

La rinascita delle REGINE

Testo e foto Stefano Brugnola



SIAMO ENTRATI IN CASA DI ALEX ALASSIO, APPASSIONATO DI CROSS E DI RESTAURO. DIETRO UNA PORTA CELA QUATTRO REPLI-

Dopo una decina d'anni passati insieme sulle piste da cross, Alex l'ho perso di vista.

Poi un incontro fortuito ed ecco che iniziano i racconti su quello che si combina. Tra una cosa e l'altra spunta fuori una sua nuova passione: il restauro di vecchie moto,

con particolare attenzione alle 500 cc 2 tempi Honda e soprattutto la creazione di repliche fedeli delle moto che hanno segnato la storia del cross. Mi racconta anche di aver allestito un piccolo museo con le sue creature a Torria, un piccolo paese nell'entroterra di Imperia, proprio in quel magazzino



TOP SECRET

AREA 51

HONDA



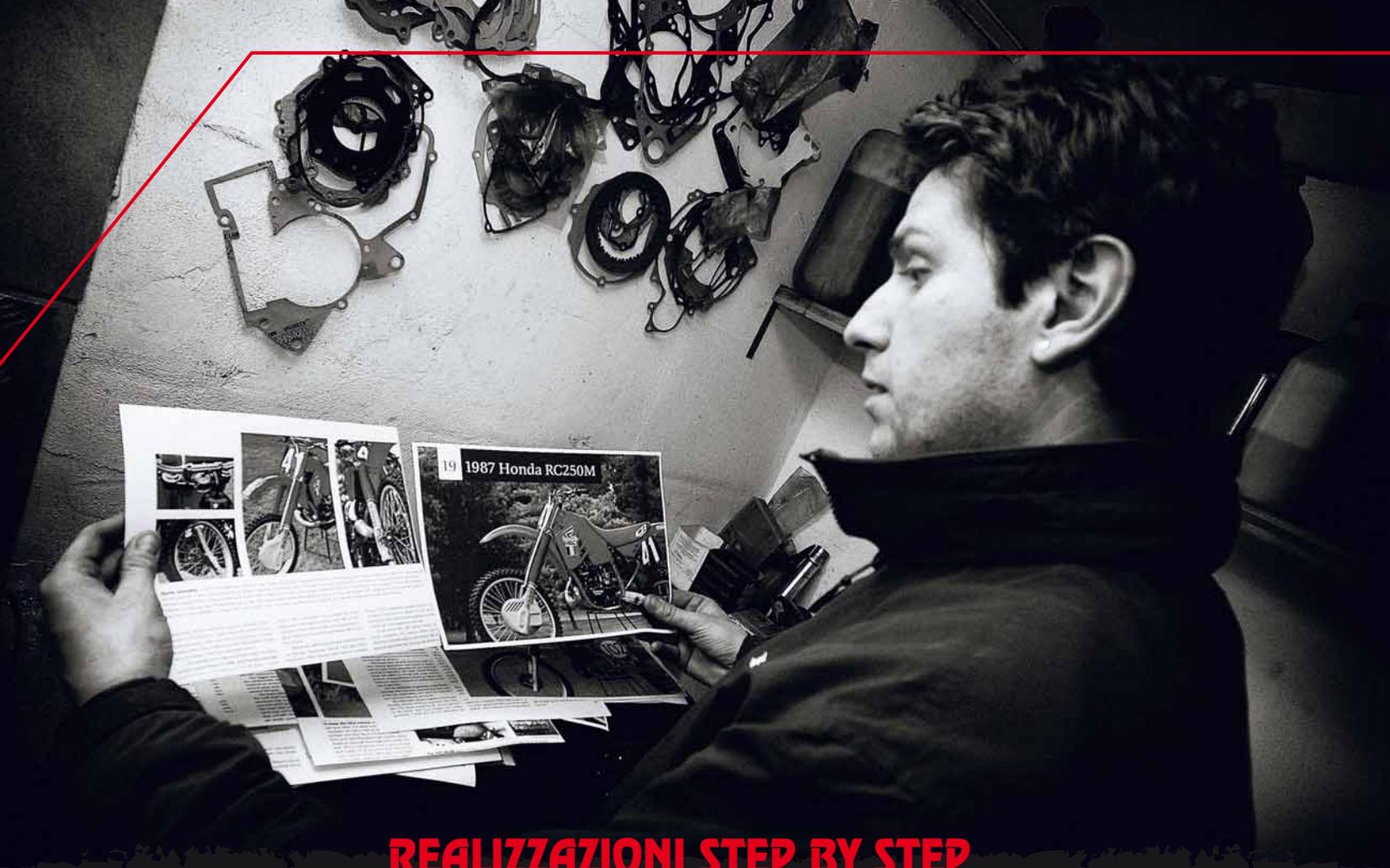
CE DI MOTO GLORIOSE REALIZZATE CON IL "FAI DA TE". UNA COLLEZIONE CHE FAREBBE INVIDIA AL PIÙ PRESTIGIOSO DEI MUSEI

