



Caratteristiche tecniche e dati generali per manutenzione e utilizzo

CR&S raccomanda di utilizzare solo ricambi originali e lubrificanti consigliati

| | |
|---|---|
| Tipo carburante | Benzina verde (Min. 95 Oct) |
| Serbatoio benzina | Lt. 13,5 inclusi Lt. 3 di riserva |
| Misure pneumatici | Ant.: 120/70 ZR 17 (58 W) - Post.: 190/55 ZR 17 (75 W) |
| Lubrificanti | Olio Motore 20W50 sintetico (3,5 Lt. -3,7 Lt. con filtro). Trasmissione Primaria 20W50 sintetico (0,5 Lt.). Olio Cambio GL5 80W/90 per trasmissioni (0,7 Lt.). Olio freni e frizione DOT 4 (usare solo DOT 4 per non compromettere le guarnizioni di tenuta) |
| Filtro olio motore | S&S 31-4103 , oppure HIFLO HF171B |
| Filtro aria | S&S 17-0054 |
| Batteria | YUASA YTX 20 CH BS o compatibili |
| Fusibili | 7 da 5 Amp, 1 da 2 Amp, 1 da 40 Amp. 1 di scorta da 40 Amp. |
| Lampadina luce posizione anteriore | N°1 x W5W1 14 |
| Lampadina faro anteriore | N°1 x H4 60/55 W (luce abbagliante + anabbagliante) |
| Lampadina faro posteriore | N°2 x P21/5 W (luce posizione + stop) |
| Lampadina luce targa | N°1 x W5W0 R1 |
| Lampadina frecce | N°4 x H6W (12 V - 6 W) |
| Candele accensione | N° 2 X AUTOLITE 6164 - Altre candele compatibili: Autolite Platinum AP4164DP2 , Bosch / Platinum YR6LDE , Champion RA8HC , Denso Iridium IXU22 , NGK DCPR7E , NGK Iridium DCPR7EIX , ACCEL Y2418P |
| Catena trasmissione finale | Regina ZRP - 525 con O-ring o compatibili |
| | |



GARANZIA e MANUTENZIONE PERIODICA

Per non invalidare la garanzia (due anni con chilometraggio illimitato per meccanica e ciclistica ed illimitata per la corrosione passante del telaio. Sono escluse dalla garanzia la batteria e la catena di trasmissione finale) è necessario rispettare il programma di manutenzione periodica eseguendo i tagliandi presso un'officina autorizzata CR&S.

