

Alter Ego V-Spring: Moto d'Autore – PROVA

Alla ricerca della moto totale, ma con classe

La **Alter Ego V-Spring** probabilmente l'anno vista in pochi al giorno d'oggi, e pochissimi sono quelli che hanno avuto la possibilità di guidarla. Molti di voi non sapranno neanche di cosa stiamo parlando, sebbene la moto abbia già frequentato alcuni saloni nazionali, ma siccome il progetto è molto interessante e viene portato avanti con intelligenza e caparbia, è bene aprire una parentesi su questa moto, soprattutto per spiegare ai più di che cosa si tratta. Per riuscirci, però, è necessario fare qualche passo indietro, agli esordi motociclistici di **Alexander Hohenegger**, il titolare della Alter Ego Motor, per capire come si sia arrivati al progetto di questa motocicletta. **TUTTO NASCE DALLA MOLLA** L'incipit che ha dato luogo all'avventura di Alexander Hohenegger è **il suo primo progetto di forcella anteriore non convenzionale**. Era l'estate del 2007 e chi vi scrive ricevette una singolare telefonata da parte dell'allora sconosciuto Hohenegger che proponeva una prova in esclusiva di una moto dotata di sospensione anteriore non convenzionale. Ebbene sì, all'epoca ebbi proprio lo **"ius primae noctis"** **sul progetto Monospring Fork**, sul quale Alexander stava studiando da tempo. La logica della sua sospensione è molto semplice: una **forcella tradizionale in cui la funzione molleggiante è affidata ad una singola molla elicoidale** di grande diametro, montata al centro tra gli steli. Questa scelta permette grande libertà di progetto per l'idraulica, ma consente anche di inserire all'interno degli steli dei **setti rigidi** di varie forme, in grado di modificare la rigidità della forcella aumentandola in senso longitudinale. Ricordo ancora oggi quel test, che evidenziò subito la bontà del progetto, facilmente identificabile in una scorrevolezza superiore della forcella ed in una ottima sensazione di stabilità di marcia. **DALLA SOSPENSIONE ALLA MOTO COMPLETA** Negli anni che seguirono, Hohenegger portò avanti **lo sviluppo della forcella completa** (quella testata nel 2007 era costruita usando la sospensione di una Suzuki GSR 600), per poi decidere di espandere le proprie idee al progetto di una intera motocicletta. Va da sé, però, che costruire una moto partendo da zero per una piccola azienda artigiana sia impossibile, e quindi alla Alter Ego hanno preso avvio da una moto esistente per poi declinarla secondo i propri voleri. Il lavoro di **Alexander** potrebbe essere definito come un **progetto di ricerca** all'interno del quale l'autore studia in dettaglio tutte le possibilità esistenti per trasformare una motocicletta di normale produzione in un oggetto prezioso e raffinato, ma comunque in grado di mantenere tutte le caratteristiche funzionali di quello di partenza, ovviamente migliorandole e non di poco. **L'ESPERIENZA DELLA MUSICA** Per meglio inquadrare il progetto Alter Ego V-Spring, però, è necessario capire chi sia Alexander Hohenegger. Il nome Alter Ego Motor

