

Nata per correre... in silenzio

Abbiamo provato la eCRP 1.2, la prima moto da corsa tutta italiana spinta da due motori elettrici. Disputerà il campionato TTXGP riservato alle moto a "zero emissioni"

Come è fatta

Costruita a Modena dalla CRP Racing, la eCRP 1.2 è una vera moto da corsa elettrica, progettata per la motorizzazione a batterie e non "riadattata" partendo da una moto da corsa con motore a scoppio. È spinta da due motori elettrici capaci di sprigionare una potenza di 70 CV con ben 12 kgm di coppia massima. Le batterie ai polimeri di litio, divise in celle, sono ben isolate e protette dagli urti e hanno un peso complessivo di 53 kg. Alla prima occhiata però colpiscono soprattutto i comandi: la eCRP non ha leve e pedali per cambio e frizione, ma solo gli interruttori al manubrio per accensione e spegnimento, oltre all'inusitato pulsante per il freno motore (di cui i motori elettrici sono privi), regolabile nell'intervento. Per il resto, la eCRP12 ha un telaio a doppio trave in alluminio e una completa dotazione tecnica "racing": forcella Marzocchi da 43 mm di diametro, cerchi Marchesini, mono Öhlins, impianto frenante Brembo con dischi Braking.



PER CORRERE LA COMPRI O LA NOLEGGI

La eCRP 1.2 è in vendita al prezzo di 40.000 euro. Si può anche noleggiare per 5.000 euro a gara oppure 18.000 euro per tutto il campionato, compresi assistenza e trasporto

CRP Racing eCRP 1.2

LA CARTA D'IDENTITÀ

DATI TECNICI (dichiarati dalla Casa)

Motore	2 motori elettrici
Alimentazione	batterie Litio-Polimeri
Trasmissione	diretta
Potenza CV (kW)/giri	71 (50)
Freno anteriore	a doppio disco
Freno posteriore	a disco
Tensione (Volt)	92

DIMENSIONI

Altezza sella cm	nd
Interasse cm	137,6
Lunghezza cm	nd
Peso kg	155

BATTERIE

Capacità	7,4 kWh
Tempo ricarica	3 ore (al 100%)

INFORMAZIONI

Telefono	059.821135
Internet	www.crp-racing.com



TTXGP: gare a "emissioni zero"

Già noto in Inghilterra e in Nord America, il campionato mondiale TTXGP (Time Trial Extreme GP) è **aperto a moto da corsa senza vincoli per ciclistica e dotazione tecnica**: l'unico obbligo è che siano **spinte da motori a "zero emissioni"**.

SI PARTE A FINE AGOSTO

Quest'anno il mondiale TTXGP arriva anche in Italia: la prima gara italiana del campionato è prevista per il 29 agosto sul circuito del Mugello. Le altre date saranno molto ravvicinate: il 6 settembre si correrà all'autodromo di Franciacorta, il 12 settembre a Vallelunga per poi tornare al Mugello il 26 settembre, ultima data italiana. La finale vedrà impegnati i primi otto piloti di ogni campionato nazionale e si svolgerà ad Albacete (Spagna) il 24 ottobre.



Come va

La eCRP trasmette sensazioni "strane" per una moto da pista sin dalla partenza: **è così silenziosa che bisogna usare il clacson per avvisare che si sta partendo dai box.** Ecco perché c'è il pulsante sul manubrio! Il cruscotto alla prima occhiata impressiona parecchio, ma in pista l'unico strumento da tenere d'occhio è quello che indica la carica residua della batteria: sfruttando a fondo la potenza, la eCRP ha una autonomia di soli 40 km. Alla prima apertura del gas la moto **schizza via veloce ma in maniera fluida, non brusca** e molto controllabile. Il comportamento dinamico della moto è rigoroso, scende in piega rapida ed è precisa in traiettoria ma anche reattiva nei cambi di direzione. I freni sono assolutamente all'altezza di peso e potenza della moto. Alla mancanza di cambio e frizione ci si abitua in fretta, ma **ci vuole un po' di pratica per azionare il freno motore al momento giusto** in staccata.

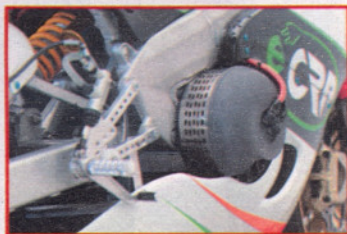


TUTTO SOTTO CONTROLLO

Lo schermo più grande è collegato alle batterie e utilizza un sistema Windows XP, ma quello piccolo sopra è il più utile al pilota perché indica (tra l'altro) la carica residua della batteria

IL BOTTONE D'EMERGENZA

Sotto al codino c'è questo grosso **bottone rosso**: è il tasto d'emergenza per spegnere in modo definitivo la moto



MOTORI SPORGENTI

I due motori elettrici sporgono dalla sagoma della moto perché sono raffreddati ad aria: sviluppano una potenza di quasi 40 CV ciascuno

DIMENSIONI DA 250 GP

Con un peso di 155 kg (per via delle pesanti batterie), la eCRP ha le stesse dimensioni di una "vecchia" 250 da Gran Premio



CI PENSA LOCATELLI

Per lo sviluppo della eCRP è stato chiamato Roberto Locatelli, ex Campione Mondiale GP classe 125