dove una volta ci si fermava a fare il pieno di "benzina agricola" per poter tornare a casa, dopo aver scorazzato tutto il giorno per sterrati e mulattiere. La cosa mi incuriosisce molto e dopo due giorni sono già da lui per curiosare, vedere e farmi spiegare tutto quello che c'è dietro le sue realizzazioni. Arriviamo a Torria di buon'ora e, quando si apre la porta, nella stanza di ingresso c'è solo una Honda 125 del 1987 a fare bella mostra di sé su una pedana. Ma la cosa che attira subito la mia attenzione è un'altra porta con su scritto "Top Secret Area 51 Honda HRC". Rimango a bocca aperta nel vedermi davanti le Honda 250 1987 e 500 1988 di Eric Geboers, la Honda 250 1986 di Ricky Johnson e la bellissima Suzuki 250 1990 bianca di Alex Puzar perfettamente riprodotte, oltre a una serie di 500 Honda dal modello 1981 (primo anno di produzione) al 2001 (ultimo anno), restaurate a regola d'arte. I cavalletti sono dei fusti d'olio, riverniciati con i colori della bandiera del pilota.

Tutte sorprendono per la cura dei particolari che non credevo così minuziosa e mi hanno emozionato perché rappresentano quelli che, secondo molti, sono stati gli anni di massima espressione del motocross. Ma ancora non sapevo che la vera "chicca" della giornata era ancora da scoprire: dal furgone di Alex scende una splendida Honda 500 1986 Dave Thorpe replica appena ultimata (ecco perché non era ancora insieme alle altre), che mi fa veramente girare la testa!

A questo punto, tra una foto e l'altra, mi faccio spiegare di tutto e di più su questo progetto.

"Tutto è iniziato dalla voglia di restaurare e conservare una Honda 125 del 1987, che è stata la mia prima vera moto. Realizzata questa, mi è venuta spontanea la voglia di fare anche il 250 e il 500 dello stesso anno per avere il trio completo. Però ho iniziato a scontrarmi con problematiche varie, come il recupero di pezzi e ricambi per queste "vecchiette", che mi hanno portato ad



REALIZZAZIONI STEP BY STEP

- Acquisto della moto "base", generalmente in stato di abbandono e disuso
 - Smantellamento completo della moto
 - Separazione dei componenti buoni da quelli inservibili che vengono buttati
 - Rinichelatura di tutte le parti metalliche recuperate (nipples, raggi, bulloneria, ecc.)
 - Sabbatura al bicarbonato di sodio per telaio, forcella, piastre, mozzi, carter motore, ecc.
- Anodizzazione cerchi, se lo stato di conservazione lo permette, altrimenti si acquistano nuovi
 - Rivestimento sella personalizzato in base al modello da "replicare"
 - Sgrassaggio di tutte le parti motore a 90°
 - Trattamento di osmosi in silicone per parti in plastica e gomma
- Ricerca della componentistica da sostituire, principalmente negli USA o comunque via internet
 - Interventi generici su motore e sospensioni
- Verniciatura componenti precedentemente sabbati, con vernice epossidica (come all'epoca)
 - Assemblaggio totale
 - Realizzazione grafiche dedicate
 - Tempo impiegato a completare il lavoro: circa 1 mese
 - Costi esclusa moto: grossomodo da 1500 euro a 2500 euro



Immane la moto replica Ricky Johnson, anche perché un po' di America nel museo non fa male. L'86 fu l'anno della sfida con Bailey. Ricky vinse il supercross, ma finì secondo nel National 500.

esplorare in modo più approfondito questo mondo fatto di passione e tanta pazienza. Mi butto a testa bassa su quell'internet che non ho mai digerito molto alla ricerca di ricambisti, che trovo per la maggiore negli USA, altri appassionati e soprattutto di materiale informativo".

