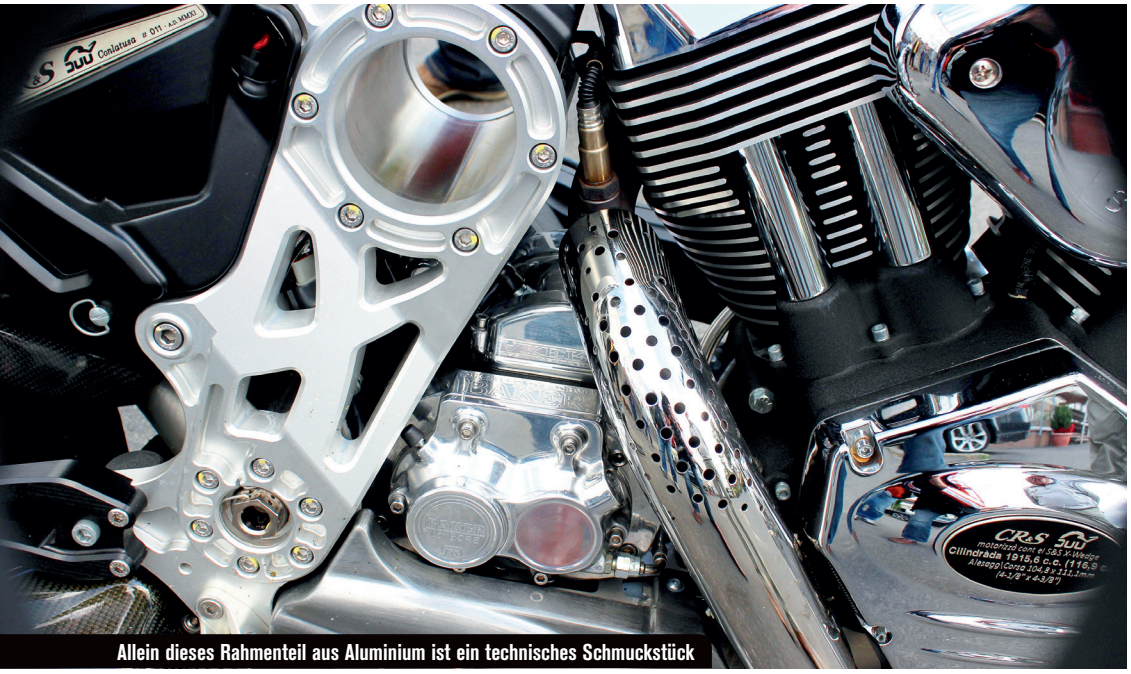
Die CR&S DUU ist ein sehenswertes, futuristisches Muskelpaket

Teil 2 Text | Fotos: Jürgen Kießlich

Von den stabilen, den Motor umschließenden, Edelstahlrohren des Rahmens ist nicht viel zu erkennen, die Designer haben das alles gut unter Abdeckungen, Baugruppen und verkleideter High Tech versteckt. Über dem hochbauenden Motor thront ein tankähnliches Teil mit gewaltigem Einfüllstutzen, alles nur Attrappe über versteckten Bauteilen. Das stabile Rückgratrohr führt im Bogen über die Zylinder und bildet im Verbund mit dem Alu-Monocoque-Heck an der hinteren, oberen Hälfte der Maschine das Kraftstoffreservoire. Bei 15,5 l Tankvolumen sind Tankstopps wohl keine Seltenheit.

Der Prachtbolide in der Seitenansicht

Hat sich das Auge des technisch interessierten Betrachters erst einmal an der linksseitig angeordneten Einarmschwinge inkl. Radaufnahme und Verbindung zum Federelement mit hydraulischem progressivem Mono-Federbein angesaugt, kommt es nicht so schnell wieder weg davon. Einfach phantastisch was die Schöpfer der Baugruppen aus edelsten Materialen und konstruktionstechnisch geschaffen haben. Die Hauptteile der Schwinge sind aus rostfreiem Edelstahl gefertigt und von Hand geschweißt, die massiven Verbindungselemente zum geschraubten Heck wurden aus hochlegiertem Aluminium gefräst.



