità corsa corta». Tornando un attimo al cambio, vale la pena di ricordare la recente modifica apportata agli innesti, ora resi più sicuri con l'inclinazione di 3 gradi verso la base delle superfici dei piolini degli scorrevoli per evitare la fortuita fuoriuscita delle marce.

ESTETICA



Da sempre nel settore, i disegnatori della AIM si sono fatti conoscere per una singolare raffinatezza e per un certo gusto del particolare, spesso «diverso». Ricordiamo l'adozione di selle scamosciate, di fregi dal disegno grafico stilizzato e inconfondibile. Tutto ciò vale anche per il 50 della nostra prova, che, superate le prime «crisi esistenziali», pare ormai aver raggiunto anche un certo equilibrio estetico. La dominante è la classica accoppiata rosso (serbatoio-flancantine) bianco

(parafanghi) che si completa con i toni neri offerti dalla sella e dal motore; gialle, secondo il regolamento, le tabelle portanumero. Complessivamente il disegno risulta filante e «genuinamente» aggressivo, evidenziante quella cura artigianale che appartiene come patrimonio tecnico alla macchina toscana. In conclusione è indubbio che le impressioni del primo approccio visivo non possono che indurre inizialmente in modo positivo alla guida di questo microbolide da competizione.

scicelo speciale

SOSPENSIONI

forcella Paioli Ø 32, 240 mm di corsa; ammortizzatori Paioli gas, 380 mm di corsa.

MOZZI

Grimeca conico, ant. e post. Ø 125

CATENA

Regina Oro 126 G. P.

PNEUMATICI

Metzeler ant. 3,00 x 21; post. 3,00 x 18

SERBATOIO CARBURANTE

capacità l. 6

DIMENSIONI

interasse: 1380 mm
larghezza: 950 mm
altezza sella: 920 mm
altezza minima: 330 mm
lunghezza: 2000 mm
peso a vuoto: 72,5 kg.

PREZZO

L. 1.275.660 f.i. IVA compresa

COSTRUTTORE

AIM Motorcycles
Via Nuova di Gabolana-Valano (FI)

IMPRESSIONI DI GUIDA

Salire (e sull'AIM fortunatamente non è un problema!) su di un 50 da competizione è sempre una particolare esperienza. L'avviamento del «cinquantino» della nostra prova è pronto ed il rumore di scarico brillante, ma non fastidioso. Riscaldato un attimo il motore, eccoci partiti: i comandi sono tutti al loro posto e niente intralcia durante la guida sia essa seduta o in piedi sulle pedane come spesso e tipicamente richiede una moto da regolarità. Il motore di cui era fornito il nostro mezzo, oltre ad accusare dei problemi di semplice (ma sempre difficile) regolazione della carburazione, ha subito messo in chiaro la presenza di una alta coppia che, pure garantendo una buona potenza «in alto», limita un po' la guidabilità della moto nel misto ed in quelle situazioni da «bassi» (una particolarità tipica dei 50 e, forse, della versione corsa corta). Dopo alcuni giri sono però emersi, prepotentemente, gli aspetti esaltanti di questa realizzazione toscana: il fiore all'occhiello sta soprattutto nel telaio la cui accurata realizzazione e convivenza con l'efficientissimo gruppo sospensioni consente una guidabilità che va oltre ogni più rosea previsione. La moto si piega bene accennando, giunti al limite, ad un progressivo e sicuro controsterzo. Nei salti è ben bilanciata e non manifesta la tipica tendenza ad un eccessivo alleggerimento della parte anteriore. Tutto questo fa capire (conferendo a quanto scritto sopra una logica consequenziale) che per «andare forte» la AIM 50 regolarità necessita di

un pilota che «tenga aperto» (generalizzabile per i «cinquantini» di questo tipo) con questa garanzia, vista anche la stabilità che spesso perdona molti errori di guida, è potenzialmente possibile ottenere grossi risultati. E, lo ricordiamo nuovamente, tutto ciò lo si è raggiunto assemblando componenti prevalentemente italiane, a cominciare dalle efficientissime sospensioni della Paioli che, da noi volutamente «violentate», non hanno mostrato propri limiti. Se è importante andare forte è altrettanto fondamentale (in realtà le due cose si completano)... fermarsi. I freni, ci siamo arrivati, sono sufficientemente potenti e modulabili e poco sofferenti alle situazioni bagnate. Dopo tanto parlarne tecnico, prova della «verità» anche per il cambio i cui innesti sono veramente precisi a tal punto da dover forzatamente e senza alcuna scusante far arrossire il mal capitato che incorra in qualche «sfollata». A questo punto potremmo (o forse «dovremmo») visto lo spazio bianco sotto queste note) continuare, ma preferiamo fermarci qui ricordando come, grazie (anche se non solo) ad una diretta attività agonistica sia possibile anche per una Casa senza un grosso «passato storico», realizzare in breve tempo delle macchine potenzialmente vincenti.

PUNTI... IN LINEA

	Insufficiente	Sufficiente	Buono	Ottimo
Estetica				
Telaio				
Sospensioni				
Motore				
Cambio				
Frizione				
Impermeabilità				
Stabilità				
Maneggevolezza				
Frenata				

il punteggio assegnato dal Motocross Test Team viene graficamente tradotto in linee per ognuna delle 10 voci elencate; la loro somma darà «la linea di paragone» che permetterà un confronto indicativo fra i punteggi da noi attribuiti alle varie moto. (Ogni tacca sulla tabella corrisponde a cm. 0,5 sull'«Indice di gradimento»).



PREZZI DI ALCUNI RICAMBI ORIGINALI

● Telaio	L. 150.000	● Dischi frizione	L. 6.000
● Forcellone	L. 50.000	● Cilindro	L. 52.000
● Ruota anteriore senza copertura	L. 70.000	● Biella completa	L. 24.800
● Ruota posteriore senza copertura	L. 85.000	● Pignone	L. 3.700
● Leva cambio	L. 7.500	● Catena	L. 18.000
● Leva messa in moto	L. 10.000	● Corona	L. 18.000
● Serbatoio	L. 38.000	● Marmitta completa	L. 50.000
● Pistone completo	L. 27.000	● Serie ceppi freno	L. 4.000
● Fascia elastica (1)	L. 2.200	● Manubrio nudo	L. 14.000
		● Parafango ant.	L. 7.000
		● Parafango post.	L. 7.000
		● Sella	L. 23.000

I prezzi sono provvisori e non comprensivi di IVA (+IVA 14%).