TABELLA MANUTENZIONE PERIODICA e TAGLIANDI

| Componente | Manutenzione Base | 1° Tagliando entro 1000Km | 2° Tagliando entro 5000Km | Tagliando periodico ogni 5000Km |
|---|--|---|---|---|
| OLIO MOTORE | Controllo livello ogni 1000 Km | Sostituzione | Sostituzione (o comunque almeno una volta l'anno) | Sostituzione (o comunque almeno una volta l'anno) |
| FILTRO OLIO | - | Sostituzione | Sostituzione (o comunque almeno una volta l'anno) | Sostituzione (o comunque almeno una volta l'anno) |
| OLIO PRIMARIA | - | Sostituzione | Sostituzione | Sostituzione |
| OLIO CAMBIO | - | Controllo livello | Controllo livello | Controllo livello |
| OLIO FRENI - FRIZIONE | Controllo livelli ogni 1000 Km | Controllo livelli | Controllo livelli | Controllo livelli |
| CATENA PRIMARIA E PATTINI | - | Registrazione tensione catena e controllo usura pattini | Controllo tensione catena e usura pattini | Controllo tensione catena e usura pattini |
| MOZZI RUOTE PERNO STERZO E PERNO FORCELLONE | - | Controllo | Controllo | Controllo |
| CATENA FINALE | Controllo e ingrassaggio ogni 1000 Km (o dopo utilizzo su strada bagnata e/o molto sporca) | Controllo tensione e ingrassaggio | Controllo tensione e ingrassaggio | Controllo tensione e ingrassaggio |
| FILTRO ARIA | Pulire con aria compressa in caso di utilizzo in ambienti polverosi | Pulizia | Pulizia/Sostituzione | Pulizia/Sostituzione |
| COMANDO GAS | - | Controllo | Controllo | Controllo e lubrificazione |
| SERRAGGIO VITI-BULLONERIA | - | Controllo | Controllo | Controllo |
| MOZZO POSTERIORE | Controllo ogni | | 5.000 km | |
| | Controllo bronzina ogni | | 10.000 km | |
| | Controllo cuscinetti, bronzina, parastrappi ogni | | 20.000 km | |
| FILTRO BENZINA | Controllo ogni | | 10.000 Km | |
| CINGHIA DISTRIBUZIONE | Controllo/sostituzione ogni | | 3.000 km | |
| | Sostituire ogni | | 5.000 km | |
| CANDELE ACCENSIONE | Sostituire ogni | | 10.000 km | |
| MANICOTTO E TUBAZIONI BENZINA | Controllo ogni | | 20.000 km oppure 2 anni | |
| OLIO CAMBIO | Controllo ogni | | 5.000 km | |
| | Sostituire ogni | | 20.000 km oppure 2 anni | |
| OLIO FRENI-FRIZIONE | Sostituire ogni | | 20.000 km oppure 2 anni | |
| CATENA PRIMARIA E PATTINI | Controllo ogni | | 5.000 km | |
| | Sostituire ogni | | 20.000 km (o secondo usura) | |
| CATENA FINALE CORONA E PIGNONE | Controllo ogni | | 5.000 km | |
| | Sostituire ogni | | 20.000 km (o secondo usura) | |

ATTENZIONE!

La DUU richiede l'utilizzo di chiavi: a) con misure Metriche per la parte ciclistica.
b) con misure Imperiali per il gruppo propulsore.



CR&S Duu: Tabella TOPIX per pronta consultazione

RODAGGIO (0-3000Km)

1- Motore. Percorrendo i primi Km a freddo, non oltrepassare i 2000 rpm finché la temperatura olio non abbia raggiunto almeno 40° C (indicati sul display LCD dello strumento di serie).

Cambio. L'inserimento delle marce è più fluido quando l'olio del cambio raggiunge la temperatura di esercizio (questa caratteristica si accentua durante il periodo di rodaggio). A freddo, ciò avviene solo dopo aver percorso alcuni chilometri: la DUU utilizza un cambio separato dal motore, quindi dotato di lubrificazione autonoma ed indipendente dalla temperatura dell'olio motore. L'olio del cambio si scalderà tanto più rapidamente quanto più si farà correre la motocicletta a buona andatura.

AVVERTENZA: La ricerca del "folle" (specialmente a freddo) è più agevole salendo dalla prima marcia a moto ancora in movimento (piuttosto che scalando dalla seconda e/o a moto ferma).

2 - A motore caldo controllare che la temperatura dell'olio sia sempre compresa tra 40° e 120° C.

3 - Fino al primo tagliando (da eseguirsi entro e non oltre 1000Km) nell'utilizzo a caldo:

A regime variabile (ad es. nei percorsi misti) utilizzare il motore tra i 2500 e i 3500 rpm, evitando di effettuare scalate brusche (causando fuori giri) o forti accelerazioni con marce troppo alte (col motore che sforza perché utilizzato sottocoppia).

A regime costante (ad es. in autostrada) utilizzare il motore entro e non oltre i 3000 rpm.

In caso di sosta prolungata (oltre 60 sec.), spegnere il motore.

4 - Dopo il primo tagliando (fino a 2000 Km) non superare i 4.000 rpm.

5 - Da 2000 a 3000 Km utilizzare la moto normalmente evitando un uso estremo (brusche variazioni di rpm e/o fuori giri).

