



BEST OF BOTH WORLDS

Ein fetter Ami-Motor im scharfen Italo-Outfit: Nach diesem Strickmuster entsteht in Mailand die CR&S DUU, die MOTORRAD-Korrespondent Alan Cathcart exklusiv testen durfte.

Von Alan Cathcart und Gert Thöle; Fotos: Kel Edge, CR&S



Tiefes Brabbeln aus feisten Endrohren, quellende Kotflügel, quietschende Reifen – ein martialischer Auftritt. Kein anderes Auto transportiert die Idee des Muscle-Cars besser als die AC Cobra, diese minimalistische Verbindung eines hubraumstarken Ami-V8 mit einem leichten, sportlichen Chassis europäischer Fahrwerksphilosophie.

Diese extrovertierte Mischung aus Alter und Neuer Welt inspirierte die Designer der CR&S. Deren Power-Twin DUU – was im Mailänder Dialekt nichts anders als due, also zwei bedeutet – wird von einem Motor befeuert, wie er amerikanischer kaum sein könnte, nämlich der knapp zwei Liter große, luftgekühlte Stoßstangen-V2 von S&S, der seine Bezeichnung X-Wedge wegen der keilförmigen Brennräume trägt.

Als der CR&S-Gründer Roberto Crepaldi dieses Triebwerk im Frühjahr 2009 auf der Custom Show in Padua sah, war die Idee eines knackigen V2-Roadsters augenblicklich geboren. Schon im November des gleichen Jahres debütierte der Prototyp auf der Mailänder Messe. Und nun geht das spektakuläre Muscle-Bike in Kleinserie. 200 Stück sollen für das kommende Modelljahr auf Kiel gelegt werden, 196 davon sind bereits vorbestellt.

Im Zentrum der DUU steht der mächtige V-Twin. Der X-Wedge-Motor ist nicht einfach nur ein Harley-Klon, sondern eine völlig neue Konstruktion. Er besitzt erstmals andere Aufhängungspunkte als das Harley-Vorbild, einen Zylinderwinkel von 56,25 statt der bei Harley zementierten 45 Grad. Und er hält die amerikanischen EPA-Emissionsvorschriften ein, was ihn in der Custom-bike-Szene beliebt machte.

Dazu wurde viel Aufwand getrieben, etwa die Kurbelwelle von Rollen- auf Gleitlager umgestellt. Die beiden Pleuel sitzen nebeneinander auf dem Hubzapfen, nicht wie bei Harley üblich ineinander verschachtelt. 97 PS liefert der Langhub-Twin, entscheidender dürfte das enorme Drehmoment von 158 Nm bei 4300/min sein. Zum

Showmaster: Im Stand begehrt die radikale, klare Ästhetik, doch fährt die Mischung aus archaischem Ami-V2 und modernem Italo-Chassis auch spektakulär



CR&S DUU

DATEN: Zweizylinder-56,25-Grad-V-Motor, luftgekühlt, je zwei Ventile, drei untenliegende Nockenwellen, Stoßstangen, Kipphebel, Einspritzung, Ø 52,4 mm, Mehrscheiben-Ölbäd-Kupplung, Primärtrieb über Duplex-Kette, Fünfganggetriebe, Hubraum 1916 cm³, Bohrung x Hub 104,8 x 111,1 mm, Verdichtung 9,7:1, 71 kW (97 PS), 158 Nm, Zentralrohrrahmen und Einarmschwinge aus Edelstahl, Sachs-Gabel und -Federbein, Radstand 1576 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Trockengewicht 245 kg, Tankinhalt 14 Liter, Preis ab 22.600 Euro

Gestrippt ist die Stringenz des Fahrwerks erkennbar. Der Tankinhalt verteilt sich auf Rahmenrückgrat (sechs Liter) sowie Lacküberzug gibt es den Edelstahlrahmen auch lackiert oder verchromt



Klare Verhältnisse: Im Zentrum des Geschehens steht der Zweiliter-V-Motor X-Wedge von S&S, alles andere muss sich diesem mächtigen Aggregat unterordnen

