

# DUE RUOTE

€ 3,00



[motonline.com](http://motonline.com)

## Big Twin a Milano CR&S DUU

**Moto&Scooter**

**Consumi** verità: <  
comparativa a **11**

**Ducati** <  
Hyper 1100 EVO

**BMW** <  
R 1200 GS  
S 1000 RR

**Kawasaki** <  
Z1000

EditorialeDomus

**Usato on line**

> **Difendersi  
delle truffe**

CR&S DUU

# Big **twin** a Milano

Dopo il mono la  
bicilindrica: da  
una piccola realtà  
artigianale è nata  
questa straripante  
due litri dallo  
stile unico

di Riccardo Capacchione  
Foto di Alberto Cervetti e  
Giovanni Cabassi  
Ha collaborato  
Stefano Gaeta



1916 cc  
Potenza n.d.  
2 cilindri, V di 56°  
Euro 3  
€ 20.000 c.i.m.

Fada sù a Milàn, cont il coeur e cont i man». Traduciamo per i non milanesi: «Fatta a Milano, con il cuore e con le mani», è la frase scritta sulle moto costruite dalla CR&S di Settimo Milanese.

Fino ad oggi l'unico modello in catalogo era la **Vun**, la snella monocilindrica che ora ha una sorella, per nulla snella, che si chiama Duu.

In dialetto milanese Vun significa «uno» come un cilindro, un posto e «unica». **Duu**, l'avrete capito, vuole invece dire «due» come due cilindri, due posti e... unica, anche lei.

I clienti della CR&S, infatti, possono ordinare la propria moto scegliendo l'allestimento, i componenti della ciclistica, la

sfugge alle normali **definizioni**: custom naked, roadster, streetfighter? Difficile attribuirle un genere preciso. Meglio, semplicemente, descriverne le caratteristiche tecniche, davvero peculiari.

Il telaio è costruito dalla CR&S e si compone di un gigantesco **tubolare** superiore in acciaio legato, che ricorda lo schema utilizzato dallo specialista svizzero Fritz Egli; chi ha un po' di primavere alle spalle ricorderà, tra le altre, la splendida sportiva Egli Vincent del 1967.

Il grande tubo principale del telaio Duu svolge anche la funzione di serbatoio del carburante, un esempio della strategia di progetto della CR&S, che tende alla massima integrazio-



Sopra, il carter del cambio separato che può essere a 5 o 6 marce. A destra, la maquette della Duu e, sotto, dettaglio del monobraccio



Sopra, il cerchio posteriore con finitura in alluminio naturale. Il tappo del serbatoio deriva dalla Aston Martin DBR



preparazione del motore e naturalmente le colorazioni. Per questo il prezzo varia parecchio, partendo dalla base di 20.000 euro.

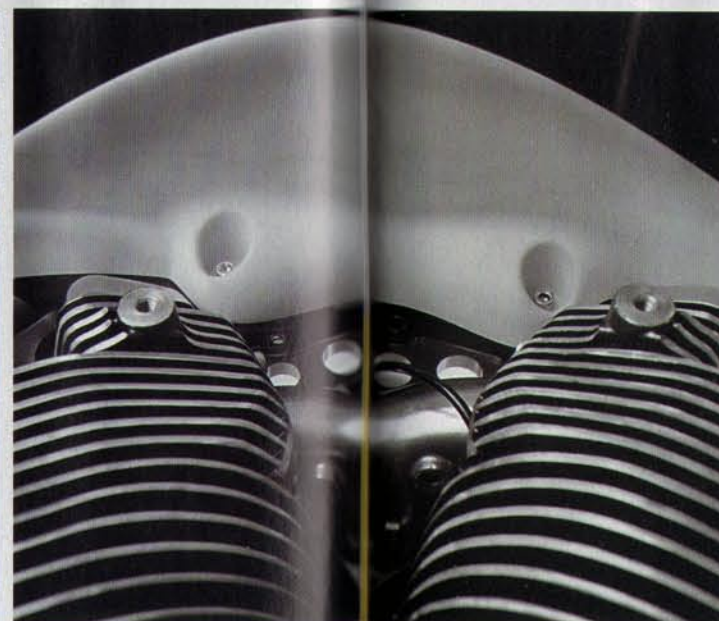
La **filosofia** di progetto alla base dei modelli CR&S è semplice da enunciare, meno da realizzare: la moto deve essere essenziale, tutta motore e telaio a vista, ma deve anche esprimere uno **stile**, anzi due: quello del costruttore e quello del cliente che, come detto, partecipa attivamente alla creazione della propria moto.

