

Messo in **QUADRO**

PER QUESTO MODELLO DI CRS, IL G1, È STATO SCELTO DI TORNARE A MISURE CANONICHE DI ALESAGGIO E CORSA. MA LE SCELTE COSTRUTTIVE CARATTERISTICHE E SPECIFICHE NON MANCANO UGUALMENTE DI M. VOLTINI FOTO I. GENTILI

Il motore
CRS G1
nuova omologa

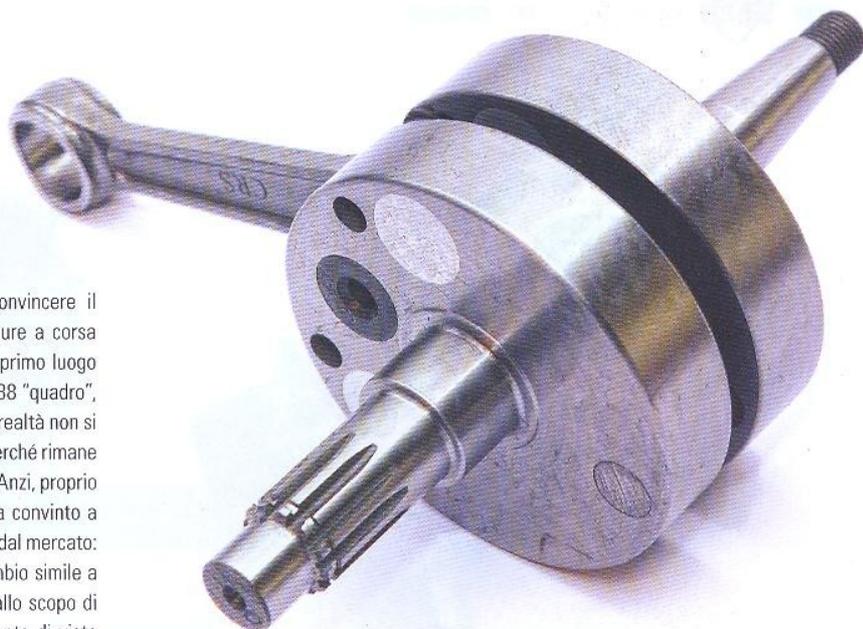


Come già spiegato nell'introduzione al test, a convincere il costruttore Gilberto Frattesi a "rinnegare" le misure a corsa corta per i propri motori con il cambio è stata in primo luogo l'uscita di omologazione del precedente modello S88 "quadro", la cui commercializzazione era iniziata nel 2001. In realtà non si può parlare davvero di "tradimento" delle misure caratteristiche, perché rimane in produzione anche il 125 P1, la cui omologazione scade nel 2015. Anzi, proprio avere ancora in lizza un motore con tutti i parametri preferiti, ha convinto a produrre anche un propulsore con tutte le caratteristiche richieste dal mercato: dunque alesaggio e corsa pressoché uguali e rapportatura al cambio simile a quella dei concorrenti. Solo la prima marcia è un po' più corta, allo scopo di aiutare nella sempre delicata fase della partenza, mentre dal punto di vista costruttivo del cambio si evidenzia la nuova disposizione degli alberi, che ha consentito l'uscita dell'alberino per la leva davanti al pignone. Una soluzione che non solo evita interferenze con la trasmissione, ma anche di dover fare i conti con gli ingombri e i supporti del sedile, una volta montato il motore sul telaio. Restando in ambito di trasmissione del moto, va detto che il gruppo desmodromico del selettore è stato studiato in modo da ridurre la corsa della leva e che la frizione (a secco) dispone ora di parastrappi, per aiutare la durata di tutto il gruppo. Pure avere il materiale d'attrito che lavora su superfici in acciaio anziché alluminio, aiuta nell'impastare meno l'ingranamento della frizione, ai fini di migliorare ulteriormente le partenze.

