

SS
SS

HONDA CR 500 ALASSIO

di Stefano Brugnola



SONO 2 TEMPI



QUESTA HONDA CR 500 HA DEI PERCHÉ: PARTE DA UN TELAIO HONDA 2005 SU CUI ARRIVA UN KIT ARIGIANALE CHE PERMETTE DI MONTARE MOTORI 500 E 250 2T E UN LOOK 2012

DIVERSI



La CR 500 di Alassio parte da una base del 2005 a cui è stato modificato il telaio per poterci alloggiare indistintamente un motore 500 o 250 a 2T attraverso delle flange intercambiabili, oltre alle grafiche della Honda 2012. Questo anche grazie alla realizzazione di un serbatoio in alluminio plasmato per i nuovi attacchi. Il resto sono chicche, come il cronometro della DRC integrato nel bar pad o i dischi freno maggiorati (260 e 240 mm).

LE PISTE ITALIANE SI STANNO RIPOPOLANDO DI MOTO A DUE TEMPI.

C'è chi cerca l'adrenalina e propedeutica guida delle piccole 125 e chi la conturbante aggressività delle 250. Ma qualcuno, specialmente i meno giovani, si ricorderanno di quelle che una volta erano le regine del cross: le 500. Le "vecchie" mezzo litro, ormai abbandonate da anni dalle Case sono, dai più, viste con scetticismo e timore riverenziale, come fossero solo dei mostri pronti a disarcionarti a ogni apertura del gas e, per questo, poco considerate dalle masse. Esistono, però, anche i patiti di questa cilindrata ed è proprio per accontentare questa minoranza di impavidi

che alcuni preparatori hanno pensato di rispolverare le vecchie 500 donando loro una nuova veste: telaio in alluminio delle moderne quattro tempi; cioè una ciclistica decisamente aggiornata. Se da una parte esistono ditte specializzate in questi trapianti, soprattutto oltreoceano come la Service Honda e la MPS, dall'altra l'idea di impiantare il ruggente e vetusto motore 500 sulle ciclistiche moderne ha fatto breccia nel cuore di diversi privati appassionati che si sono prodigati in realizzazioni più o meno riuscite. Uno di questi è una nostra vecchia conoscenza, Alex Alassio, l'idraulico ligure con la passione sfrenata per il mezzo litro che già ci aveva aperto le porte del suo piccolo museo due anni fa, mostrando la sua bravura nel realizzare repliche di moto dall'importante passato. Alex, fino a non molto tempo fa, si dichiarava poco interessato ad una 500 in allu-



Il motore è stato realizzato con vari pezzi recuperati volta per volta, utilizzando una classica testa scomponibile, pacco lamellare Boyesen e carburatore Keihin PJ da 39 mm. Si è intervenuti molto anche sulla ciclistica che vede, oltre alle modifiche al telaio, anche una forcella Kayaba da 48 mm, un mono Showa più corto di 1 cm e piastre in ergal ricavate dal pieno.

minio, ma ora ci presenta una bella realizzazione su base Honda, molto curata nei particolari e con qualche chicca che la fa distinguere dalle altre. La moto in questione nasce su un telaio CRF 2005 che, per caratteristiche meccaniche, si presta meglio di quelli più recenti a ospitare un motore 2T. Ma la prima cosa che salta all'occhio è l'estetica my 2012. Questo è stato possibile grazie ad una sorta di kit progettato da Alex che prevede un serbatoio (in alluminio) e un telaietto ridisegnati per poter alloggiare le plastiche più recenti su quel tipo di telaio. La cosa interessante è che questo kit dà anche la possibilità ai possessori di CRF standard del 2005, che non si possono permettere il cambio moto, di poterne aggiornare l'estetica con costi relativamente contenuti e un bel risultato di svecchiamento. L'altro particolare interessante della realizzazione dell'eccentrico ligure è il fatto di poter montare indistintamente e

senza ulteriori modifiche sia il motore 500 sia il più piccolo 250 2T (versione con valvola meccanica), grazie all'utilizzo di una flangia per uno degli attacchi sul telaio, l'unico che i due propulsori non hanno in comune. Ingegneroso! Per il resto la moto monta tutto l'avantreno CRF 450 2012 come anche l'impianto frenante che, però, è stato modificato con dischi maggiorati (anteriore flottante 260 mm e posteriore da 240 mm) e la cassa filtro adattata alla superiore richiesta d'aria. Anche l'ammortizzatore posteriore è 2012 e ha richiesto una lunga lavorazione (ridotto di 1 cm) per riuscire a farlo stare su questo telaio. I particolari risultano molto ben curati, come i foderi forcella "trattati", piastre ricavate dal pieno, così come i mozzetti ruota, leve antirottura, sistema di cronometraggio DRC integrato nel paracolpi del manubrio e pedane oversize. Per quanto riguarda il motore, la testa originale è stata sostituita da una Prodesign scomponibile e si è lavorato per diminuire un pelo la compressione alla ricerca di una minore aggressività; il pacco lamellare è Boyesen, mentre lo scarico è un FMF dal silenziatore davvero molto corto per una 500. Alla nostra prova era presente anche la CR 500 in acciaio che Alex usa abitualmente, utile per capire se questi trapianti, tanto di moda, possano avere un senso o se tutto si limita solo ad un esercizio tecnico-stilistico. Le due moto hanno motori simili (testa scomponibile e pacco lamellare Boyesen anche sulla versione "vintage") che però, come vedremo, hanno mostrato caratteri abbastanza differenti, cosa probabilmente dovuta allo scarico più lungo della "vecchia" che presentava anche un carburatore Keihin PWK da 40 mm in luogo del PJ da 39 mm montato sull'alluminio.



