

Speciale eCRP 1.2

di Alessio Aldrovandi - foto Fiorentini

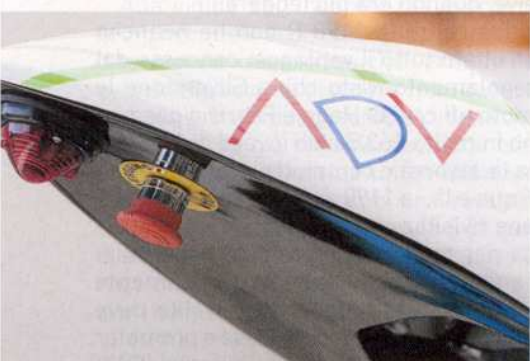
Fatta in piccola serie per il campionato moto elettriche. Tanto tiro, bella guida, nessun rumore

CASTELLETTO DI BRANDUZZO (PV) - Vi piaccia o meno, il futuro elettrico è ormai alle porte anche nelle corse ed incomincia a bussare con insistenza: si corrono già due campionati internazionali ed un'azienda italiana e tecnologicamente avanzatissima come la CRP, modenese, è pronta a produrre in piccola serie una moto elettrica da corsa. A gennaio era stato presentato il primo progetto, la eCRP 1.0, ora è arrivato il modello definitivo, la eCRP 1.2.

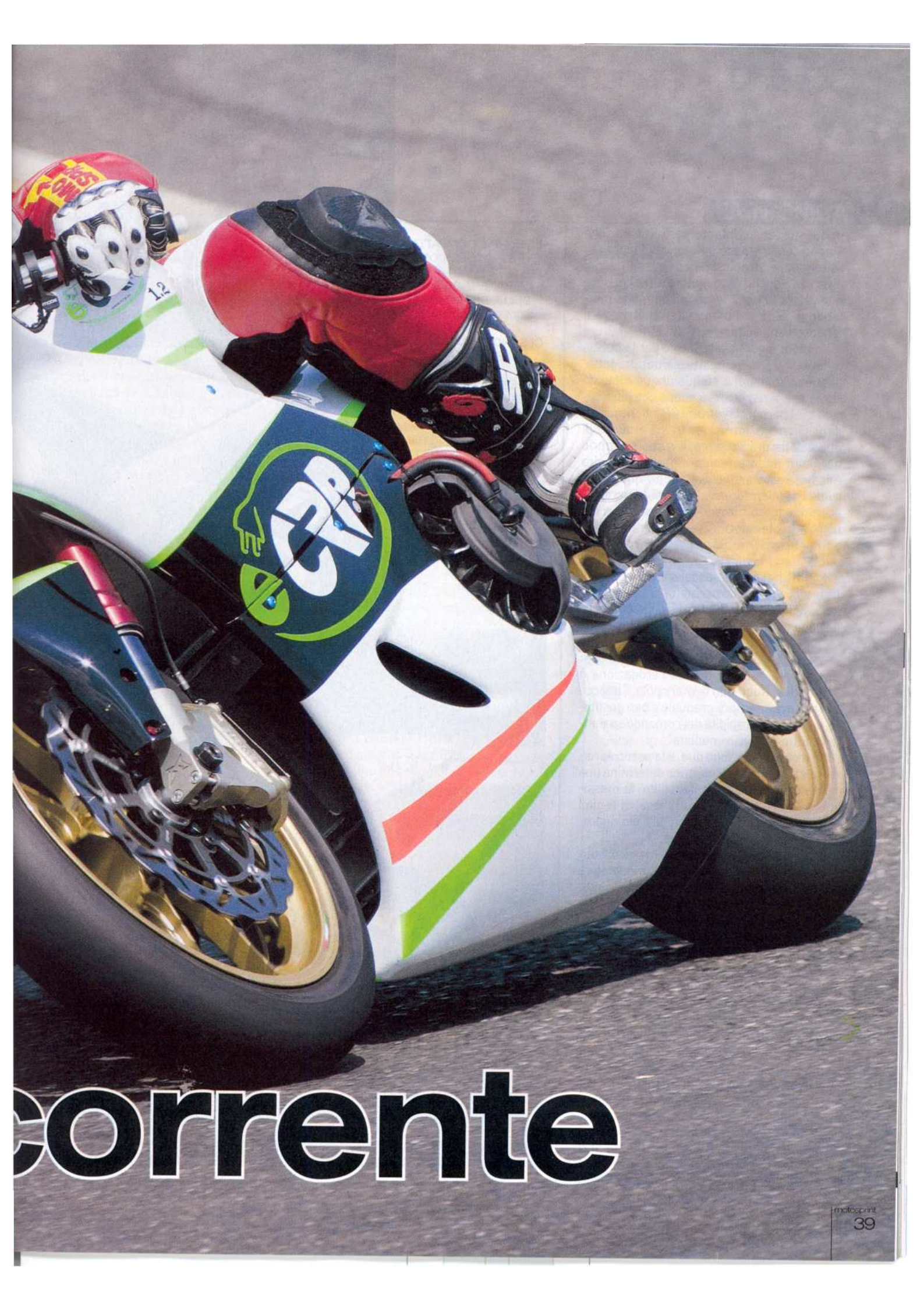
Difficile prevedere cosa ci riservi il futuro