AVVERTENZA: Il modulo di controllo del motore (ECU), durante i primi chilometri di percorrenza, si adatta alla modalità di guida e di utilizzo del pilota ottimizzando ed aggiornando autonomamente il software di gestione. E' quindi sconsigliato, specialmente durante i primi 150/200 chilometri, un utilizzo della DUU prevalentemente urbano e/o solo a bassa andatura (sotto ponendo il motore raffreddato ad aria ad elevate temperature). Durante i primi 150/200 chilometri è assolutamente consigliato un utilizzo della DUU prevalentemente su strade extraurbane che diano alla ECU la possibilità di registrare le più ampie variazioni di utilizzo, unitamente ad un normale raffreddamento dinamico del motore.

ATTENZIONE: Il modulo di controllo del motore (ECU) limita il regime di rotazione durante le prime ore di funzionamento. Fino al primo tagliando va assolutamente evitato un utilizzo difforme da quanto indicato al punto "3".



TOPIX di UTILIZZO e GARANZIA

| Motore | |
|--|---|
| AVVERTENZA: La DUU è dotata di un motore S&S Cycles tipo "X-Wedge" estremamente robusto ed affidabile. Per utilizzarlo al meglio e non stressarlo meccanicamente è sufficiente applicare poche, semplici regole, tenendo sempre presente che si tratta di un propulsore raffreddato ad aria e quindi soggetto ad ampia escursione delle temperatura di utilizzo (che va sempre rapportata con la temperatura esterna). La DUU è dotata di un sistema elettronico, integrato per il controllo e la gestione del motore (ECU). L'ECU provvede ad un'ottimizzazione automatica e costante del rendimento del motore in funzione dei dati ricevuti dai sensori di controllo, a loro volta in costante rapporto e confronto con quelli ambientali e delle peculiarità di utilizzo (ad es. temperatura olio, temperatura testate, temperatura gas di scarico con pressione atmosferica, temperatura esterna a loro volta con apertura del gas, giri motore, etc.). Tutti questi parametri sono ottimizzati per un funzionamento in condizioni ambientali e di utilizzo "medie" con un margine correttivo automatico del 10/15%. | |
| Controllo livello olio motore | ATTENZIONE: da effettuare almeno ogni 1000 km. Per una maggiore precisione e sicurezza controllare il livello dell'olio motore A FREDDO (sempre a motore spento!). Il serbatoio olio motore è posto davanti al motore e dispone di un tappo a vite (con indicazione "OLI MOTOR") posto sul lato DX. Per verificarne correttamente il livello procedere con questa sequenza: a) Posizionare la motocicletta sul cavalletto laterale. b) Svitare manualmente il tappo ed estrarlo completamente dal serbatoio. c) Dopo aver pulito l'astina, re-inserire il tappo nel suo alloggiamento (senza avvitarlo). d) Estrarre quindi nuovamente il tappo e verificare: 1) Se l'olio bagna l'astina tra le due tacche, il livello dell'olio è CORRETTO. 2) Se l'olio bagna l'astina sotto la tacca inferiore o non la bagna, il livello dell'olio è BASSO. In questo caso va aggiunto olio attraverso il foro del tappo fino a portarlo come al punto (1). 3) Se l'olio bagna l'astina oltre la tacca superiore, il livello dell'olio è ALTO. In questo caso riavvitare il tappo, accendere il motore e farlo girare al minimo per qualche secondo, poi dopo averlo spento, ricontrollare il livello con la motocicletta sul cavalletto laterale. Se il livello olio è ancora alto, va tolto l'olio in eccesso (dal foro del tappo con una siringa) fino a farlo bagnare l'astina come al punto (1). e) Terminata la procedura re-inserire ed avvitarlo manualmente il tappo (ruotare in senso orario, accertandosi che sia arrivato a fine corsa e ben serrato). |
| Avviamento e spegnimento motore | AVVIAMENTO Dopo aver ruotato in senso orario la chiave (in posizione "PIZZA") e atteso il CHECK dello strumento, procedere con questa sequenza: a) Disinserire estraendolo l'interruttore rosso di massa sul blocco comandi lato DX. b) Alzare il cavalletto. c) Tirare completamente la leva della frizione. d) Premere il pulsante START nero sul blocchetto comandi lato DX. ATTENZIONE: Accendere il motore a freddo senza dare gas, lasciandolo poi girare al minimo per alcuni secondi prima di muoversi (è consigliabile attendere almeno finché il minimo si regolarizza intorno ai 1000rpm). Il motore avrà un funzionamento completamente regolare solo dopo aver raggiunto la temperatura minima di esercizio, ossia quando lo starter automatico si sarà disinserito. E' sconsigliabile accendere e spegnere il motore a freddo più volte a brevi intervalli di tempo (magari dando anche gas) perché con lo starter automatico inserito si potrebbe causare ingolfamento. SPEGNIMENTO Procedere con una di queste modalità: a) Premere il bottone rosso di massa sul blocchetto comandi lato DX. b) Girare la chiave in senso antiorario (in posizione "SMORZA"). |
| Spia pressione olio motore | Con lo strumento di serie la spia (di colore rosso) della pressione olio motore si trova sul lato destro, nel centro del contagiri e raffigura un oliatore stilizzato. Essa va controllata tenendo |