L'AUTORE ALEX ALASSIO "PRATICA E BELLA"

Alex Alassio è un amante della mezzo litro, ma storicamente avverso alle nuove filosofie che vedono i motori da 500 cc alloggiati in telai in alluminio. Eppure questa volta anche tu hai ceduto. Perché?

"Le mie convinzioni sono cadute quando ho provato, tramite un amico, una 500AF della MPS. Mi sono trovato subito molto bene e mi è venuta voglia di farne una da usare".

E ne hai fatta una con motore 250 e 500 intercambiabile.

"Sì, io mi conosco e so che non riesco a stare fermo, così nel dubbio che in futuro sentissi il bisogno di un 250 2T mi sono già predisposto ad alloggiarlo! Oltretutto potrebbe essere un'idea per chi vuole una moto del genere: i motori 500 non sono facilissimi da trovare e se uno ha un 250, nell'attesa di reperire il fratello maggiore, può montare quello".

Bella anche l'idea di aggiornare l'estetica al 2012.

"Ho voluto utilizzare un telaio del 2005 perché, come caratteristiche meccaniche, anche a detta di Service Honda e MPS, è il migliore per questo tipo di intervento. Però mi sento anche un esteta e ho studiato da subito il modo di aver la miglior prestazione con un look moderno. La cosa bella è che in questo modo si possono anche aggiornare le versioni a 4T con quella base di telaio".

Hai fatto tutto da solo?

"No. Il telaio è stato modificato su mie specifiche, come il telaio e il serbatoio, da Enzo Michelis di Ormea (CN). Svolgendo un altro tipo di lavoro non dispongo delle tecnologie necessarie e mi sono rivolto ad un professionista. Le sospensioni, in cui il lavoro più grosso è stato modificare l'ammortizzatore (stelo accorciato di circa 1 cm) me le ha curate Pietro Valdisserra di Albenga con sto lavorando anche per un affinamento del setting. Per quando riguarda il motore, data la scarsa reperibilità, ne ho assemblato uno io con un mix di ricambi nuovi e usati e la testa scomponibile Prodesign, cercando di adattarlo al meglio alle mie esigenze di guida".

Quali sono state le difficoltà maggiori?

"All'inizio ero molto preoccupato per il "taglia e cuci" del telaio ma, alla fine, è venuto fuori un bel lavoro. La difficoltà maggiore è far combaciare tutto perfettamente; diciamo che il lavoro più grosso e rognoso sono le rifiniture".



COME VA

Prima di entrare nel dettaglio delle caratteristiche dinamiche della moto, devo dire che Alassio ha fatto un ottimo lavoro. La moto è bellissima da vedere, sembra quasi un prodotto di serie tanto è curata. Si vede lontano un miglio che è stata fatta da un personaggio super appassionato del genere e anche da un super pignolo. Il concetto di base di questa 500 è molto buono, perché mescola una tecnologia moderna della ciclistica a un motore che solo a sentirlo in moto riporta indietro nel tempo. Basta poco, però, per capire che oggi ab-

BELLISSIMA DA

biamo a che fare con un vero e proprio missile terra terra. Il motore è qualcosa di spaventosamente potente, esplosivo, da strapparti via le braccia. Quello che mi aspettavo, così come le vibrazioni estreme tipiche della 500 2T. La prova è stata effettuata sulla pista di Asti e nel salitone della partenza, in cui si scariano i cavalli, la moto urlava scaraventandoti letteralmente in cima a una velocità non comune. L'erogazione non è troppo facile perché il motore è un po' vuoto sotto e poi esplosivo con una spinta notevole che può metterti in crisi in





VEDERE. TEMIBILE DA GUIDARE

certe situazioni. Avevamo a disposizione anche una CR 500 con telaio in acciaio che, a livello di motore, era totalmente l'opposto. Più piena sotto e con meno allungo, anche se poi la ciclistica non è all'altezza di quella alluminio. Credo che dopo la nostra prova il buon Alassio si sia convinto a fare il trasferimento di motore da una moto all'altra. Ciclisticamente la versione "Alassio Alu" è molto bella, ricalca le caratteristiche di tutte le Honda e si lascia guidare che è un piacere. L'assenza totale di freno motore e la precisione del telaio la rendono mol-

to bella da inserire in curva, a differenza di quella in acciaio, molto meno precisa. Le sospensioni sono di qualità, ma con una taratura un po' troppo morbida, non solo per sostenere un ritmo medio alto, ma soprattutto per sopperire alle sventole del motore. Concettualmente è completamente diversa dall'idea del cross moderno, ma sicuramente è una moto in grado di soddisfare appieno le esigenze degli amanti del genere, quella piccola nicchia che la adora. E che oggi ha una scelta in più per mescolare il passato con il presente. *Vitto Cavuoti*

