

# Uno scooter: LA FRECCIA AZZURRA

A cura di Giovanni Mazzeschi



“Fare e disfare è tutto un lavorare”, questo soleva spesso dire l’Ing. Ambrosini, fondatore, negli anni trenta, di un’azienda che, con i suoi 500 addetti, fu di fondamentale importanza per oltre cinquanta anni, nel comprensorio del Trasimeno.

La **S.A.I. Ambrosini** produsse essenzialmente aerei, ma, dopo la guerra, fu costretta a cercare commesse in altri settori; allora fece parti di locomotive per la Breda, missili e parti di carri armati, le enormi antenne della Selenia, imbarcazioni per l’Esercito e barche a vela famosissime (Azzurra, il Moro di Venezia, ecc.). Per il vulcanico Ingegnere era essenziale lavorare e produrre; ecco allora prendere forma anche progetti particolari come un autobus aerodinamico, in grado di viaggiare a velocità di crociera paragonabili a quelle di auto di grossa cilindrata e il nostro scooter.

Mentre l’autobus veloce rimase a livello di prototipo, lo scooter fu prodotto con il nome di **“Freccia”**.



Collezione Sergio Sciarpetti

## “FRECCIA AZZURRA”

Lo scooter “Freccia Azzurra” venne presentato come prototipo al Salone di Milano del 1951 dal tecnico Giuseppe Del Bianco, accolto con entusiasmo dalla stampa specializzata. Il motore 125 a 2 tempi a cilindro sdoppiato, era della casa austriaca “Puch”. Ma i mezzi finanziari disponibili non permisero a Del Bianco di portare subito a compimento il progetto, che troverà il supporto necessario, un anno dopo, presso la piccola industria aeronautica “Soc. Ing. A. Ambrosini e C.” di Passignano sul Trasimeno. Riappare, quindi, nel 1952 al motosalone di Milano: la stampa lo giudica scooter di gran lusso. “Freccia Azzurra” aveva subito alcuni aggiornamenti nella linea e nel propulsore, che ora era il tedesco 2 tempi “Sachs 150”. Alcune particolarità tecniche riguardavano: un cambio a 4 rapporti, la trasmissione primaria a catena, la frizione in bagno d’olio a 3 dischi guarniti con “tappi” di sughero, telaio a doppia culla, un condotto frontale per convogliare verso il motore, motore di circa 7 CV a 5000 giri, che consentivano alla “Freccia” di raggiungere gli 85 km/, oltre a un optional particolare, troppo all’avanguardia per l’epoca, consistente in uno stacca contatto che spegneva il motore quando l’inclinazione del veicolo superava un certo angolo. Questo ultimo dispositivo verrà riprodotto 40 anni più tardi sulla “Yamaha Xs1100h. Ma la vita è difficile e la “freccia” non riesce a “scoccare” a causa del prezzo elevato di 250.000 lire, troppo superiore alle 125.000 lire della Lambretta e alle 150.000 della Vespa, due nomi che avevano monopolizzato il mercato. Nel 1954 la produzione viene interrotta, lo scooter era bello ma in quei tempi gli utenti badavano più all’economia; lo scooter di lusso, qual’era la “Freccia” interessò solo una ristretta fetta di mercato.

Peccato!



Di fronte agli stabilimenti di Passignano