

Honda CRF250R Team Assomotor

MOTO DA CAMPIONI

8.390,00 EURO
HONDA CRF250R MY2018
STANDARD



NEL REPARTO CORSE CARPIGIANO PRENDE CORPO LA SPECIAL CHE, IN QUESTO 2018, È STATA CAPACE DI SALIRE SUL TETTO D'EUROPA GRAZIE ALLA VITTORIA DEL CAMPIONATO EMX2. SIAMO ANDATI A SCOPRIRE COME È FATTA. GIRATE PAGINA

24.073,20 EURO

HONDA CRF250R

MATHYS BOISRAMÉ

📍 Pino Mottola

📍 Marcello Mannoni



OTO SMONTATA



BIALBERO, DOPPIO INIETTORE, CASSA FILTRO CARBON...

Era da qualche anno che non mettevo piede all'interno del team Assomotor, a Carpi, e quasi non l'ho riconosciuto. Prima era una realtà di appassionati che faceva corse ad alto livello; ora è una realtà sempre appassionata ma anche altamente professionale, da Mondiale, e per rendersene conto basta varcare la soglia del capannone. Tutto è pulito, curato, lineare. Il colore grigio di base si mescola con il rosso e con il blu. Alfredo Bevilac-

qua - team owner Assomotor - del resto è uno che non lascia niente al caso e, soprattutto, è uno preciso, uno che quando aumenta la misura della sfida incrementa anche il livello del suo impegno.

Il suo rapporto con Honda dura ormai da qualche stagione, ma l'obiettivo quest'anno era chiaro: vincere l'Europeo, e proprio per questo ognuno ha fatto la sua parte. I giapponesi oltre al supporto economico hanno dato una mano ulteriore al team per far allenare il pilota sul-

Nel team Assomotor le moto hanno una rotazione serrata: ogni quattro appuntamenti agonistici, infatti, il pilota ha a disposizione una moto nuova

la sabbia, la squadra lo ha messo nelle condizioni di esprimersi al meglio e lui, Mathys Boisramé, ha fatto il resto, imparando a gestirsi dalla seconda/terza gara.

Che tutta la struttura si sia elevata è indubbio, anche perché si tratta della stagione numero quattro, la terza nell'Europeo. "Siamo cresciuti su tutto - racconta Alfredo - anche a livello logistico. Mi è servito molto avere Yamamoto (pilota HRC, ndr) in squadra, perché mi ha permesso un confronto diretto con Honda



NON È UNA MOTO STRAVOLTA, PERÒ C'È TANTO LAVORO,

- | | | | |
|--|---|---|--|
| 1. Manubrio WD 9203-014 WRP € 133,00 | 8. Serbatoio in carbonio CRM € 976,00 | 13. Albero motore bilanciato ASSOMOTOR € 500,00 | 18. Paramani Flx RTECH € 45,95 |
| 2. Pinza freno ant. BREMBO RACING € 308,60 | 9. Retine antifango radiatori TWIN AIR € 29,52 | 14. Tappo radiatore 2.0 bar INNTECK € 37,49 | 19. Radiatori maggiorati con sistema di ventola incorporata ASSOMOTOR € 1.050,00 |
| 3. Pastiglie freno ant. BREMBO RACING € 52,46 | 10. Monoammortizzatore Kit B SHOWA con kit dedicato GOBY FRANCE € n.d. | 15. Doppio iniettore TOMASIN R&D € 707,60 | 20. Pompa freno ant. BREMBO € 217,16 |
| 4. Registri catena KITE € 46,35 | 11. Frizione Torq Drive con carter maggiorato REKLUSE € 1.094,00 | 16. Scambiatore di calore con serpentina ASSOMOTOR € 250,00 | 21. Braccialeto frizione e leva RTECH € 84,95 |
| 5. Fluido freni BREMBO € 34,56 | 12. Piastre Rocs con offset variabile 20/22 con cavallotti 28 mm XTRIG € 610,42 | 17. Disco freno ant. 270 mm BREMBO € 290,00 | 22. Manopol Wave RTECH € 13,95 |
| 6. Serbatoio maggiorato pompa freno post. KITE € 51,24 | | | 23. Scarico completo con specifiche Assomotor HGS € 1.159,00 |
| 7. Telaioetto in carbonio CRM € 2.318,00 | | | |