| | |
|---|---|
| | <p>presente che:</p> <ol style="list-style-type: none">1) A contatto inserito (con chiave in posizione "PIZZA") e motore spento la spia è sempre accesa.2) A motore acceso la spia deve SEMPRE essere spenta.3) In caso di accensione della spia a motore acceso: spegnere immediatamente il motore e consultare il servizio di assistenza CR&S. <p>ATTENZIONE: Tenere il motore acceso con la spia della pressione olio accesa può comprometterne irrimediabilmente il funzionamento.</p> |
| Indicatore temperatura olio motore | <p>ATTENZIONE: con lo strumento di serie, l'indicatore si trova sul display LCD a SX.</p> <p>Esso indica:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Olio freddo con il simbolo "L°" (finché appare questo simbolo sul display LCD non superare i 2500 rpm. A partire da 40° C sarà visibile la scala numerica: da questa temperatura in su, si potrà progressivamente aumentare il regime di utilizzo del motore)2) Olio caldo con temperatura da 41° fino a 90° C (la variabilità può dipendere dal tipo di utilizzo e/o dalla temperatura esterna, in ogni caso entro questi valori il funzionamento del motore è ottimale).3) Olio molto caldo con temperatura da 91° a 120° (riscontrabili da fermo e/o a basse velocità soprattutto con temperatura esterna elevata: entro questi valori il motore non subisce danni ma procede ad automatiche correzioni per ridurre o mantenere la temperatura che renderanno il suo funzionamento irregolare. Il motore si ri-stabilizzerà riportando la temperatura sotto i 90°. Questa condizione si potrà verificare solo aumentando la velocità e quindi il raffreddamento dinamico o spegnendo il motore).4) Olio surriscaldato con temperatura da 121° a 130° C. In questo caso è consigliabile:<ol style="list-style-type: none">a) In movimento: procedere a basso regime senza fermarsi, possibilmente con inserita una marcia alta, finché la temperatura non scende almeno sotto 120° C.b) In caso di sosta forzata: spegnere il motore finché la temperatura non scende almeno sotto 120° C.5) Olio con temperatura critica da 131° C in su e fino all'accensione del segnale luminoso (Il display LCD lampeggia oltre 140° C). In questo caso: fermarsi immediatamente, spegnere il motore e consultare il servizio di assistenza CR&S. |
| CICLISTICA | |
| Regolazione sospensioni | <p>Forcella ed ammortizzatore vengono forniti con una taratura ottimizzata per un utilizzo sportivo. Sconsigliamo di intervenire direttamente sulle regolazioni delle sospensioni: per esigenze particolari di utilizzo consultare il servizio assistenza CR&S (regolazioni non corrette potrebbero compromettere il comportamento dinamico della motocicletta mettendone a rischio la sicurezza).</p> |
| Reagolazione comandi | <p>COMANDI MANUALI:</p> <p>La distanza delle leve del freno anteriore e della frizione dal manubrio è regolabile. Per modificarne la posizione bisogna spingere la leva in avanti e ruotare il registro posto all'esterno della leva. Ruotando in senso orario la leva si allontana, in senso antiorario si avvicina.</p> <p>ATTENZIONE: E' assolutamente sconsigliato regolare la posizione della leva della frizione avvicinandola al manubrio ad una distanza inferiore a 55mm (misurati con la leva rilasciata, nel punto più vicino tra leva e manubrio). Ciò causerebbe un funzionamento solo parziale della frizione con conseguente difficoltà di inserimento delle marce, possibile avanzamento della motocicletta da fermo a marcia inserita e frizione tirata oltre che ad un'usura precoce della stessa.</p> <p>COMANDI A PEDALE:</p> <p>I comandi del cambio e del freno posteriore sono montati sulle rispettive leve attraverso un fissaggio eccentrico. E' possibile variarne la posizione rispetto alla pedana fino a 30mm di interasse sfruttando la rotazione dell'eccentrico (per farlo è sufficiente allentare la vite a brugola di fissaggio, regolare la posizione della leva e serrare la vite con cura prima di riutilizzare la motocicletta).</p> |
| Manutenzione catena | <p>ATTENZIONE: La catena di trasmissione finale è del tipo ad alta resistenza con giunti dotati di O-ring. Essa non è coperta da garanzia in quanto la sua durata ed efficienza sono strettamente vincolate alle modalità d'uso, manutenzione e registrazione (ad esempio un utilizzo anche breve su</p> |