LA ECRP 1.2 HA UNA CICLISTICA MOLTO EQUILIBRATA, BISOGNA PERÒ ABITUARSI ALLE CARATTERISTICHE DEL MOTORE ELETTRICO E ALLE INCONSUETE INDICAZIONI DEL CRUSCOTTO. SOTTO IL CODONE C'È IL PULSANTE DI SICUREZZA PER STACCARE IL CONTATTO.



Contro...e



corrente

in questo senso, intanto però le elettriche stanno conquistando spazio, con le loro caratteristiche stranissime ed inusuali, tanto diverse da quelle di un motore termico. Dunque valeva la pena toccarle con mano mettendo il piede nel mondo dell'elettrico, e il fondoschiena sulla sella della eCRP 1.2.

La moto modenese colpisce per la pulizia delle linee e la compattezza del progetto; pochi fronzoli come su qualunque moto da corsa che si rispetti, ma quello che più interessa è il paragone con una GP a benzina. Le dimensioni generali sono vicine a quelle di una 250 da gran premio, il rumore proprio no. Qui il motore pronto a partire non gira mica, e resta silenzioso anche quando si ruota l'acceleratore per avviarsi: si percepisce un leggero rumore di trasmissione ma nient'altro, la velocità cresce e l'entusiasmo aumenta assieme al fruscio dell'aria.

POCHI i comandi: acceleratore, leve dei freni ed un tasto che permette di attivare una sorta di freno motore; resta solo la preoccupazione della guida.

Il comando dell'acceleratore è ultra rapido e completa la sua escursione in meno di $\frac{1}{4}$ di giro, ma non per questo l'erogazione è scorbutica. Ruotando la manopola, l'attacco del motore è sempre graduale e ben gestibile, e grazie alla rapidità del comando spalancare tutto è cosa immediata.

Di motori ce ne sono due, e la particolarissima erogazione dell'elettrico determina una guida piuttosto diversa dal solito: la massima spinta si ha nella prima fase, ai regimi più bassi, quindi l'accelerazione è più vigorosa appena si esce dalla curva.

La risposta al gas è pronta, mai scorbutica, per cui si riesce a stabilire un buon feeling con l'acceleratore; quando però il motore comincia ad essersi disteso l'accelerazione cala vistosamente; la moto continua ad incrementare la sua velocità ma a questo punto lo fa senza entusiasmare.

È un comportamento che sorprende chi è abituato ai motori "tradizionali" - praticamente tutti -, ma con il passare dei giri il feeling aumenta e la faccenda si fa divertente. Di giri però non se ne possono fare troppi perché la carica delle batterie, su qualunque moto elettrica, è limitata, e c'è da fare attenzione al surriscaldamento dei motori, motivo per cui gli studi dei tecnici CRP si stanno spostando verso nuove tipologie di raffreddamento e addirittura anche verso differenti motori. Forse la eCRP 1.2 e tutte le altre moto dei campionati elettrici precorrono i tempi e per questo si trovano ad affrontare

LA ECRP È COMPATTA E PICCOLA COME UNA 250 GP MA SOTTO LA CARENA C'È UNA BELLA DIFFERENZA: AL CENTRO DEL TELAIO CI SONO LE BATTERIE, I DUE MOTORI AGNI SONO AI LATI, ESTERNI, COSÌ DA SFRUTTARE IL VENTO DELLA CORSA PER IL RAFFREDDAMENTO. A DESTRA IN ALTO, UN TECNICO CONTROLLA LA TEMPERATURA.