Vedo che ti sei dedicato più che altro alle 500, perché?

"La 500 negli anni 80 era la classe regina ed io, all'epoca, sognavo di poter un giorno emulare le gesta di campioni come Malherbe, Geboers e Thorpe, per cui la mezzo litro per me ha sempre avuto un fascino particolare".

Questo per ciò che riguarda i tuoi "restauri d'annata"; com'è partito, invece, il progetto delle bellissime repliche che vediamo oggi?

"Un giorno sono stato contattato da Alessandro Merlo, titolare della Blackbird, che mi ha chiesto in prestito l'Honda 250 '87 per la quale, in occasione del rilancio di Tecnosel (marchio rilevato da Blackbird), voleva riprodurre le grafiche che furono del grande Eric Geboers. Questo mi ha dato l'input per iniziare questa nuova avventura delle repliche".

Non credo sia stato semplice...

"Assolutamente no! Come ti dicevo, trovare i componenti non è sempre facile e alcune moto sono state assemblate con parti provenienti dagli Stati Uniti, Inghilterra e ovviamente Italia. Tante cose le ho fatte da me, come ad esempio i parasteli della moto di Thorpe, ormai introvabili, ricavati da tubi da idraulica e l'espansione che è a sinistra l'ho fatta tagliando e saldando due marmitte standard. In questi casi, non ti puoi neanche immaginare quanta roba ho dovuto buttare prima di raggiungere il risultato sperato!".

Tutto questo avrà anche un costo non indifferente.

"Purtroppo le spese ci sono, anche perché col tempo sto cercando di migliorare i miei lavori con l'utilizzo di materiali sempre

Realizzare queste moto dà grandi soddisfazioni. Ma rifiutare un lauto assegno per non separarsene... Non ha prezzo!



più pregiati, a partire dalla bulloneria (all'inizio italiana, ora originale rinichelata) per finire in raffinati trattamenti di nichelatura e sabbatura dei vari componenti; pensa che ho anche comprato il forno per verniciare. Fortunatamente mi stanno arrivando molte richieste di restauro di moto "normali" da cui riesco a far uscire il budget per la realizzazione delle mie repliche".

In giro vedo anche caschi e maglie dai trascorsi storici e lo stupore è davvero tanto quando Alex mi spiega che anche quelle sono sue creazioni! La maglia di Ricky Johnson, ad esempio, è stata realizzata partendo dalla scansione di una fotografia. I ca-



JOHNSON

GEBOERS



schi replica Geboers e Johnson sono degni del miglior aerogra-
fatore; e qui mi viene da sorridere pensando come, solo pochi
anni fa, Alex rovinò con la bomboletta un bellissimo Shoei VFX
ereditato dal sottoscritto!

Finita la sessione fotografica, sulla via del rientro facciamo anco-
ra una scappata al magazzino-officina dove nascono (o meglio
rinascono) queste moto. Basta guardarsi intorno per capire che
non è finita qui; presto qualche altra "vecchietta" troverà un suo
spazio nel museo di Alex, proprio come quella di Mirco Turra,
pilota albanese prematuramente scomparso, la cui moto è
stata ceduta dalla mamma e dal fratello (che ringrazia di cuore)
che rifiutavano il pensiero di vederla arrugginire in qualche can-
tina. In giro si vedono solo scatoloni pieni di plastiche, motori,
telai, forcelle e chi più ne ha più ne metta. Su un banco fanno
bella mostra di loro le plastiche di un vecchio KTM
appena riverniciate, su un altro una bellissima testa
scomponibile per Honda 500 appena arrivata dagli
USA. Ma l'attenzione cade su un forcellone mezzo
massacrato a colpi di flessibile: e questo?