| | |
|------------------------------|--|
| | <p>strada cosparsa di sale, lunghe percorrenze sul bagnato, lunghe percorrenze su asciutto, tensione insufficiente o troppo elevata senza alcuna manutenzione o registrazione compromettono velocemente la funzionalità della catena). Si raccomanda di lubrificare solo con grasso spray e/o lubrificante specifico per catene con "O-ring".</p> <p>A) Modalità di lubrificazione: stendere un leggero strato di lubrificante specifico all'interno della catena, uniformemente e per tutta la sua lunghezza, facendo molta attenzione a non ungere lo pneumatico.</p> <p>B) Intervalli di lubrificazione: 1) Ogni 1000Km per uso su strada asfaltata e asciutta. 2) Successivamente ad ogni utilizzo su strada bagnata e/o sterrata.</p> |
| Tensione catena | <p>Verificare almeno ogni 1000Km: a motocicletta scarica e motore spento (con l'ausilio di uno straccio o di un guanto da officina) premere la parte inferiore e verificare che il gioco sia compreso tra i 35 ed i 40 mm. Se si riscontrano valori diversi rivolgersi al servizio assistenza CR&S.</p> |
| Pressione pneumatici | <p>ATTENZIONE: I valori di pressione si riferiscono agli pneumatici forniti di serie, misurati a freddo.</p> <p>Solo pilota: Ant. 2.5 / Post 2.9 bar. Pilota + passeggero: Ant. 2.7 / Post 2.9 bar.</p> |
| Usura pneumatici | <p>Gli pneumatici forniti di serie sono ad alte prestazioni e bi-mescola. La loro usura è verificabile attraverso le tacche di riferimento all'interno degli intagli di drenaggio presenti nel battistrada. Lo pneumatico deve essere sostituito quando l'usura del battistrada raggiunge la tacca di riferimento.</p> |
| Usura pastiglie freni | <p>ATTENZIONE: L'usura delle pastiglie freno è variabile e dipende dal tipo di utilizzo cui è sottoposto l'impianto frenante. Controllare l'usura almeno ogni 3000 Km.</p> |

SERBATOIO CARBURANTE

La DUU dispone di due serbatoi, direttamente interconnessi tra loro:

1° serbatoio (con capacità di circa 6L) - Il grande tubo principale del telaio in acciaio inox dotato del tappo di riempimento.

2° serbatoio (con capacità di circa 7,5L) - La struttura scatolata e portante in lega leggera che sostiene la coda, nella quale è alloggiata la pompa di alimentazione del carburante.

RISERVA: La riserva nominale è di circa 3L. E' prudente considerare un'autonomia residua da quando si accende la spia sul cruscotto (di colore rosso, nel centro dello strumento e poco visibile sotto il sole) non superiore ai 20/25Km.

