

**SEMPLICE, LEGGERA, INTUITIVA:** COSÌ VUOLE ESSERE LA ALTEREGO V-SPRING. RICAVATA DALLA SUZUKI V-STROM 650 SPOGLIATA DEL 'SUPERFLUO' E DOTATA DELLA INNOVATIVA **FORCELLA MONOSPRING**, SEGUE UNA FILOSOFIA TECNICA TUTTA SUA. ARRIVERÀ IN PRIMAVERA IN TRE VERSIONI; NOI ABBIAMO GUIDATO UNA PRESERIE DELLA **SPORT**, L'INTERMEDIA



# INDEPENDENCE **DAY**

**D**i moto, al mondo, ce ne sono tante. Di tutti i tipi. Potrebbe accadervi, però, di non trovarne nemmeno una corrispondente alle vostre aspettative. Se proprio non trovaste nulla di nemmeno lontanamente vicino a quello che avete in mente, dovrete rinunciare. Accontentarvi. O magari, se foste particolarmente intraprendenti, potreste decidere di fare una cosa diversa: costruirla, la moto che avete in mente. Diventereste costruttori di special. Se foste ancora più ambiziosi, potreste diventare Costruttori con la C maiuscola, come quel Massimo Tamburini che nella Bimota trovò il primo sfogo al suo estro. Se Tamburini aveva in mente moto sportive con un telaio e una cura costruttiva come non si erano mai visti, Alexander Hohenegger (italianissimo ad onta del nome asburgico) cercava moto leggere, con una potenza non straripante e costruite con cura soprattutto dove serve: sospensioni e freni. Moto belle

da guidare che non richiedano di essere domate a ogni curva, ma che facciano esattamente quello che si pensa di far fare loro. Così, con alle spalle una storia imprenditoriale atipica (musicista per formazione, tecnico per passione, ha realizzato una linea di strumenti musicali elettroacustici che vende in tutto il mondo e poi la forcella a molla esterna MonoSpring che abbiamo apprezzato già nel corso di due test su *Motociclismo* 01-2008 e 09-2008), si è deciso a costruire l'intera moto. Dovendo necessariamente limitare gli investimenti, è partito da una moto esistente: la Suzuki V-Strom. Su questa base, piuttosto anomala per una stradale pura con la sua ruota anteriore da 19", è intervenuto rifacendo le sovrastrutture e soprattutto togliendo kg e aggiungendo... rigore: via 25 kg rispetto alla Suzuki, dentro tubazioni freno in treccia di carbonio, gomme più sottili (!), monoammortizzatore Gubellini, e ovviamente la forcella MonoSpring. Il risultato è una moto che non stravolge la V-Strom, ma ne esalta le già buone qualità.









**MOLLA ESTERNA**  
Qui a fianco, la forcella MonoSpring in versione 'lunga' per la V-Spring. L'adozione di una molla esterna comporta moltissimi vantaggi: questa acquista un fattore di forma che la fa lavorare meglio; l'idraulica interna non è disturbata dalla sua presenza; nello spazio liberato è possibile inserire setti a rigidità differenziata che rendono la forcella molto rigida in senso longitudinale (per avere sostegno in frenata) ma meno in senso laterale (per non stressare il pneumatico in curva). Nella foto sotto, la strumentazione è quella di serie (ma è nuovo il supporto), con una personalizzazione limitata al logo AlterEgo riportato sul display centrale.



Un risultato meno banale del previsto, perché le moto 'derivate da', le special, riescono quasi invariabilmente a stravolgere il delicato equilibrio delle moto di serie, comunque figlie di anni di studi e decine di migliaia di km di collaudi e messa a punto. La AlterEgo V-Spring, invece (il Marchio resta quello usato per gli strumenti musicali, il nome allude al tipo di motore e alla forcella MonoSpring), resta una moto che comunica confidenza fin dai primi metri, tanto è equilibrata e bilanciata. Si sente che alla base del progetto c'è una moto 'sana', tanto più che tutte le modifiche sono reversibili e, volendo, è possibile 'ricostruire' la V-Strom. Di fatto, però, non se ne sente la necessità.

Non si sente perché la V-Spring Sport mantiene quello che promette: una maneggevolezza molto migliorata senza intaccare la stabilità. La maneggevolezza è infatti la caratteristica saliente della moto, e dovrebbe crescere ancora nella versione Sport-Touring dove il lavoro di riduzione delle masse non sospese è portato a compimento con l'adozione di ruote a raggi Kineo, un freno anteriore a disco singolo con pinza radiale Discacciati e una forcella con foderi in Ergal ricavati dal pieno, al posto degli originali Suzuki della Sport: se ne vanno così ben 5 kg di masse non sospese all'anteriore e 3,5 kg al posteriore. "Ma punto ad arrivare a 12 kg complessivi: la riduzione del peso è il mio primo pensiero", ci ha spiegato Hohenegger. Ma un disco singolo sulla versione più sportiva non stonerà? "Il disco singolo non dà problemi di potenza, se mai di svergolamento: ma con la forcella Monospring questo problema non c'è, perché ho il cavallotto fra i foderi e posso inserire nello stelo, al posto delle molle, dei setti di rinforzo."

