

SU IL CILINDRO

A CURA DI MARCO NATOLI



IL TEMPO VOLA, UNA DELLE TANTE FRASI BANALI CHE CI CAPITA DI SENTIRE, MA ANCHE DI PRONUNCIARE. IN QUESTO CASO PERÒ HA UN CERTO FONDAMENTO. I TRE ANNI CHE DEVONO TRASCORRERE DALL'ULTIMA OMOLOGA PER PRESENTARE NUOVI MODELLI SEMBRANO VOLATI, ABBREVIATI ANCHE DALLE POLEMICHE, MAI SOPITE, SEGUITE ALL'INTRODUZIONE DEI KF. MA IN QUESTO MOMENTO CI INTERESSA L'ASSETTO TECNICO E LE SOLUZIONI ADOTTATE PER MIGLIORARLO. VA REGISTRATO IL BRILLANTE PERIODO ATTRAVERSATO DAI KZ (MOTORI CON IL CAMBIO MECCANICO), FAVORITO ANCHE DALLA MIGRAZIONE DI MOLTI APPASSIONATI CHE CERCANO QUELLE SODDISFAZIONI CHE, AL MOMENTO, NON TROVANO NELLA NUOVA KF. IL TITOLO SI RIFERISCE AD UNA DELLE NOVITÀ SECONDO NOI PIÙ MARCATE NELL' AMBITO DELLA PRODUZIONE KZ, VALE A DIRE L'IMPETTITO CILINDRO DEL NUOVO CRS G1



CRS 125 K G1

Molte le novità inserite in questo modello che possiamo definire completamente nuovo. Già dall'esterno è evidente la nuova disposizione del cilindro, praticamente verticale, che conferisce al Crs G1 un aspetto impettito ed orgoglioso. Veramente impressionante la compattezza raggiunta in senso longitudinale, grazie al nuovo layout, ma anche al cambio ridisegnato, sia all'interno, con nuovi ingranaggi e rapporti, sia all'esterno dove risaltano fusioni molto

CRS 125 K7 G1

attillate. Un'altra novità è il passaggio a misure di diametro e corsa "standard", allineate a quelle della concorrenza, vale a dire 54,0x54,4 mm, che sostituiscono quelle care al titolare e progettista, Gilberto Fratesi, che per anni ha puntato al 56,0x50,6, misure superquadre (corsa corta), abbandonate solo per motivi "commerciali". Forse parte della clientela restava interdotta davanti a scelte diverse, sia pure tecnicamente motivate.

Ma le sorprese non finiscono qui. Il carter, in particolare la zona posteriore vicina al cambio, è raffreddato ad aria, la quale viene prelevata dalla parte bassa del basamento e inviata nell'intercapedine ricavata tra i due elementi tramite un attento studio delle fusioni. Questo ha comportato un nuovo sistema di fissaggio al tela-

io. Il motore, tra l'altro dalle linee molto dinamiche, poggia su 4 "zampe" (sembra pronto a scattare in avanti) che si collegano a supporti verticali. Il serraggio finale al telaio avviene sempre con 2 cavallotti inferiori.

Il cambio stesso risulta veramente molto compatto grazie ad una innovativa trovata della Crs. Osservando il motore dal lato sinistro, si nota che l'alberino scanalato di azionamento del cambio si trova davanti al pignone (invece che dietro come visto finora) ed è addirittura coassiale e interno al desmodromico. L'inserimento delle marce risulta dolce, rapidissimo e preciso. Tutte queste modifiche hanno fatto risparmiare ben 1,5 kg sulla massa complessiva del propulsore e gli ingombri sono contenuti nell'ordine di quelli di un KF.

