

Verso gli **STANDARD**

GILBERTO FRATTESI PRESENTA IL NUOVO MOTORE CRS G1, UN 125 A MARCE REALIZZATO CON MISURE E IMPOSTAZIONI PIÙ TRADIZIONALI RISPETTO A QUELLE CUI CI AVEVA ABITUATO, MA COMUNQUE CON SOLUZIONI SEMPRE PARTICOLARI.

TESTO M. VOLTINI

FOTO I. GENTILI





E' ben noto fra gli appassionati centoventicinque di motori che il pallino di Gilberto Frat-tesi, il titolare della CRS, sia la corsa corta. Così le sue realiz-

zazioni più recenti sono praticamente tutte caratterizzate da pistoni del diametro di 56 mm e corsa di poco superiore ai 50 (per l'esattezza 50,6 mm). Ma come ben sappiamo, il mercato del karting è molto tradizionalista e "copiativo", per cui c'è sempre stata richiesta di motori fatti "come gli altri" e quindi nelle canonica misura "quadra" 54x54 mm. Dato che l'unico modello che la CRS aveva in listino con queste misure caratteristiche di alesaggio e corsa, l'S88, ha l'omologazione che scade proprio a fine anno, ecco che è stato deciso, con la nuova tornata del 2010, di riproporre un nuovo modello con tali parametri: il CRS G1. Ovviamente continuando a mantenere e ad aggiornare il P1 a corsa corta su cui il costruttore punta comunque ancora molto. Ma dato che il G1 rappresenta una vera novità, anche dal punto di vista costruttivo, è stato molto interessante provarlo sul

tracciato di Val Vibrata, con la collaborazione anche stavolta di un pilota esperto con i motori a marce quale Alessandro Fabiani.

COME GLI ALTRI MA NON DEL TUTTO

Vedremo successivamente più nei dettagli tecnici le caratteristiche del CRS G1, ma giusto per capire al meglio il test non possiamo certo sottacere come l'adeguamento agli standard imperanti nel settore della classe 125 con il cambio non si sia limitato all'adozione della corsa quadra. Anche la rapportatura delle marce è stata uniformata alla maggioranza dei motori presenti in pista, non solo per adeguarla al nuovo imbiellaggio, ma anche per facilitare la guida in gara: non è sempre facile stare in gruppo, quando i punti di cambiata non corrispondono con quelli degli altri. Solo la prima marcia è stata un po' accorciata, per facilitare le partenze.

Come approfondiremo, la parte del carter è comunque cambiata sostanzialmente, ma in questo momento preme sottolineare più che altro il nuovo posizionamento della leva del cambio, situata più

DATO CHE IL G1 RAPPRESENTA UNA VERA NOVITÀ, ANCHE DAL PUNTO DI VISTA COSTRUTTIVO, È STATO MOLTO INTERESSANTE PROVARLO SUL TRACCIATO DI VAL VIBRATA...

avanti rispetto al pignone della trasmissione, e quindi in posizione più agevole da raggiungere con il comando del cambio, oltre che meno ingombrante. Il peso, inoltre, è diminuito di oltre 1,5 kg e gli attacchi alla piastra di supporto motore, orizzontali anziché verticali, permettono pure il montaggio di eventuali silent-block che attenuano sia le vibrazioni che gli svergolamenti del telaio.

LA RICERCA DEL TIRO

Per quanto riguarda la parte termica, vi sono 5 travasi come di consueto e anche lo scarico è quello classico con luce ovale e due booster, ma le inclinazioni e le fasature sono state sviluppate in modo da favorire il tiro ai bassi e medi regimi, senza però far "murare" troppo l'erogazione qualora si voglia o si debba insistere con una certa marcia. A questo proposito, va osservato come l'impianto di scarico, che può essere allungato mediante appositi spessori all'uscita dal cilindro per migliorare i "bassi", in occasione della

prova fosse del tutto sprovvisto di tali spessori.

Il tutto è stato infine montato su un telaio di quelli firmati da Danilo Rossi (i cui tecnici ci hanno assistito nella prova) vale a dire un J90 utilizzato normalmente da Gilberto Massetani in gara proprio con motori CRS. Con questa configurazione ci siamo lanciati lungo le curve del kartodromo Val Vibrata, in una bella giornata e con condizioni dell'asfalto che, pur senza essere quelle di una giornata di gara, non erano nemmeno troppo sfavorevoli.

FA CAMBIARE PRESTO

Un paio di per prendere confidenza con le condizioni della pista e con la carburazione, che rendeva preferibile un uso abbastanza deciso dell'acceleratore per ottenere la migliore uscita di curva, e via sempre più disinvolti sulla pista teramana. Sulla quale abbiamo effettivamente potuto apprezzare il buonissimo "passaggio" offerto dall'erogazione. Come conferma anche Fabiani: «Ho riscontrato uno spunto davvero buono, specialmente intorno agli 11.000 giri, dove si sente al massimo quella spinta che ti aiuta ad uscire dalle curve. L'erogazione della potenza è ben distribuita lungo tutto l'arco dei giri. Una salita di regime abbastanza lineare e che rendeva facile la guida, senza punti bruschi. Una caratteristica ben risaltata fuori dai tornanti di Val Vibrata, dopo i quali il motore si distendeva bene fino alla 5ª marcia negli allunghi seguenti, con progressione».