CARTER QUASI SEPARATO

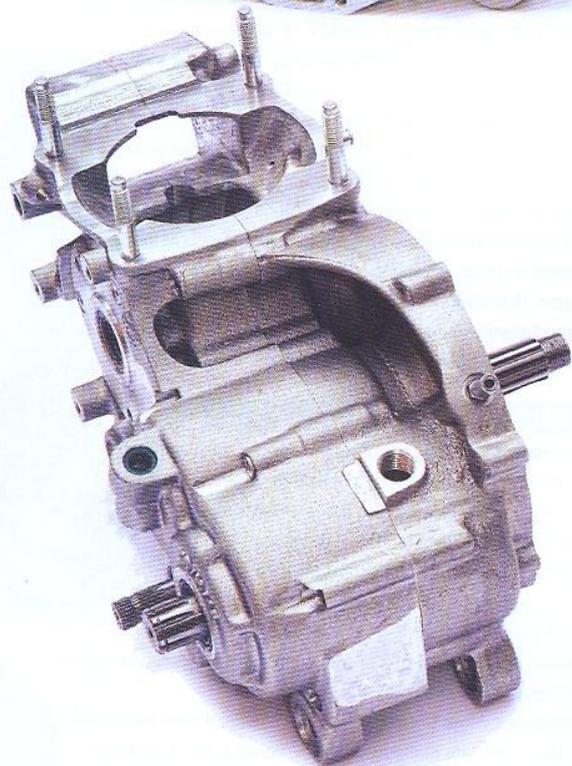
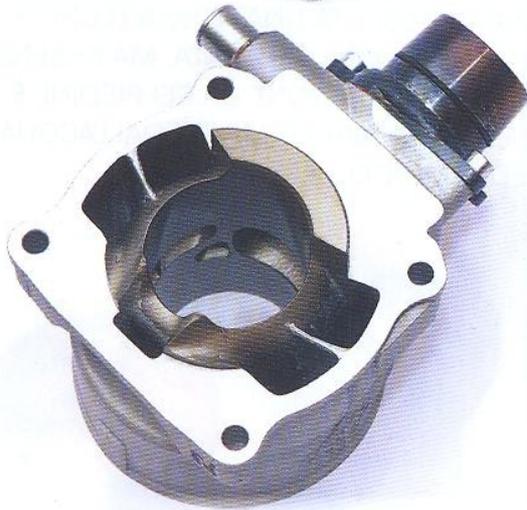
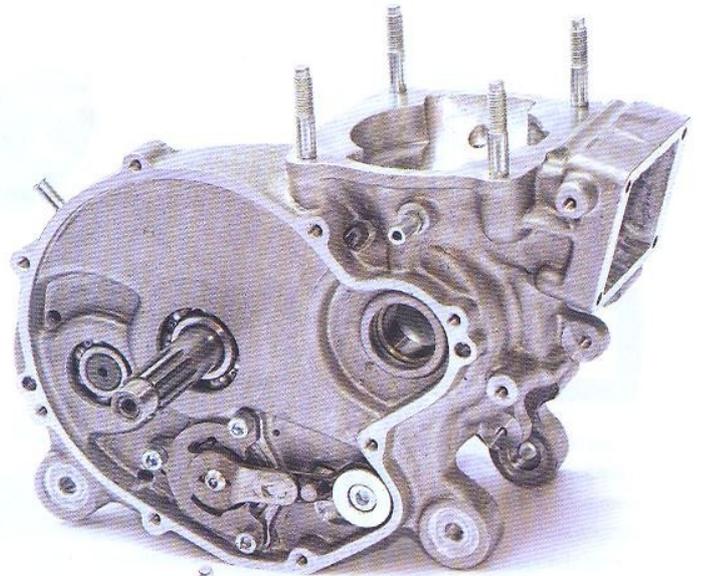
Passando al lato dell'imbiellaggio, si nota come il carter sia separato abbastanza nettamente. Anzi, nelle intenzioni vi sarebbe stata proprio quella di dividere del tutto cambio e gruppo termico, ma la cosa è vietata dal regolamento e così è stato previsto un ponticello di collegamento. Il che non toglie che il carter dell'albero motore sia esposto per praticamente tutta la sua circonferenza, migliorando il passaggio d'aria e di conseguenza il raffreddamento, tanto che non è stato nemmeno previsto il passaggio dell'acqua nel carter.

Il cilindro non presenta novità particolari nel numero dei travasi e delle luci, ma queste sono orientate in modo specifico, anche ai fini di un'erogazione più lineare possibile. È facile vedere come, nonostante il cilindro sia già piuttosto "in piedi", il carburatore sia decisamente orientato verso l'alto, mentre lo scarico punta meno in basso rispetto al consueto. Sul versante dell'aspirazione, inoltre, troviamo un pacco lamellare a sei passaggi, sebbene su ungi lato si preferisca adottare lamelle monopetalò.