*"Ah ah non ti spaventare, è un solo uno dei miei tan-
ti brevetti. Passa tra un paio di giorni e vedrai come
sarà". Non ce la faccio ad aspettare e alla fine lo con-
vinco a spiegarmi cosa sta facendo.*

*"Se ci fai caso il forcellone Honda ufficiale nell'87 era
più schiacciato (o forse è meglio dire affusolato) di
quello di serie, ma siccome è introvabile sto cercan-
do di farlo da me".*

Parliamo di affari: hai mai pensato di vendere le tue moto?
*"Assolutamente no! Ho avuto delle offerte, ma ho sempre rifiu-
tato! Pensa che mi è anche arrivato un assegno dall'Irlanda già
bello e pronto per essere incassato. L'offerta era allettante, ma
non ho ceduto, anche se l'ho plastificato e conservato. Lì dentro
ci vedo una gratificazione per i mie sforzi e il mio impegno".*



**Era il 1990, quando Alex Puzar divenne il
campione del mondo della 250. La sua moto
con quei colori divenne oggetto di culto. Aver-
ne una in casa, anche se non originale, è un
vanto. Altro che collezione di farfalle da far
vedere alla tipa per convincerla a salire...**

500 '88



Geboers ha l'onore di avere due repliche, la 250 dell'87 e la 500 dell'88 (sopra). Con il mondiale della 500 Eric divenne il primo uomo a vincere un titolo in tutte e tre le cilindratae.



PUZAR

I collezionisti storceranno il naso perché non sono moto originali, ma anche nell'arte esistono ambittissimi falsi d'autore...



Progetti futuri?

"Eh eh! Sei curioso! In effetti qualche idea in testa ce l'ho e sicuramente la sfida più importante che spero di intraprendere a breve è ricostruire la fantastica Yamaha YZM 500 che fu di Jacky Vimond".

Alla faccia della sfida! Questa la vedo dura! Se non ricordo male gli esemplari di YZM sono stati tutti distrutti, come farai per i pezzi e soprattutto per il telaio (per l'epoca un vero e proprio gioiello di alluminio)?

"Ho valutato attentamente la fattibilità della cosa e ti dico che si può fare. Per le plastiche partirò da un modello YZ 250 1987 (praticamente sono uguali), mentre per il telaio credo che inventerò qualcosa io. Ho già in mente come farlo e puoi stare tranquillo che sarai il primo a vederlo e a fotografarlo!"

Hai mai pensato di scendere in pista con una delle tue creature?

"Ti dirò che, nonostante le moto siano tutte perfettamente funzionanti, l'idea non mi ha mai sfiorato, perché rovinarle sarebbe un attimo. Però, oltre alla mia moderna CRF450, uso anche una CR 500 delle ultime prodotte e, addirittura, mi sono fatto promotore di un campionato regionale Ligure specifico per 500 2T. Questa è una cosa a cui tengo molto e devo ringraziare la Sig.ra Michela Colombo della Federmoto che mi sta appoggiando; anche se, per ora, gli iscritti non sono molti, l'importante è partire per muovere le acque e fare in modo che le vecchie "regine" non vengano dimenticate".

Una parola tira l'altra e il pomeriggio finisce, Alex deve scappare dalle sue bimbe (questa volta, però, sono quelle in carne e ossa) e mi saluta promettendomi parecchie novità a breve... Sicuramente le mie visite al suo museo non sono finite qui!

COME NASCE LA HONDA 500 1986 REPLICÀ THORPE

Ma come nascono queste moto? La più particolare e complessa tra tutte è sicuramente la Honda 500 1986 replica Thorpe, che prendiamo come spunto per vedere cosa succede da quando si accende la lampadina nella testa di Alex a quando la moto è finita. L'idea di realizzarla è arrivata da una chiacchierata tra Alex e Alessandro Merlo di Blackbird (anche lui collezionista di vecchie moto): *"Sai, mi piacerebbe fare la moto di Dave Thorpe"* dice il primo. *"Lascia stare, è una causa persa in partenza, troppo difficile"* risponde Alessandro. Ma Alex, che ha sempre sposato la causa del "niente è impossibile", viene stimolato da queste parole e si butta nell'impresa, che diviene una vera e propria sfida con se stesso.