Firmen-Info

Die Macher



Die stolzen Chefs: Giovanni Cabassi, Giorgio Sarti und Roberto Crepaldi

Cafe Racers & Superbikes, das bedeutet das Kürzel CR&S. 1992 wurde die Firma in Mailand gegründet, heute gehört sie drei passionierten Motorradfreaks und etablierten Geschäftsleuten. Roberto Crepaldi hat vorher mit Ferrari, Bentley und Jaguar gehandelt, später importierte er Harley und Triumph, bis jede Firma den Import selbst in die Hand nahm. Giorgio Sarti besitzt die kompletteste Bimota-Sammlung inklusive seltener Rennmaschinen. Und Giovanni Cabassi nimmt jährlich an den Rekordversuchen auf dem Salzsee in Bonneville teil. Das erste komplette Motorrad von CR&S war die VUN mit Rotax-Einzyylinder, von der bisher 100 Exemplare gebaut wurden. Ob VUN oder DUU, jedes Motorrad kann vom künftigen Besitzer individuell konfiguriert werden. Zurzeit gibt es elf Händler in Europa, in Deutschland werden die Maschinen über Urban Motor (www.urban-motor.de) vertrieben.

www.motorradonline.de/fahrberichte

Fahrbericht CR&S DUU

Vergleich: Das ist deutlich mehr als eine Ducati Diavel leistet und nicht weit von Yamaha Vmax entfernt. Ruhig läuft die DUU, das fällt nicht nach dem Anlassen auf. Nicht dieses mechanische Rasseln und derbe Schütteln getunter Harley-Motoren, überraschend wenig Vibrationen trotz des starren Einbaus im Chassis und fehlender Ausgleichswelle. Dafür brabbeln es aus dem unter dem Motor versteckten Schalldämpfer, dass sich die Nackenhaare aufstellen.

Der Roadster wirkt lang, geduckt und gestreckt. Die Rasten befinden sich weit hinten, um die Füße hinter den gewaltigen Primärtrieb zu bringen. Das rechte Knie kollidiert mit dem Luftfiltergehäuse, was zu der Harley-typischen Sitzhaltung mit gespreizten Beinen führt. Vor allem auch, weil der verchromte Luftfilter-Metaldeckel

ungemütlich heiß wird. Ob der optionale Karbondeckel das mildern könnte?

Der Wohlfühlbereich des Ami-V2 liegt zwischen 1500 und 3500 Umdrehungen. Zwar dreht er bis 6000, aber dafür gibt es keinen Grund. Denn Drehmoment ist ja immer satt vorhanden, und bei 160 km/h im letzten, fünften Gang zeigt das Kombi-Instrument nur 3000 Umdrehungen. Die sanfte Gasannahme und der kultivierte Lauf machen den Antrieb sehr zivilisiert – bis man einmal den Gasgriff umklappt. Dann erfasst einen der gewaltige Schub, dann wird die DUU böse – ziemlich böse. Damit durch den Verkehr auf den Straßen um Mailand zu stechen, ist ein besonderes Erlebnis. Ein Dreh am Lenkerende, und du wirst dich an jedem Fahrzeug vorbei, bei jeder Geschwindigkeit, bei jeder Drehzahl. Aber die DUU ist auch ein veritabler Kurvenräuber. Sicher kann sie es im Handling nicht mit einer Aprilia Tuono aufneh-

men, aber das erwartet bei anderthalb Meter Radstand, zwei Liter Hubraum und 245 Kilogramm Trockengewicht auch niemand. Doch bleibt die DUU jederzeit stabil und neutral auf Kurs und lässt sich so ausgesprochen elegant durch trickreiche Kurvenkombinationen manövrieren, zumal die griffigen Pirelli Diablo Rosso II viel Vertrauen aufbauen. So zieht denn links rum ab und zu der Seitenständer eine Rille in den Asphalt. Und obwohl eigentlich ist die Tankfläche vorhanden, hält man nicht den Knien guten Kontakt zur Maschine. Auf hohem Niveau präsentieren sich sämtliche Anbauteile, das gilt für die Brembo-Bremsen wie die Sachs-Federlemente.