#### SE L'È LA DUU?

Già, cos'è la Duu? Si tratta di una poderosa bicilindrica che

ne e **semplificazione** di ogni componente. Nella parte posteriore la struttura è chiusa da splendide piastre in lega leggera, ricavate alla fresa partendo da un «pieno» forgiato. Il forcellone **monobraccio** in traliccio di tubi d'acciaio è accoppiato all'ammortizzatore laterale. Le ruote, altra **esclusiva** CR&S, sono splendide e in particolare quella posteriore, fissata a sbalzo con un singolo dado centrale e disponibile in diversi disegni delle razze.

Le sovrastrutture in fibra di vetro sono poche ed essenziali; davvero **inconsueta** la soluzione per il faro anteriore che... non c'è, sostituito da due grup-



I volumi della Duu sono concentrati sull'avantreno. Incantevoli le finiture nella zona dello sterzo, e molto originale la soluzione senza faro centrale (foto a sinistra). Qui a lato, una vista suggestiva del collettore di aspirazione a «Y», posizionato tra i cilindri



## DATI TECNICI DICHIARATI

**Motore:** 2 cilindri a V di 56,25° a 4 tempi, raffreddamento ad aria; alesaggio per corsa 105,0x111,0 mm; cilindrata 1916 cc; rapporto di compressione 9,75:1. Distribuzione ad aste e bilancieri con due alberi a camme di scarico e uno di aspirazione nel basamento con comando a cinghia dentata, 2 valvole per cilindro con punterie idrauliche. Alimentazione a iniezione elettronica integrata con l'accensione. Capacità serbatoio carburante 16,5 litri (di cui 3 di riserva). Lubrificazione a carter secco.

**Trasmissione:** primaria a catena duplex, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e comando idraulico. Cambio Baker a 5 marce.

**Ciclistica:** telaio, struttura mista monotrave superiore in acciaio e piastre posteriori in lega leggera; sospensione anteriore, forcella rovesciata Sachs da 48 mm regolabile nel precarico molla, escursione ruota 120 mm; sospensione posteriore, forcellone monobraccio in acciaio con mono ammortizzatore Sachs regolabile nel precarico molla e nell'idraulica in estensione, escursione ruota 115 mm. Cerchi: anteriore 3,50x17", posteriore 5,50x17". Pneumatici: anteriore 120/70-ZR17, posteriore 190/55-ZR17. Freni: anteriore a doppio disco flottante in acciaio da 320 mm e pinze con attacco radiale a 4 pistoncini, posteriore a disco singolo in acciaio da 270 mm e pinza flottante a singolo pistoncino.

**Dimensioni (mm) e peso:** lunghezza 2250, larghezza 780, altezza sella 800, interasse 1575. Peso a secco 237 kg.

Prestazioni non dichiarate.

Abbigliamento utilizzato  
Casco Arai Viper GT, giacca Spidi  
Targa, guanti Spidi RV Coupé,  
jeans E-Squad E-Stein, stivali  
Vendramini VH494 Centauro



Nel nostro test  
abbiamo assaporato  
la coppia mostruosa  
del twin della Duu  
che, nonostante la  
mole, è ben frenata e  
maneggevole



## Lo staff della CR&S LE MOTO DI MILANO

A Settimo Milanese c'è un capannone, piuttosto anonimo, in verità, se visto dall'esterno.