Allein dieses Rahmenteil aus Aluminium ist ein technisches Schmuckstück

Aufwändig, fast verspielt sind viele Details designt

Ein weiterer Blickfang sind die beiden völlig verschiedenen Räder. Das vielspeichige 6-Zoll-Hinterrad (6.00x17“) mit seiner Aufnahme für Bremse und Kettenblatt ist besonders, aufgrund der Schwingenkonstruktion, von rechts in seiner ganzen filigranen Schönheit zu bewundern. Die Federung vorn wird mittels einer Upsidedown-Gabel mit 48 mm Standrohrdurchmesser realisiert, natürlich mit einstellbarer hydraulischer Dämpfung und Federvorspannung. Die Brembobremsen bringen gewohnt gute Verzögerungswerte, vorn zwei 320 mm große schwimmende Scheiben mit radial verschraubtem vier-Kolben Bremssattel und hinten eine 260 mm Bremsscheibe mit zwei Kolben und schwimmendem Bremssattel.

Das Preisverhalten der unterschiedlichen Modelle ist ebenso unterschiedlich. Es werden auch viele Individualwünsche respektiert, womit sich die Preisspirale in große Höhen entwickeln kann. Jede Duu wird ganz individuell mit Beginn des Auftrages auf die Wünsche des Kunden abgestimmt. Auch gibt es weitere Grundvarianten im Programm, die Nottenebbia, Alegher und Sbirlucenta, alle in abweichenden Nuancen. Die Preise liegen zwischen 37.000 und 45.000 Euro, dazu kommt dann noch die Mehrwertsteuer. Chef Roberto Crepaldi im O-Ton dazu: „Billig ist das nicht gerade, aber das ist eben anders als bei einer Serienproduktion. Wir machen alles in Handarbeit und schaffen nur etwa zehn bis zwölf Stück im Monat. Dafür stimmt dann aber auch jedes Detail.“

Die hier vorgestellte GR&S DUU Conlutusa trägt die Seriennummer 011, ist somit ausgewiesen das elfte Exemplar ihrer Serie aus der Baureihe von 2012. Die vorausdatierten zehn Modelle wurden ausschließlich an Personen des Unternehmens und dessen Partner übergeben.

„Matzi“ auf der CR&S auf Tour in Zittau

Der Besitzer dieses Edelbikes ist „Matzi“, mit bürgerlichem Namen Frank Schwarz aus Torgau. Er überraschte damit nicht nur die Teilnehmer des Ernst „Klacks“ Leverkus-Gedächtnistreffens 2013 in Zittau.

Matzi gehört in den Kreis der auserlesenen Edelschrauber und Windgesichter. Seit früher Jugend an trägt er den unheilbaren Benzinvirus hochgradig in sich. Mit 17 Jahren war sein 1erstes Motorrad eine Genex MZ ETS 150, wenig später wurde auf 250 cm³ aufgestockt. Ein richtiger Hammer zu jener Zeit (1975) in der DDR war ein toller Umbau BMW R 75 mit Stücken der R 51 und weiteren Edelteilen. Es folgten BMW 75/5, R 100CS, 1986 ein Auf- und Umbau BMW K100 RS, alles unter spektakulären Bedingungen und Begebenheiten, legalen und illegalen Umständen von dies- und jenseits der dichten Grenzen. Diese Geschichten werden dem Leser gelegentlich bekannt gemacht.

Wie so viele DDR Bürger, ging auch Matzi den Weg der Ausreise in die BRD, auch da gab es neue Motorradgeschichten. Die Heimatliebe holte ihn 1992 zurück, und er schraubte weiter an Cagiva, BMW, Yamaha und Honda. Ein besonders herausragendes Projekt wird nach etwa zehnjähriger Schaffenszeit evtl. dieses Jahr zur Jungfernfahrt erwartet und mit Sicherheit bei „Top Speed“ für Aufmerksamkeit sorgen.

Ist die Zeit vorhanden, rücken Frank Schwarz mit Sohn Martin auf ihren BMW R 1100 S zum Touren aus. Diese beiden Motorräder sind einmalige Glanzexemplare, aus „grauen Mäusen“, sorry, machten sie im eigenen Designentwurf zwei ausgesprochen bildschöne Maschinen.

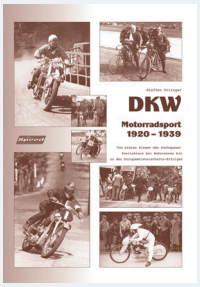
Die „Hinterhand“ der Maschine ist ingenieurtechnisch ein Wunderwerk

Bücher

AWO – Die Geschichte einer Legende

34,- Euro

DKW – Motorradsport 1910 – 1939



19,- Euro

MADE IN ZSCHOPAU
Motorräder mit Herz

22,50 Euro

Sowjetische Motorräder zwischen Anspruch und Wirklichkeit

7,90 Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info