

Die CR&S DUU ist ein sehenswertes, futuristisches Muskelpaket

Teil 1 Text | Fotos: Jürgen Kießlich

Der Gründer der Mailänder Firma CR&S, Roberto Crepaldi, besuchte im Frühjahr 2009 die Custom Show in Padua und entdeckte da das gewaltige Triebwerk in Form des V2-Roadsters. Sofort entstand die Idee, das hier vorgestellte Fahrzeug zu kreieren und bereits im November konnte der Prototyp auf der Mailänder Messe bewundert werden. 200 Stück sollten für 2010 gefertigt werden, 196 waren sofort bestellt worden. Das war die 1. Generation, alljährlich gab es neue Ausstattungsvarianten und neue Kreationen, immer exklusiver, auch für die respektabel, gehobene Preisklasse. Hier arbeiten Perfektionisten für



Ausnahmslos hatten sich Fachleute um das futuristische Edelbike versammelt



Aus jeder Perspektive sind neue Details zu studieren

Idealisten an optisch und technisch aneinandergereihten, bemerkenswerten Detaillösungen in Kleinserienproduktion eines Luxusbikes. Die Buchstabenfolge „DUU“ steht im Mailänderdialekt „due“ für die Zahl zwei, als Ein- und Zweisitzer, bzw. Ein- und Zweizylinder. Während vom ersten Modell, der VUU (Eins) mit Einzylinder-Rotax-Motor, bislang nicht mehr als hundert Stück gekauft wurden, war bereits die 2011er Jahresproduktion der DUU von rund 200 Exemplaren ausverkauft. Weitere führende Köpfe hinter dem Chef des Luxusunternehmens sind der Ingenieur Giorgio Sarti und der bekannte Fotograf Giovanni Cabassi. Crepaldi arbeitete lange für Ferrari, dann für das eigene Unternehmen „Numero Uno“ als Importeur von Harley-Davidson, später verkaufte er die Firma nach Milwaukee. Dann arrangierte er sich für Triumph und verkaufte die „Numero Tre“ ans Mutterhaus nach England.



Es wirkt alles gewaltig, trotzdem grazil und perfekt gestaltet

Die Mailänder Edelschmiede verwendet einen 1916 cm³ V-Motor von S&S und fertigt in manueller Arbeit eine wahrhaft hochinteressante Maschine. Die amerikanische Firma S&S Cycle entwickelt V-Twins, insbesondere für Harley-Davidson. Der hier vorgestellte,

104.8 x 111.1 mm) liefert 97 PS, er bietet bei 4300/min ein sattes Drehmoment von 158 Nm. Auffällig ist die Laufruhe des gewaltigen Triebwerkes, dagegen sind die „dicken Amis“ Mähdrescher. Trotz fehlender Ausgleichswelle und starrer Aufhängung sind kei-



Kraft und Sound aus zwei großen Töpfen

knapp zwei Liter große, luftgekühlte Stoßstangen-V2-Motor trägt die Bezeichnung X-Wedge aufgrund seiner keilförmigen Brennräume. Der Motor ist keine Kopie aus dem Harley Einsatz, er ist eine totale Spezialanfertigung. Äußerlich ist das schon am Zylinderwinkel von 56,25 gegenüber HD mit 45 Grad zu erkennen. Außerdem verfügt er über völlig andere Aufhängungspunkte. Die Kurbelwelle läuft in Gleitlagern und die Pleuel sind nebeneinander auf dem Hubzapfen gelagert. Jeder Liter Hubraum wird von zwei hydraulisch gesteuerten Ventilen bedient. Der Langhuber (Bohrung/Hub:



Das Markenzeichen ist diskret unter dem Kotflügel versteckt

ne störenden Vibrationen spürbar. Ab 1500 bis 3500 Umdrehungen zeigt sich der große V2 recht gemütlich, er grummelt überraschend relativ sanft. Danach wird er schon kräftiger in der Akustik

und bei 6000 ordentlich böß. Bei dem Drehmoment ist das eigentlich nicht notwendig, bei 3000 in der Fünf (optional 6-Gang) liegen 160 km/h an, für das Naked Bike mit 245 kg Trockenmasse eigentlich ausreichend und bis dahin ist er auch in der Gasannahme angenehm ruckfrei. Aber – wird mit dem gelockerten Handgelenk etwas weiter gegriffen, kommt der Schub und die Maschine wird brachial, brutal nach vorn getrieben zum Erlebnis für geübte Fahrer. So ist es auch kein Problem mit der gut handlichen Rakete und dem Pilot im völlig freien Fahrtwind liegend die 200 km/h Mauer zu durchbrechen. Aus den beiden dicken Rohrenden, des gut unter dem Bike versteckten, voluminösen Schalldämpfers, brüllt dann die Kraft akustisch geballt in die Atmosphäre.

Natürlich kann der „italo-amerikanische Zwitter“ es nicht mit den für den Straßenverkehr getarnten Racern aufnehmen, dafür wurde er auch nicht gefertigt. Eine Vmax mit gewaltigen 200 PS und Beschleunigungswerten jenseits von Gut und Böse zieht da schon davon. Im Verhältnis dazu hat die GR&S die Drehzahlen eines Schiffsdiesels, dazu kommt die relativ lange Übersetzung und auf der Plusseite das enorme Drehmoment eines Traktors. Aber die recht guten Fahreigenschaften bei respektablem Handling traut man dem gewaltig wirkenden Brocken einfach nicht zu. Bei einer Länge von 2197 mm und der Sitzhöhe von 800 mm mit dem hochbauenden Motor wirkt die Maschine erst einmal klotzig. Hat man Platz genommen, auch wenn man (Mann) auch kein Riese ist, wird man von der optischen Täuschung überzeugt, eine angenehme Sitzhaltung, abgesehen vom etwas breitbeinigem Sitzzwang, verschafft sofort Vertrauen. Die Maschine lässt sich ohne weiteren Kraftaufwand recht angenehm durch das Kurvengeschlängel bewegen, dabei sollte man sich nicht von dem ab und an kratzenden Seitenständer in Linkskurven stören lassen. Die Pirelli Diablo Rosso in Verbindung mit den Brembos und gut funktionierendem Fahrwerk vermitteln auch im flinken Fahrbereich Vertrauen. Ein Alan Cathcart war jedenfalls nach dem Test äußerst beeindruckt von den Qualitäten der Maschine.

NEU im Shop Bücher

Zwischen Fahrerlager, Start und Ziel



28,- Euro

Format: 210 x 291 mm

90 Jahre Schleizer Dreieck Die wechselvolle Geschichte einer einzigartigen Rennstrecke



34,- Euro

Format: 210 x 291 mm

Festschrift

90 Jahre Lückendorfer Bergrennen



5,- Euro

Format: 210 x 291 mm

Reproduktion

Programm Badberg-Vierecks-Rennen



5,- Euro

Format: 146 x 210 mm

Bestellung unter www.top-speed.info