La forcella è il cardine di tutto il progetto, anche se per mantenere un comportamento omogeneo è stato poi necessario

**I KG IN MENO SI SENTONO: LA V-SPRING METTE SUBITO A PROPRIO AGIO. MA IL SUO VERO PUNTO DI FORZA RIMANE LA FORCELLA MONOSPRING**





Intervenire in tutti i comparti. Abbiamo provato la V-Spring anche sul circuito di Monza, e persino qui la Monospring ci ha sorpreso: in staccata offre un sostegno bellissimo, con un feeling completamente diverso da quello di una classica *upside-down* di grande diametro e una sensazione di controllo della gomma anteriore, soprattutto in prossimità del fondocorsa, davvero unica. La versione che abbiamo guidato in pista montava peraltro una molla rigida, grazie al fatto che è facile sostituirla (da soli e senza attrezzi: bisogna solo togliere il parafango). In tutti gli altri frangenti, grazie agli steli trafilati e lappati al loro interno, fa invece valere una scorrevolezza da primato con un ottimo assorbimento delle piccole asperità stradali. L'unità FG Gubellini al posteriore ha anch'essa un ottimo comportamento, ben armonizzato con quello dell'anteriore.

Nonostante il telaio di origine Suzuki non sia certo pensato per l'utilizzo pistaiole, e a dispetto della spalla ridotta delle coperture, anche ad andature ben più rapide di quelle per cui la AlterEgo è pensata non si è manifestata alcuna incertezza. In rettilineo la stabilità è ottima e anche l'effetto-vela è limitato; il nuovo manubrio è più lontano e stretto dell'originale, forse un po' troppo per i nostri gusti; è comunque regolabile agendo sui riser, e ci si può comunque rivolgere alla versione GT, che manterrà lo scarico e il manubrio originali e avrà una sella più bassa. In strada si apprezza anche il raggio di sterzo, davvero contenuto, che consente di fare inversione nel proverbiale fazzoletto.



A conclusione di questa prima breve presa di contatto possiamo dunque dire di aver trovato una moto già molto a punto dal punto di vista dinamico e con una certa personalità, a dispetto dell'adozione di un motore in circolazione da una decina d'anni. Si tratta, come è giusto che sia, di un primo passo che non vuole essere più lungo della gamba. La direzione indicata è chiara e le potenzialità non mancano: è probabile che almeno all'inizio i mercati più interessati a una moto di questo tipo (che potremmo definire una 'media di qualità') siano quelli del centro e nord Europa, ma via via che il progetto verrà affinato è che l'idea della bella guida su strada prenderà corpo non è detto che anche in Italia la schiera dei suoi estimatori si faccia più consi-

stente; sarebbe bello a quel punto vedere una AlterEgo nata da zero, senza il vincolo di partire da una moto esistente. Intanto partirà a breve la produzione di questa V-Spring, prevista per il primo anno in qualche centinaio di pezzi a seconda delle richieste, a prezzi che partiranno da circa 11.000 euro. La vendita sarà diretta, con alcuni show-room sparsi per l'Italia e la possibilità di prenotare una prova e di acquistare la moto on-line. Originale anche l'assistenza, che verrà garantita dalla sede centrale romana o dal proprio meccanico di fiducia, che verrà in seguito rimborsato dei costi di intervento.

stente; sarebbe bello a quel punto vedere una AlterEgo nata da zero, senza il vincolo di partire da una moto esistente. Intanto partirà a breve la produzione di questa V-Spring, prevista per il primo anno in qualche centinaio di pezzi a seconda delle richieste, a prezzi che partiranno da circa 11.000 euro. La vendita sarà diretta, con alcuni show-room sparsi per l'Italia e la possibilità di prenotare una prova e di acquistare la moto on-line. Originale anche l'assistenza, che verrà garantita dalla sede centrale romana o dal proprio meccanico di fiducia, che verrà in seguito rimborsato dei costi di intervento.

## LA PAROLA AL PROGETTISTA

**"Una moto è come uno strumento: tutto va accordato"**

Romano, famiglia di musicisti, passione per la meccanica, Alexander Hohenegger ha coniugato le sue due passioni dopo una bella carriera da concertista, costruendo strumenti elettroacustici che sono diventati un riferimento in tutto il mondo. Nel 2008 è la volta della forcella Monospring (così riuscita da suscitare l'interesse di un team di Moto2) e ora il grande salto alla moto completa.

**→ È riuscito a realizzare quello che aveva in mente?**

"Ci sono andato più vicino possibile. Certo sono dovuto partire da una moto esistente, ma ho toccato tutte le cose che servono: ruote e gomme, freni, sospensioni. Arrivando fin nei dettagli, come le tubazioni freno, i tappini per lo spurgo della forcella e del serbatoio... Sto ancora lavorando sulle sovrastrutture finali, ma direi che l'anima già c'è: una moto leggera e gestibile."

**→ L'impostazione tecnica e stilistica pare vecchio stile.**

"Sì, perché per divertirsi in moto non serve poi tanto. Tutto il lavoro che ho fatto è stato sulla riduzione delle masse, soprattutto quelle non sospese. Non ho esitato a togliere peso anche scegliendo gomme più sottili e, sulla Sport-Touring, un disco freno singolo, lasciando tanta potenza nella pinza perché con la forcella Monospring non c'è pericolo di svergolare."

**→ Qual è il punto forte della V-Spring?**

"La confidenza immediata che dà: la si guida senza sforzo. Volevo una moto che anche dopo 500 km non facesse venire il mal di testa. Per questo ho cercato di ammonizzare tutti i comparti della moto, perché una moto è come uno strumento: se non è ben accordato, non suona bene."



ALEXANDER HOHENEGGER

FONDATORE ALTEREGO