Dentro al capannone lavora un eterogeneo gruppo di persone, accomunate però dalla stessa, incurabile malattia: nel loro petto batte un cuore a quattro tempi che non pompa sangue, ma olio multigrado. Sono i componenti della Cafe Racers&Superbikes, capitanata da Roberto Crepaldi, fondatore nel 1992 di questa piccola azienda.

Alla CR&S si fondono diverse competenze, dall'ingegnere progettista, al collaudatore, all'artigiano dalle mani d'oro, fino alla figura del supervisore tecnico Roberto Pattoni figlio del mitico «Pep», costruttore della Paton da GP. Dopo aver vissuto la passione per le moto come motociclista e poi team manager (Britten V1000), Crepaldi decide di diventare costruttore, realizzando l'esile Vun, con la quale noi di Dueruote abbiamo partecipato alla kermesse racing Speedweek (Dueruote ottobre 2006). La famiglia delle moto CR&S ora si allarga con la Duu che ha già riscosso un successo incredibile - quasi 50 le moto già vendute - al Salone di Milano di quest'anno. Nella foto: seduto, Giuseppe Bulla (ingegnere); da sinistra, Nicolò Koschtzky (assemblaggio), Roberto Crepaldi, Donato Cannatello (chief designer), Domencio Lavorata (qualità-assemblaggio), Andrea Realini (collaudo), Roberto Pattoni, Stefano Destro (designer).

I testi del sito  
della CR&S sono  
scritti, ovviamente,  
anche in milanese  
[www.crs-motorcycles.com](http://www.crs-motorcycles.com)

pi ottici laterali ospitati nelle «branchie di squalo» ai lati della forcella, che ricordano i tratti stilistici della Vun. La Duu può essere monoposto, come quella da noi provata, ma è previsto l'allestimento a due e quello da viaggio, con borse e accessori dedicati.

### MAMMA CHE POMPONE!

Il propulsore S&S X-Wedge domina la scena. Le due colossali torri alettate dei cilindri divergono tra loro di 56,25° e ospitano all'interno i pistoncini da 105 mm di alesaggio con corsa - lunga - di 111 mm.

Lo schema riprende quello dei propulsori Harley-Davidson, per i quali la S&S produce da sempre parti speciali, ma in questo caso si tratta di un'unità totalmente nuova.

Le testate ospitano due grandi valvole (50,8 mm all'aspirazione, 40,64 mm allo scarico), parallele tra loro e mosse da bilancieri e aste che poggiano sui tre alberi a camme, due di scarico e uno in comune di aspirazione, situati nel basamento.

Il cambio, separato, è un Baker a cinque marce. L'alimentazione è a iniezione elettronica, mentre lo scarico catalizzato, costruito su specifiche CR&S, è sotto al motore, con due fantastiche «bocche da fuoco» laterali. La trasmissione primaria a catena riprende lo schema Harley ed è sul lato sinistro.

### COPPIA DA RIMORCHIATORE

Abbiamo insistito parecchio per provare il prototipo, ancora da mettere a punto, della Duu, ma ne è valsa la pena.

Il bicilindrico, privo di contralberi, pulsa, tuona, ma soprattutto **spinge** con una forza impressionante. Il pneumatico posteriore geme sotto la scarica di kgm, la Duu balza in avanti e il pilota è bene che si **aggrappi** solidamente al manubrio. Un rialzo più marcato della sella aiuterebbe a scaricare parte della spinta, diminuendo lo sforzo sulle braccia.

Il peso totale non è eccessivo, in relazione alla cilindrata, ed è ben distribuito, il che rende la Duu più **maneggevole** di quanto ci si aspetti.

I pochi chilometri in sella ci hanno dato solo un'idea vaga delle prestazioni di questa moto che si prospettano esaltanti, non vediamo l'ora di spremere per bene... «Stay tuned», vi terremo informati!