Il lavoro inizia con l'acquisto di uno "scheletro" composto da telaio, serbatoio, cassa filtro, telaietto, silenziatore, supporto parafango di provenienza HRC e successivamente di una Honda 500 '87 completa, che è stata totalmente smantellata per poterne ricavare un telaio tagliato e risaldato. Questo viene modificato per ospitare le particolari componenti del modello da ricreare come, ad esempio, l'espansione dello scarico sul lato sinistro. Proprio lo scarico è stato una delle parti più difficili da realizzare. Alex è arrivato al risultato finale tagliando,



saldando e unendo tra loro le marmitte di un Honda 480 del 1983 recuperata in USA e quella standard della 500. Fatto questo, il lavoro va avanti componente per componente. La forcella in livrea "ufficiale" in realtà è di serie riverniciata (come le piastre di colore nero) dopo un attento studio di fotografie dell'epoca e riboccolata seguendo le specifiche di quella vera. Il radiatore sinistro (lato scarico) molto piccolo è stato fatto ricostruire da zero, mentre

quello standard sulla destra è stato recuperato originale. I convogliatori dalle linee molto particolari e introvabili sono ricavati da un modello di serie in plastica, tagliato e sagomato, aiutandosi con stampi in piombo (sempre autocostruiti) e successivamente ricoperti in vetroresina. La sella (standard '87) è stata modificata a mano per adattarla al particolare serbatoio, così come il telaietto piegato e saldato, sempre dallo stesso Alex. Il forcellone originariamente predisposto per il freno a tamburo è stato modificato per ospitare l'impianto a disco, presente sulla moto di Thorpe. Questi i passaggi chiave per arrivare al risultato finale; le componenti non citate non hanno subito lavorazioni particolari. Finito? No. Una volta raggiunta la configurazione definitiva, la moto viene completamente smontata per sottoporre le varie parti ai trattamenti di sabbiatura, nichelatura ecc... Solo dopo sarà rimontata e finalmente ammirata.

CAVALCATE

A cura di Mario Ciaccia, foto Ago Belfrutto

APRILE-MAGGIO

18 aprile

• **Colle-Follonica**

MC Follonica e Garganella; partenza: Colle Val d'Elsa (SI); arrivo: Follonica; lunghezza: 200 km; difficoltà: media, con varianti difficili; iscrizioni: 40 euro; info: tel. 335-7725040, 347-3432334, 339-8801832, 333-8537375, www.mcfollonica.it, www.garganella.it

• **VIII Monti Dauni**

MC Falchi Dauni; partenza: Castelnuovo della Daunia (FG), dalle

9.30; lunghezza: 100 km; difficoltà: media, tratti hard alternativi; iscrizioni: 35 euro (FMI), 40 euro (no FMI), 25 euro (senza pranzo finale); info: tel. 0881-559146 e 340-2992539, www.motoclubcastelnuovo.com

• **I Ciociaria**

MC Pietre e Fango; partenza: Anitrella di Monte San Giovanni Campano (FR); lunghezza: 130 km a seconda del tracciato; difficoltà: medio-alta con alternative facili;

iscrizione: 35 euro; info: tel. 346-4174009, 347-8165415

25 aprile

• **Endurorito**

MC Endurorito; partenza: Lamezia Terme (CZ); lunghezza: 100 km; difficoltà: doppio percorso soft-hard; iscrizioni: 25 euro con preiscrizione, 30 senza; info: tel. 339-7860969 (Tonino), 339-1093414 (Vincenzo), 392-1585893 (Giuseppe), 339-2235910 (Antonio), info@endurorito.it, www.endurorito.it

1 maggio

• **X Sorgenti**

MC Nocera Umbra; partenza: Nocera Umbra (PG), entro le 10; lunghezza: 100 km; difficoltà: per tutti i gusti (sic!); iscrizioni: 35 euro; info: tel. 339-5053090 (Giampaolo), 338-8150928 (Danielle), www.mcnoceraumbra.it, info@mcnoceraumbra.it

