

Type-aanduiding	CRS
Type motor	Viertakt
Cilinderinhoud (cc)	250cc
Boring (mm)	66
Slag (mm)	72
Compressieverhouding	1965 = 9.5:1 1966 = 10:1
Vermogen (pk)	28
Toerental (pm)	8500
Aantal versnellingen	4
Overbrengingsverhouding	'65 = 2.043-1.402-1.145-1.000 '66 = 2.405-1.588-1.153-1.000

Carburateur	27mm Dell'Orto SSI
Koppeling	Natte platenkoppeling
Ontstekingsysteem	Magneet
Remmen (diam voor/achter mm)	180
Wielmaat (inch)	Voor: 19 Achter: 18
Bandenmaat (inch)	Voor: 3.25 x 19 Achter: 3.50 x 18
Carterinhoud (liter)	2
Inhoud benzinetank (liter)	10
Type nokkenas	DS-2
Kleppendiagram (inlaat/uitlaat)	In: 42 - 60° Uit: 74 - 28°
Maximale vervroeging (graden)	40°

Type-aanduiding	CRS
Type motor	Viertakt
Cilinderinhoud (cc)	250cc
Boring (mm)	72
Slag (mm)	61
Compressieverhouding	10.5:1
Vermogen (pk)	30
Toerental (pm)	9500
Aantal versnellingen	4
Overbrengingsverhouding	2.405 - 1.588 - 1.153 - 1.000
Carburateur	27mm Dell'Orto SSI

Koppeling	Droge platenkoppeling
Ontstekingsysteem	Magneet
Remmen (diam voor/achter mm)	180
Wielmaat (inch)	Voor: 19 Achter: 18
Bandenmaat (inch)	Voor: 3.50 x 19 Achter: 4.00 x 18
Carterinhoud (liter)	2
Inhoud benzinetank (liter)	11
Type nokkenas	F
Kleppendiagram (inlaat/uitlaat)	In: 67 - 88° Uit: 97 - 57°
Diameter in- en uitlaatklep (mm)	In: 39 Uit: 31
Maximale vervroeging (graden)	50 - 52°

136

Ook op tweetaktgebied is er nog iets te melden en wel over een 125cc Ala d'Oro tweetaktblok dat in Italië als krachtbron is gebruikt voor een cros-suitvoering. Dit niet van fabriekswege, maar toegepast door derden.

Onder andere de F.B.125 Cross; deze werd vervaardigd door Luciano Ferrarini en Elio Bagnoli.

Op de Amerikaanse markt is een soort scrambler geleverd: de Sprint CRS [9]. In het Amerikaanse blad Cycle World wordt geschreven 'build in Italy by the Aermacchi division of Harley Davidson'.



[9]



[10]



[11]

Die CRS is een soort afgeleide van de Aermacchi Cross maar met bijzondere verschillen en dan heb ik het niet over het ontbreken van een voor spatbord en de gemonteerde standaard 'weg'vork.

Het verschil zat hem in het blok: daar zit namelijk aan de linkerzijde een magneetontsteking in; de nokkenas in deze CRS loopt niet door in het rechterdeksel; het ronde chromen deksel is loos, er zit niets achter [10, 11, 12, 13, 14]. De toerenteller op deze exemplaren komt van Smith. De eerste CRS verscheen in 1965 op de Amerikaanse markt. De

technische specificaties bleven ook in 1966 vrijwel ongewijzigd (bovenste gegevensbalk).

In 1967 werd ook in dit type het langeslagblok vervangen door de korteslag uitvoering (onderste gegevensbalk).

In 1968 wijzigt eigenlijk alleen maar de voorontsteking, die gaat naar 48°.

In 1969 kwam de opvolger van deze CRS: de ERS Sprint [15]. De basis was een 350cc blok met eveneens een magneetontsteking van het merk Bendix aan de rechterzijde, onder een nogal groot uitgevallen deksel. Het framegedeelte is speciaal aangepast aan het gebruiksdoel van de machine. Daarbij behoorde een nieuwe Ceriani voorvork van 35mm en zowel voor als achter aangepaste rem-ankerplaten. De motor was voorzien van een Dell'Orto SSI 30mm en vier versnellingen. Opvallend is de aanwezigheid van twee hendels links op het stuur. Eén voor de koppeling en één voor de kleplichter. Het blok is opgehangen met behulp van aluminium schetsplaten net als bij de Oro-modellen.

In het eerste productiejaar (1969 dus) was het voor spatbord een optie. In 1970 werd dit standaard. Het framenummer begint met 7B10001H0 (de laatste nul staat voor 1970).