

<i>Technische specificaties MC500</i>	
Motor:	staande éencilinder viertakt
Distributie:	dubbele bovenliggende nokkenas door tandwielen aangedreven
Boring en slag:	88 x 82mm
Cilinderinhoud:	498,5cc
Smering:	los oliereservoir met dubbele tandwielpompe
Ontsteking:	contactpunten
Carburateur:	Dell'Orto SS32
Cilinderkop, cilinders, carters:	lichtmetaal
Primaire aandrijving:	rechte vertanding aan de rechterzijde van de motor
Koppeling:	natte platenkoppeling
Versnellingsbak:	vier of zes
Compressieverhouding:	9:1
Vermogen:	40 pk bij 6200 tpm
Frame:	dubbele wieg, enkele wieg, featherbed
Voorvork:	Ceriani
Achtervering:	Ceriani
Wiel- bandenmaat:	voor 300 x 21; achter 400 x 19

In enkele maanden leverden zij onder leiding van Bianchi een complete crosser af. Het blok was voorzien van twee bovenliggende nokkenassen door tandwielen aangedreven [1]. De kleppen waren voorzien van haarspeldveren die in de open lucht hun werk deden. De totale blokopbouw was van aluminium. Voor het smeersysteem werd afgestapt van het bij Aermacchi gehanteerde systeem (olie in het carter). Men ging over naar een apart gemonteerde olietank. Voor de versnellingsbak kon men kiezen uit vier of zes versnellingen. Grappig is te zien dat het dekseltje dat gebruikt werd om het kettingtandwiel af te dekken afkomstig is van de 175 en 250cc liggende modellen.

Het eerste prototype woog 160 kg en het frame was uitgevoerd als een dubbele wieg. De eerste testen vonden plaats op het circuit van Malpenza. Een van de conclusies was: te zwaar. Het frame werd daarna door Biotti omgebouwd naar een enkele wieg en het kreeg tevens een kortere wielbasis en een Ceriani voorvork met de as voor de poten. Aansprekende resultaten met deze tweede uitvoering bleven uit. Dit in tegenstelling tot de resultaten met de reeds genoemde drie stuks liggende cilinder uitvoering. Dat laatste was de reden dat de fabriek in 1960 besloot om van fabriekswege deel te gaan nemen aan crosses, zowel in de 250 als de 500cc klasse. Voor deelname in de 500cc klasse werd de cilinderinhoud van de 250 cross gebracht op 253cc. Die 3cc waren genoeg om in de 500cc te kunnen deelnemen. Het zo mooie 500cc blok bleef compleet met frame in een hoekje van de werkplaats achter. In februari 1960 bezocht een groepje van de Polizia Stradale de fabriek. Onder hen Gian Pio Ottone. Deze maakte deel uit van het Team Fiamma Oro dat op de officiële 250cc crosser uitkwam. Zij zagen de 500cc crosser in de hoek staan en raakten onder de indruk van de stoere uitstraling. Zij vroegen aan de bedrijfsleiding de motor

te mogen lenen voor een aantal testsessies. Tijdens een driedaagse testsessie op het crosscircuit van Malpenza raakten zij geïmponeerd door de prestaties van het blok. Het rijwielgedeelte bleek echter een probleemkind te zijn. De groep besloot, aangezien de fabriek niets meer wilde doen met het project, dit zelf te gaan sponsoren. Dat gebeurde door een maandelijkse bijdrage van Lire 10.000 per persoon. Er werd per maand Lire 50.000 gespaard. De grootste kostenpost was de aanschaf van een nieuw frame. Dat nieuwe frame werd vervaardigd door Carru en het werd een featherbedframe compleet met aluminium tank. Het geheel werd samengebouwd in de Aermachiwerkplaats te Schiranna. Helaas leerde ook de test met deze nieuwe uitvoering dat het een onding bleef voor wat betreft de wegligging. Daarnaast bleek ook de motor zelf moeilijk te doseren. Angelini bereed hem een aantal malen en ook Neri zette dezelfde machine een aantal keren op de baan, zelfs buiten Italië maar daar bleef het bij.

De drie complete machines en twee resterende blokken gingen in een loods buiten de fabriek in opslag samen met een voorraad onverkochte brommers. Ook daarbij twee prototypen van een 250cc staande éencilinder viertakt op dezelfde basis als de MC500. Begin 70'er jaren brak er helaas brand uit in de loods en de gehele loods met alles wat daarin stond, ging verloren. De technische specificatie van de 250cc staande éencilinder zijn helaas ook niet bewaard gebleven. Wat zou er gebeurd zijn als men dit blok gebruikt had als basis voor een wegracemachine? De prestaties (rond 40 pk) en de uitstraling van het blok hadden iets moois kunnen/moeten worden...

Terug naar de crossers met de liggende cilinder. De Ala Azzurra Da Cross (MC250), geproduceerd van 1959 tot 1965 [2].