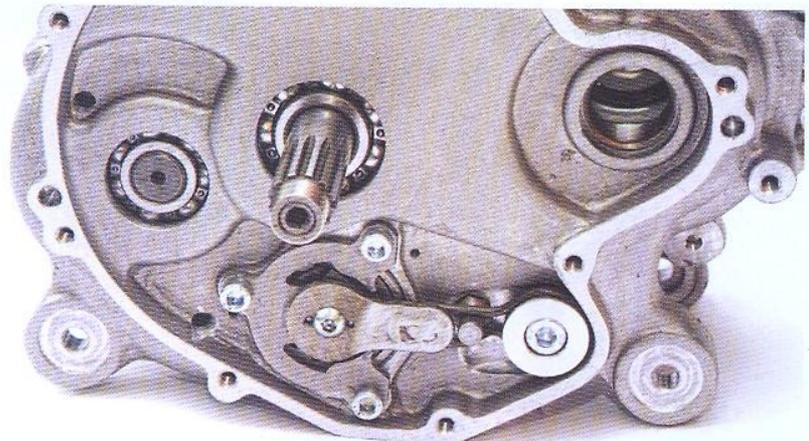
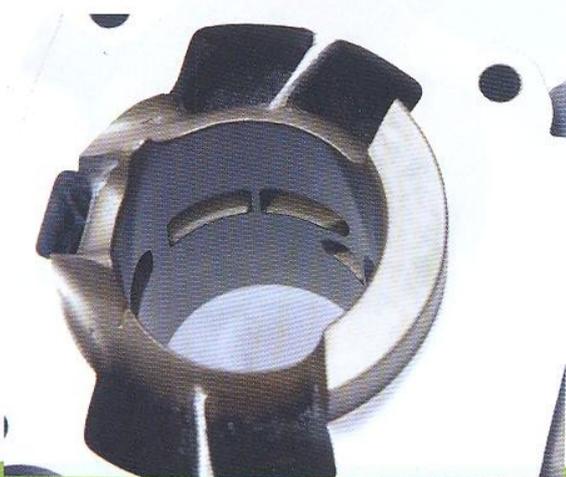
LA TESTATA PRESENTA UNA NOVITÀ TECNICA: LA CUPOLA NON SOLO È SEPARATA, MA ESSENDO TRATTENUTA IN POSIZIONE DA SEI PIEDINI, È ANCHE LAMBITA DIRETTAMENTE DALL'ACQUA DI RAFFREDDAMENTO