deriva da quello dell'omonima azienda artigiana specializzata in **strumenti musicali**, che ha il suo core business negli strumenti elettroacustici, in particolare una nicchia di strumenti ad arco con i quali ha conquistato saldamente una posizione di qualità altamente professionale. Ecco, partendo dall'idea che uno strumento musicale viene costruito per adattarsi alla perfezione a chi lo possiederà e utilizzerà, Alexander è arrivato alla trasposizione di questo concetto in chiave motociclistica, realizzando la V-Spring. **V-SPRING: L'ALTER EGO DEL V-STROM** Fatte tutte le dovute premesse passiamo alla scoperta della motocicletta che ci è stata concessa in prova. La Alter Ego V-Spring doveva essere una moto da turismo di media cilindrata, il più possibile leggera ed equipaggiata con una ciclistica di alta qualità in modo da soddisfare i desideri di una clientela evoluta ed esigente. Per arrivare alla realizzazione del concept, Alexander è partito da una base tecnica valida e conosciuta, quella della **Suzuki V-Strom 650**. Della moto di partenza rimangono il telaio, il forcellone, il motore e l'impianto elettrico, tutto il resto viene sostituito con componentistica di alta qualità e con parti progettate e costruite dalla Alter Ego. La sospensione anteriore è la Monospring Fork che Alter Ego ha progettato e che è stata industrializzata dalla sapiente mano della **FG Gubellini**. Gli steli sono tradizionali in acciaio cromato da 43 mm di diametro e scorrono in foderi in **Ergal 7020 e 7025** ricavati dal pieno. La molla è fissata al centro tra gli steli ed è regolabile nel precarico, e l'escursione ruota è di 150 mm. Con l'obiettivo di ridurre il peso e le masse non sospese, è stato deciso di adottare un singolo freno a disco montando un **Galfer** da 320 mm con profilo a margherita, frenato da una pinza Braking monoblocco a quattro pistoni. Al retrotreno viene mantenuto il forcellone originale a due bracci in profilato d'alluminio (ma Alter Ego ne sta studiando un altro più bello e leggero), sul quale viene montato un raffinato ammortizzatore **FG Gubellini** completamente regolabile e dotato di precarico idraulico che garantisce anche in questo caso 150 mm di escursione alla ruota. Il freno posteriore è quello di serie della V-Strom e l'ultima release della moto è dotata di impianto ABS Bosch M9, con pompa al manubrio **radiale della Magura**. Per le ruote Hohenegger ha scelto una coppia di raffinatissimi elementi a raggi della **Kineo**, con cerchi e mozzi in alluminio forgiato serie 7000 e parastrappi racing. Le misure sono da 2,50 x 19" all'anteriore e 4,00 x 17" al posteriore e montano pneumatici da 110/80 R19 e 150/50 R17. La parte posteriore del telaio Suzuki viene rimossa e sostituita con una **leggerissima struttura in tubi in lega leggera**, in grado comunque di supportare sia il passeggero che eventuali valigie che, comunque, sono state previste e già approntate dalla Alter Ego. Una chicca di alta ebanisteria che tradisce le origini da liutaio di Hohenegger è la **piastra per il bauletto in acero balcanico marezzato**, coperto con vernice anti UV e dotato di attacchi per valigie Givi Monokey. Tutto il telaietto anteriore del V-Strom lascia il posto a una coppia di snelli bracciali che sorreggono il faro tondo e la strumentazione a due elementi circolari che deriva da quella originale Suzuki.

Tutte le sovrastrutture sono nuove e vengono costruite dalla Alter Ego. **Il design della moto si incentra sull'impettito serbatoio in alluminio** battuto a mano su un mascherone in legno e si completa con le linee del codone rettilinee e volutamente minimaliste. La moto vuole essere una

turistica, ma per meglio adattarsi a diverse esigenze sono state approntate **due scelte per la carenatura**. La moto può circolare con le due coperture laterali aderenti al motore che vedete nelle nostra prova, oppure può **velocemente trasformarsi in naked** togliendo le semicarenate e montando due convogliatori per il radiatore (tempo necessario: meno di 2 minuti). La parte propulsiva della motocicletta viene lasciata quasi del tutto invariata, eccezion fatta per l'adozione di un impianto di scarico completo omologato **Arrow** e della centralina aggiuntiva Power Commander V, grazie ai quali la potenza lievita di circa 1,5 cavalli e il sound ne giova molto. Con tutte queste modifiche, la Alter Ego V-Spring arriva a fermare l'ago della bilancia al ragguardevole valore di **174 kg a secco**; volendo fare un paragone con la moto di partenza, per la quale sono dichiarati 212,5 kg in odm, il vantaggio in massa è quantificabile in oltre 26 chilogrammi. Non male per una moto che comunque resta completamente omologata e pronta per andare su strada.