Va detto che proprio questo gran tiro, unitamente al peso inferiore rispetto al pilota titolare del kart, avrebbe fatto cercare una rapportatura finale leg-



Tre protagonisti del nostro test a Val Vibrata: Gilberto Frattesi (a sinistra) al lavoro sui suoi motori, Alessandro Fabiani (più in basso) tester per l'occasione e il motore CRS G1 (sotto).





Il nuovo CRS G1 è abbastanza compatto e solo di metallo fa risparmiare 1 kg e mezzo rispetto all'unità precedente. Si notino anche i particolari supporti che lo ancorano al telaio.

germente più lunga, vuoi per posticipare un poco le cambiate in certi punti topici del circuito (come nel curvone che precede il traguardo) vuoi per sfruttare meglio la seconda marcia nei tornanti, che invece è risultata un po' corta. «Anche in fondo al rettilineo - aggiunge Fabiani - il motore cominciava ad esaurire la spinta una quindicina di metri prima della staccata». Una situazione in cui la spinta cala decisamente, però continuando a salire pur lentamente di giri, senza il netto "muro" messo in mostra da altri motori.

TIRA FINO A 14.000 GIRI

«La parte che più mi è piaciuta - è sempre Fabiani a dirlo - è la coppia centrale, diciamo fra gli 11.000 e i 13.000 giri. Il punto ideale per il cambio marcia era invece, secondo me, a circa 13.600 giri». Con tutto che è comunque possibile tirare una marcia fin sui 14.000 rpm senza problemi particolari, se non quello che poi non si sfrutta tutta la coppia disponi-



SCHEDA TECNICA

MOTORE CRS 125 G1
omologazione CIK 50/M/18
cilindrata 124,66 cm³
alesaggio x corsa 53,98x54,50 mm
raffreddamento a liquido (solo cilindro e testa)
ammissione a lamelle
carburatore Dell'Orto 30 VHS
miscela al 4% di Elf 909
rapporto 16/23

TELAIO DR Racing J90
omologazione 19/CH/14
caster neutro
camber aperto 2 mm sotto
convergenza aperta 4 mm
carreggiata ant. 123,5 cm (5 tacche)
carreggiata post. 140 cm
altezza telaio davanti alto, dietro basso
assale ø 50 mm standard
mozzi e cerchi standard in magnesio
barra ant. in plastica con diametro assottigliato
barra post. non montata
pneumatici Vega "blu" gonfiati a 0,6 bar

IL PREZZO 3.996 euro, Iva inclusa
 (motore pronto gara, ottimizzato e provato al banco, con accessori: carburatore, impianto di scarico, piastra supporto)

L'INDIRIZZO

CRS
 via dell'Artigianato 9
 61020 Montecchio di Sant'Angelo in Lizzola (PU)
 tel. 0721/498866 - fax 0721/499128
 e-mail: info@crsmotori.com
 www.crsmotori.com



LA NOSTRA OPINIONE

MOTORE CRS G1

ASPETTO: piccolo e compatto, con il cilindro "raddrizzato" molto simile al Vortex, nel complesso esteticamente piacevole.

COSTRUZIONE: con il nuovo progetto in cui la corsa è uguale (54 mm) a tutti gli altri motori (Vortex, Tm, ecc.) si rende sicuramente il prodotto più "comestibile" a una fascia di mercato più ampia.

EROGAZIONE: ha una curva di coppia che trova il massimo rendimento a circa 11-12mila giri, è molto lineare e progressivo e queste due caratteristiche lo rendono facile da gestire nell'apertura del gas alle uscite di curva; salendo di giri si può saggiare un discreto allungo fino a 13.600 circa sul cambio marcia. Giri massimi circa 14mila.

POTENZA: non è mai brusco ma sempre lineare e progressivo, non dà la brusca botta di potenza che magari mette in crisi il telaio nelle riaperture e lo rende di facile gestione anche per chi è meno esperto.

CAMBIO: il cambio è morbido e la lunghezza degli innesti - in cui conta però anche la leva al volante - è collocabile tra Tm (più lungo) e Vortex (più corto); in scalata sfuggiva qualche marcia.

FRIZIONE: è morbida e stacca bene.

PREZZO: non è il più basso, ma è allineato con quelli dei concorrenti dello stesso livello commerciale, cioè costruttori artigianali.

bile dopo il passaggio di rapporto. E visto che parliamo di cambiate, com'è stato il cambio? «L'ho trovato morbido, e le marce entrano bene. La corsa è appena più lunga rispetto a come sono abituato sul mio kart, ma comunque più breve di quella di altri motori che ho provato. Purtroppo anche la leva era più in basso rispetto al mio solito, e forse questo non mi ha fatto trovare pienamente a mio agio, specialmente in scalata». In effetti durante le staccate è capitato qualche episodio di impuntamento, ma va anche considerato che il cambio andava ancora "slegato" e che lo stesso costruttore ha detto come si stia indirizzan-

do lo sviluppo per migliorare ancora questa fase. Insomma, un motore che pare nato bene soprattutto per quei piloti che vogliono un aiuto in uscita dalle curve - da notare come l'assetto prevedesse il terzo cuscinetto dell'assale con i grani fissati, per avere la massima motricità - senza mettere troppo in difficoltà e che allo stesso tempo non vogliono sperimentare nulla di diverso rispetto alla media di chi sta in pista. Il tutto ad un prezzo anch'esso "allineato" e solo di una settantina di euro superiore a quello del precedente - ma non superato - CRS P1.

Per la valutazione del motore CRS G1 (sotto) abbiamo compilato le voci della tabella a lato con l'aiuto di Alessandro Fabiani, il pilota della KZ2 che ci ha affiancato nello svolgimento del test.