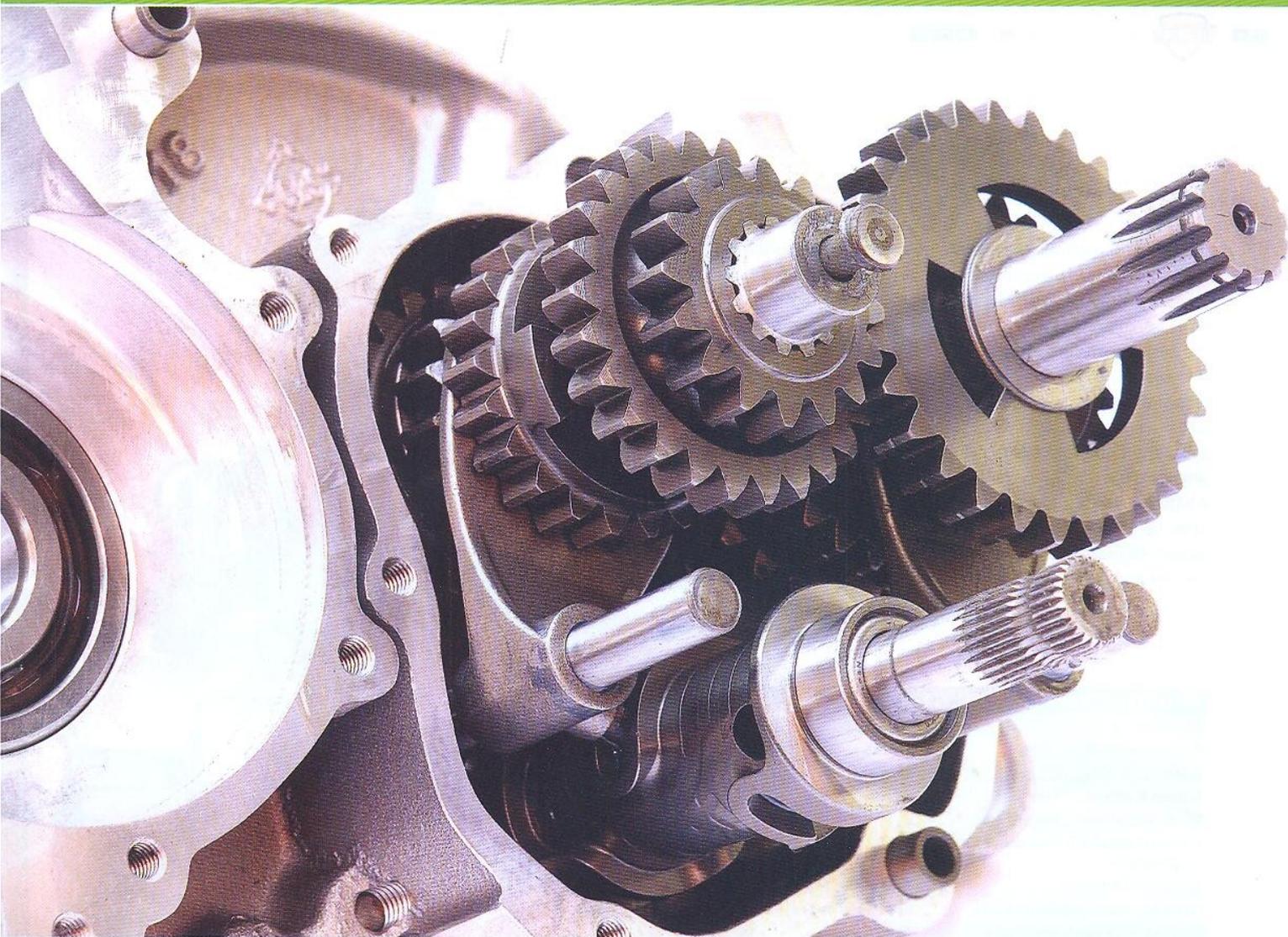




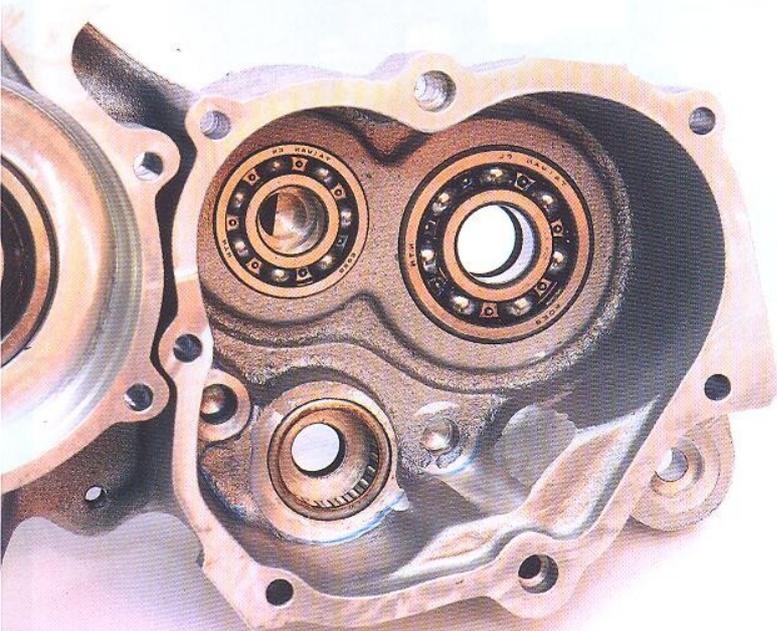
IL CILINDRO NON PRESENTA NOVITÀ PARTICOLARI NEL NUMERO DEI TRAVASI E DELLE LUCI, MA QUESTE SONO ORIENTATE IN MODO SPECIFICO, ANCHE AI FINI DI UN'EROGAZIONE PIÙ LINEARE POSSIBILE

Se il cilindro del CRS G1 è tradizionale sia nelle misure che nel numero di travasi e di luci, il carter è invece decisamente particolare: la camera di manovella è nettamente separata dalla scatola del cambio, alla quale è unita solo dalla parete del lato frizione e da un ponticello sull'altro lato.