DAL DOPPIO INIETTORE ALLO SCAMBIATORE DI CALORE

24. Tubo freno ALLEGRI € 55

25. Gancio partenza € 59,95;

26. Paramotore in carbonio CRM € 201,00

27. Pattino slitta catena RTECH € 22,95

28. Pignone Z 13 MOTOCROSS MARKETING € 16,55

29. Pistone completo WOSSNER € 305,00

30. Distanziali ruota post. € 23,18

31. Forcella Kit B SHOWA con kit dedicato GOBY FRANCE € n.d.

32. Pastiglie freno post. 220 mm BREMBO € 43,67

33. Testa flussata (€ 600,00) e asse a camme di aspirazione rifasato ASSOMOTOR € 150,00

34. Gomme Scorpion MX32 Mid Soft €187,00;

35. Copertina sella e spugna sella BLACK BIRD € 131,76

36. Ruota post. KITE € 687,00

37. Mousse PIRELLI € 466,00

38. Catena 520 Mx Gold DID € 136,00

39. Ruota ant. KITE € 590,00

40. Spugna sotto parafanghi antifango BLACK BIRD € 29,30
Grafiche BLACK BIRD € 120,78

41. Kit plastiche RTECH € 147,95

42. Comando gas rapido DOMINO € 211,00

43. Pedane PROPEGS by INNTECK € 337,33

44. Tappo olio KITE € 14,64

45. Power Flow kit filtro aria TWIN AIR € 119,65

46. Rinvio pompa freno post. KITE € 19,52

47. Disco freno post. 220 mm BREMBO € 80,52

48. Corona Z49 MOTOCROSS MARKETING € 41,30

49. Centralina e mappa iniezione VORTEX BY TOMASIN R&D € 780,80; pulsante cambio mappa VORTEX € 70,80

50. Tubi acqua in silicone INNTECK € 128,10



Sono loro gli uomini necessari per vincere un titolo europeo Motocross: a sinistra, Alfredo Bevilacqua, team owner Assomotor; a destra, il team manager Francesco Maifredi e Lucas Marcelo Decker, il meccanico del determinante Mathys Boisramé



NEL 2019 BOISRAMÉ PASSERÀ ALLA MX2, MA LA PRIORITÀ



... segue da p.111

il messia. Gli uomini in rosso di Carpi ci hanno messo mano sia dal punto di vista meccanico sia elettronico, con lo scopo primario di fare andare la CRF250R ancora di più in alto - vera forza di questo motore - ma soprattutto per riempirla ai medi, croce del duem mezzo Honda prima release.

MOTORE: VIVA L'ELETTRONICA

Determinante l'elettronica - ora Vortex con doppio iniettore e pulsante di cam-

bio mappa curata dalla Tomasin R&D - e la telemetria per l'analisi dei dati. Il doppio iniettore va a incidere tanto ai medi e agli alti, dove davvero ora non finisce mai: il vero vantaggio di questa modifica è la costanza e la linearità dell'erogazione. L'elettronica lavora ora in sinergia con un motore flussato nella testa, con assi a camme di aspirazione e scarico rifasati, con valvole in titanio e molle valvole e piattelli modificati. Tutti gli interventi vengono fatti internamente nella factory

Indiscutibilmente bella, Boisramé la sua moto la vuole così: morbida dietro a livello di mono, con il freno posteriore perfetto e millimetrico, con la sella morbida ma grippante e con un motore che sappia stare costantemente in zona limitatore