IL TEST: V-STROM ADDIO Finalmente arriva il momento in cui Alexander ci consegna le chiavi della V-Spring, con la quale ci avviamo per le statali intorno a Roma e, trattandosi di una moto d'artista, ci spingiamo fino al **borgo di Calcata vecchia**, nota residenza di pittori e scultori locali e stranieri. L'ergonomia della moto è più vicina ad una moto naked piuttosto che ad una travel enduro. La sella è bassa (anche troppo per i miei gusti) e il manubrio è più stretto di quello di partenza. Le pedane risultano un po' avanzate per essere una moto stradale, ma Alter Ego ci ha già mostrato il kit per arretrarle disponibile in opzione. La seduta è un po' infossata e ciò permette a faro e strumentazione di deviare un po' l'aria dal corpo del pilota, rendendo la guida in velocità comunque accettabile, ma per chi desiderasse maggior protezione è già pronto il cupolino Touring. In merito all'ergonomia Alex ci fa sapere che comunque **qualsiasi misura di sella, manubrio o pedane è modificabile** in base alle richieste del cliente, rendendo la V-Spring una moto **"tailor fit"**, come una camicia realizzata su misura. Mentre raggiungiamo le prime curve cerchiamo di capire se il comfort promesso da Alter Ego è reale. Le **sospensioni sono molto più rigide e controllate** rispetto a quelle di partenza del V-Strom e ciò cambia radicalmente il comportamento della ciclistica. La frenatura idraulica è sostenuta ma non eccessiva e **le sospensioni copiano bene le asperità** delle nostre martoriate statali. Il feedback della forcella mi riporta subito a quell'estate del 2007 in cui provai il prototipo della MSF; la scorrevolezza degli steli è la stessa, ma la taratura dell'idraulica è ora piacevolmente controllata e corretta. La rigidità dell'avantreno rende la moto molto più precisa e anche andando in caccia di guai pinzando a fondo la leva, **la forcella non accenna mai a svergolare né a prender sotto**. Salendo a Calcata finalmente incontro le curve che mi servono per capire il valore del lavoro svolto da Alter Ego, e **bastano poche pieghe per giudicarlo compiuto**. La moto non ha più nulla da spartire con la pesantezza e la mollezza sospensiva del V-Strom, e **si inserisce in curva con la velocità e la naturalezza di una sportiva**. L'aver tolto quasi 30 chili ha reso la V-Spring un piacevole mix tra una naked sportiva e una motard, al punto che viene da domandarsi come sarebbe prendere una nuda e montarci davanti un cerchio da 19 pollici, tanta è la sicurezza e la stabilità che trasmette al pilota. La maneggevolezza è ora quella tipica di una moto stradale e la V-

Spring si arrampica per curve e tornanti con piglio sportivo ma con la facilità di guida che è tipica di una moto on-off. Il motore è il ben noto Suzuki da 646 cc, elastico e robusto che guadagna un sound più coinvolgente grazie allo scarico Arrow. La potenza cresce di circa 1,5 cavalli rispetto alla configurazione originale, ma se un cliente desiderasse una moto dall'erogazione più sportiva, sono già pronti cinque possibili step di elaborazione del motore, sviluppati dalla **RosMoto**, leader in Italia per il tuning del ben noto bicilindrico di Hamamatsu. Al ritorno dal nostro test troviamo Alexander in attesa di un feedback generale sulla moto, che è ovviamente positivo. Iniziamo quindi a discutere di **ergonomia, assetti, bilanciamento dei pesi** e di tutte quelle variabili che Hohenegger ha studiato con dedizione per cambiare così radicalmente volto ad una semplice entro-fuoristrada. Moto che diventa **una special raffinata e di qualità**, destinata a chi ha voglia di possedere un oggetto fuori dal comune, realizzato in base alle proprie esigenze e per soddisfare i propri desideri. Alexander ci saluta ricordandoci che su moto di questo genere non è facile dichiarare un listino al pubblico, visto che **ogni moto può essere costruita definendone ogni aspetto insieme al cliente**, colorazione compresa. Volendo però quantificare il valore di vendita della moto nella configurazione che abbiamo provato noi, possiamo dire che siamo attorno ai 12.000 euro, cifra che, se si pensa al costo a ricambio della sola componentistica, è tutt'altro che elevata. *Foto: **Federico Oddone***

Autore: Lorenzo Gargiulo Data: 8 Agosto 2012 Tags: [Test](#), [600](#), [anticipazione](#), [bicilindriche](#), [curiosità](#), [design](#), [interviste](#), [lavoro](#), [mercato](#), [naked](#), [personaggi](#), [sospensioni](#), [special](#), [strada](#), [tecnica](#), [tecnologia](#), [tuning](#), [turismo](#), [viaggi](#)