UNA CURA COSTRUTTIVA NOTEVOLE CHE RENDE INTERESSANTE QUESTA NUOVA
MOTORIZZAZIONE DELLA CRS CON MISURE QUADRE, CHE SI AFFIANCA AL
PRECEDENTE P1 CORSA CORTA



Anche la testata presenta una novità tecnica. La cupola non solo è separata - e questa non sarebbe una soluzione nuova - ma essendo trattenuta in posizione da sei piedini, è anche lambita direttamente dall'acqua di raffreddamento. Inoltre è stato previsto in fiche che questa cupolina possa essere realizzata in differenti materiali: non solo alluminio, ma anche acciaio o bronzo. Ciò facilita nella costruzione e permette di trovare materiali più idonei ad allontanare il rischio della detonazione nonché i suoi effetti, come avviene appunto nel caso del bronzo.

SUPPORTI GOMMABILI

Un'ulteriore particolarità di questo motore la troviamo inferiormente, a livello della piastra motore. In realtà qui non troviamo una piastra vera e propria, bensì due attacchi al telaio separati e speculari ai "cappellotti". Questi attacchi a loro volta si collegano al motore non tramite le consuete 4 viti verticali o 3 orizzontali, bensì con due doppi attacchi trasversali che consentirebbero anche l'impiego

dei silent-block in gomma (eventualmente anche su un solo lato). Una soluzione che solitamente serve a ridurre le vibrazioni, ma che in questo caso permette anche di adattarsi senza tensioni ad eventuali allineamenti non perfetti dei tubi del telaio, come pure alla loro flessione nell'impiego in pista, senza che il motore ne abbia a risentire.

Insomma, una cura costruttiva notevole e che rende interessante questa nuova motorizzazione della CRS, che va ad arricchire il listino del costruttore pesarese e dunque amplia la possibilità di scelta per gli acquirenti. Infatti si affianca al "vecchio" P1 a corsa corta del quale Frattesi è tuttora più che soddisfatto, sia per il tipo di utilizzo che offre, sia perché risulta particolarmente longevo grazie all'asse d'accoppiamento dei semialberi da 24 anziché 20 mm, che allunga considerevolmente gli interventi di manutenzione: si parla di 400 litri consumati fra una revisione e l'altra invece dei consueti 80!

**Il motore
CRS G1
nuova omologa**

SCHEDA TECNICA CRS G1

Cilindrata:	124,66 cc.
Alesaggio originale:	54,00 mm
Corsa:	54,40 mm
Sistema di raffreddamento:	Liquido
Numero di sistemi di carburazione:	1
Numero di canali di trasferimento cilindro/carter:	5/3
Numero luci scarico:	3
Forma della camera di combustione:	Calotta sferica a raggio variabile
Materiale della parete del cilindro:	Alluminio
Distanza tra gli assi della biella:	108 mm
Volume camera di combustione:	13 con inserto FIK
Numero fasce del pistone:	1
Accensione:	omologata
Anticipo accensione (in mm):	1,5
Volume camera di combustione:	min. 13
<small>(cm³ di olio con pistone a P.M.S. compreso filetto candela con metodo Cik-Fia 2001)</small>	
Squish (con filo di stagno diametro mm 1,5):	0,80
Benzina:	verde
Silenziatore scarico:	con lana di vetro
% con benzina verde:	4%
Olio cambio:	WW 10
Quantità olio nel cambio:	ATF gr. 280
Frizione (a secco):	5 dischi guarniti
Tolleranza pistone / cilindro:	0,055-0,065 mm
Gioco assiale albero motore:	0,3 / 0,4
Revisione (in litri di carburante):	30 litri gare, 80/100 hobby, 60 litri gabbia, asse albero motore + rasamenti + gabbia 80-100 litri, cuscinetti e paraoli di banco ogni 2 revisioni,
Rodaggio	10 minuti
Coppie serraggio in kgm:	testa 2,3 dadi cilindro carter 2,3 dado centrale frizione 4 dado accensione motore 4



CARBURATORE DELL'ORTO VHSH MM 30 CS

Taratura:	vite aria aperta 1 giro e 1/2, valvola gas 60, spillo conico U7, Tacca da alto 3° rondella sotto, polverizzatore DP 263 getto min. 38, max 145 avviamento 60, galleggiante 9 gr.
------------------	--