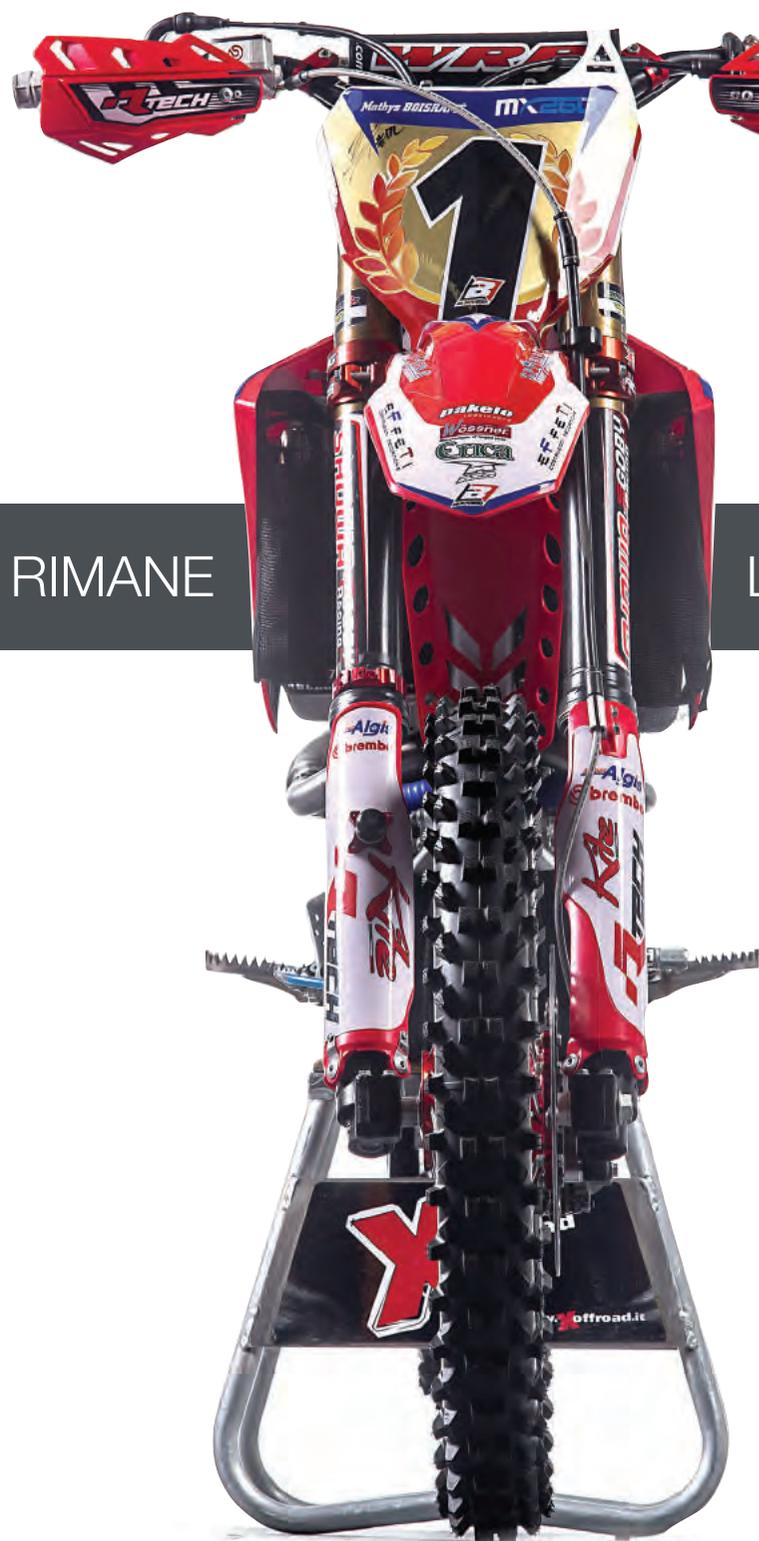
carpigliana, che si preoccupa anche di montare un pistone fatto ad hoc dalla Vossner per il team. Il cilindro come la biella rimangono standard, ma l'albero motore è ribilanciato alleggerendo i fianchi e appesantendo la parte bassa, così da avere più "botta" sotto. Rekluse Core Manual la frizione, completa e con alcuni accorgimenti dedicati. Il cambio rimane standard, anche se i rapporti vengono sottoposti a un trattamento per aumentarne la scorrevolezza. Il tutto viene infine



NUMERO 1 SU TABELLA ORO:
ZERO DUBBI, LA MOTO È
LA CRF250R ASSOMOTOR,
QUELLA DEL CAMPIONE EMX2,
2018, CIOÈ MATHYS BOISRAMÉ

RIMANE

L'EUROPEO CON GOUPILLON



La struttura Assomotor gestita da Alfredo Bevilacqua è una realtà che si è ingrandita un passo alla volta; rappresenta l'esempio di come la convinzione,

unita alla forte determinazione, possa portare a grandi risultati e, in maniera parallela, a garantirsi l'appoggio, la fiducia e il supporto di un'azienda leader come

Honda. E i risultati di questo 2018 confermano come le aspettative nei confronti della squadra di Carpi da parte dei giapponesi fossero ben riposte



Nel 2019 il Team Honda Assomotor, che gode del supporto di Honda Europa, farà correre quattro piloti: due in MX2 e due EMX2. Il sogno? Bissare il successo nell'Europeo e mettere due piloti nella top ten del Mondiale

raccordato con un impianto di scarico HGS - sviluppato insieme al team e realizzato in acciaio con un diametro differente dei collettori di scarico - un filtro dell'aria Twin Air e la modifica del sensore TPS del corpo farfallato.

NON SOLO MOTORE

Come abbiamo avuto modo di scoprire durante questa stagione in cui siamo andati a "sventrare" moto nei vari reparti corse, se c'è una cosa che gli attuali

duemmezzo da corsa soffrono sono le elevate temperature. Proprio per questo i team sono costretti a lavorare per placare i bollenti spiriti dei loro 250: su questa Honda si monta una ventola dietro il radiatore sinistro, radiatori maggiorati con tappo da 2.0 bar, tubi in silicone e uno scambiatore di calore dell'olio; così facendo, lavorando quindi su acqua e olio, si abbassa la temperatura complessiva del motore di circa 10/12 gradi.

Misto l'impianto frenante: l'anteriore è

Brembo, con il disco flottante da 270 mm e il pacchetto pinza/pompa della serie Racing; il posteriore ha la pinza e la pompa Nissin con serbatoio maggiorato Kite e il disco Brembo. Sulla moto, poi, sono montate altre chicche, dal serbatoio in carbonio CRM alle ruote con mozzi Kite e canali Excel, giusto per citarne due.

Insomma, la moto c'è, il team pure. Gli uomini sono quelli giusti - ovviamente al posto giusto - e l'obiettivo, da oggi in poi, rimane uno solo. Vincere. **X**