8/9 maggio

• **III Tasselli in Val d'Orcia**

MC S. Quirico d'Orcia; partenza: S. Quirico d'Orcia (SI), alle 15 del sabato e alle 9 della domenica; lunghezza: domenica 110 km; difficoltà: sabato gita enogastronomica, domenica media con tratti difficili alternativi; iscrizioni: sabato ore 14, domenica ore 7.30; info: tel. 340-1849293 (Massimo), 347-5982445 (Gabriele), motoclubsanquirico@yahoo.it, www.motoclubsanquirico.org

9 maggio

• **Motocavalcata delle margherite**

MC Motociclisti Aquilani; partenza: L'Aquila, ore 9.30; lunghezza: 100 km; difficoltà: medio-facile; iscrizioni: ore 9; info: www.motociclistiaquilani.it, info@motociclistiaquilani.it

16 maggio

• **VII Città di Umbertide**

MC Fratta Offroad; partenza: Umbertide, località Corlo Montone (PG), ristorante Adamo, ore 9; lunghezza: 120 km; difficoltà: media, con varianti difficili; iscrizione: 35 euro, numero chiuso 300 iscritti; info: tel. 333-6889730 (Giovanni),

335-5915033 (Stefano)

• **VII Memorial Cordani**

MC TaroTaroTaro; partenza: Bedonia (PR), ore 8.30; lunghezza: 120 km; difficoltà: elevata, specie con bagnato; preiscrizione obbligatoria, numero chiuso, 40 euro; info: tel. 335-480125 (Gino), 347-0531063 (Roberto), 335-477695 (Luigi), www.tarotarotaro.it

• **IV Cunisiun Zero**

MC Grana; partenza: Grana (AT); lunghezza: 110 km; difficoltà: media; preiscrizione obbligatoria, 35 euro (FMI), 37 euro (non FMI), numero chiuso 350; info: tel. 338-7296247 (Jacopo), 339-8899156 (Luca), cunisiunzero@alice.it

21/23 maggio

• **III GS Day**

RTW Ride; ritrovo: Lajatico (PI), agriturismo La Mandriola, venerdì 21, ore 21 o sabato 22, ore 10; raduno per BMW GS, con giri guidati in fuoristrada, test, proiezioni filmati e fotografie di viaggio; iscrizione: numero chiuso, 15 euro, comprensivi di t-shirt, Buff per i primi 80, tour guidati; cena GS Party a 25 euro; concorso per chi arriva da più lontano; info: alex@rtwide.com, www.gsday.org

23 maggio

• **XIII Centogudi**

ASD Cavallaro Racing Team; partenza: Saline di Volterra (PI); lunghezza: 130 km (moto), 100 km (quad); difficoltà: media, tratti facili alternativi; iscrizioni: 35 euro (moto), 40 euro (quad), 20 euro (passeggero quad); info: 328-4285272 (Luciano), 320-5633640 (Angelo), 349-4902388 (Marcello), 100guadi@libero.it, www.100guadi.it

29/30 maggio

• **Old Enduro Meeting**

MC Piacenza; partenza: Travo (PC), ore 10.30; lunghezza: 25 km; difficoltà: per moto d'epoca raffreddate ad aria, con freni a tamburo e doppio ammortizzatore posteriore; iscrizioni: ore 8, prezzo 15 euro; info: tel. 335-6847092 (Stefano Dan), osky.dan@alice.it

• **Il Incontro Africa Twin 650**
Gian Paolo Banelli; partenza: uscita

MONTE AVENA

SOLLEVATORE MOTO

145

Prezzi iva inclusa

GARANZIA 2 ANNI

SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA ENTRO 24 ORE

MOD. CAVALLETTO 0103D

altezza minima cm. 35 - altezza massima cm. 87
piano d'appoggio cm 41 x cm. 35 - portata massima kg 135

MONTEAVENA Feltre (BL)

Tel. 0439.042030 - Cell. 366.1691245

Email: info@monteavena.com - Web: monteavena.com