FUSIBILI

I fusibili sono ubicati nel vano batteria che si trova sotto la carenatura del fanale posteriore DX. IL coperchio del vano batteria è facilmente asportabile sfilandolo verso il basso dopo aver girato in senso antiorario le due viti a sgancio rapido. Il porta fusibili è posizionato in verticale, sul lato destro della batteria.

Per togliere/inserire più agevolmente i fusibili è predisposta una pinzetta (infilata nell'elastico di ritenzione della batteria).

Le specifiche e le funzioni dei vari fusibili sono indicate all'interno del coperchio del vano batteria.



BATTERIA

ATTENZIONE: la batteria non è coperta da garanzia in quanto la sua durata ed efficienza sono strettamente legate alle modalità d'uso e rimessaggio.

Per tenere la batteria in efficienza viene fornito di serie un mantentore/caricatore di batteria alimentato a 220V. La motocicletta dispone di una presa (in posizione verticale, sotto la carenatura del clacson, sul lato SX del motore) compatibile con lo spinotto del mantentore/caricatore di batteria. Si consiglia di utilizzare sempre il mantentore di tensione quando la motocicletta non viene usata per più giorni (l'avviamento di un bicilindrico di 2000cc è critico e richiede una batteria sempre efficiente al 100%)

Per verificare lo stato d'uso della batteria: a contatto inserito e motore spento il voltmetro sullo strumento deve segnare valori compresi tra **12 e 13 V.**, mentre con il motore acceso sopra i 2000 rpm deve segnare valori compresi tra **14 e 15 V.**

Se il voltmetro indica valori di carica maggiori di quelli indicati come corretti nel punto precedente, contattare il servizio di assistenza CR&S.

Se i valori risultano inferiori, mettere la batteria sotto carica inserendo il mantentore/caricatore di batteria fornito di serie e verificare:

- 1) Se entro 10H la spia rossa dello caricatore si spegne e si accende la spia verde, la batteria è tornata in efficienza.
- 2) Se entro 10H la spia rossa non si spegne, la batteria va sostituita.

LAVAGGIO

E' sconsigliato lavare la DUU con un getto di liquido ad alta pressione: si potrebbe danneggiare l'impianto elettrico e/o bagnare la cartuccia del filtro dell'aria causando seri problemi di funzionamento e/o il fermo della motocicletta. Per lavare correttamente la DUU: a moto fredda, bagnare la motocicletta con acqua tiepida a bassa pressione, spruzzare sulle parti meccaniche un detergente per motori compatibile con la gomma e la plastica, lavare tutta la motocicletta con una spugna morbida usando acqua tiepida e shampoo basico, risciacquare con acqua tiepida, asciugare con aria compressa, pelle di daino e/o straccio morbido. Infine lubrificare con moderazione la catena con spray per catene con "O" Ring, spruzzandolo dall'interno verso l'esterno e facendo molta attenzione di non ungere lo pneumatico.

RIMESSAGGIO

| | |
|---------------------|--|
| Breve durata | Oltre una settimana di non utilizzo: inserire il mantentore di batteria fornito di serie. |
| Lunga durata | Oltre un mese: <ol style="list-style-type: none">1) Lasciare sempre inserito ed in funzione il mantentore di batteria.2) Lubrificare la catena.3) Coprire la motocicletta con un telo.4) Controllare la pressione degli pneumatici prima del riutilizzo. |



AVVERTENZE GENERALI

| | |
|-------------------|---|
| Calore | <p>ATTENZIONE! (Le seguenti avvertenze riguardano le principali fonti di calore che possono interagire col corpo del pilota, vanno lette e messe in pratica con la massima attenzione in modo da evitare danni fisici ed ustioni):</p> <p>- COLLETTORE DI SCARICO. La gamba destra del pilota durante la marcia è a sufficiente distanza dal collettore di scarico del cilindro posteriore per non risentire del suo calore ma, può entrare in contatto con esso durante la sosta (specialmente quando la si appoggia a terra). Il collettore di scarico è ovviamente schermato con un appropriato paracalore che in movimento non raggiunge mai temperature elevate per effetto dello scambio termico con il flusso d'aria che lo lambisce. Da fermo il paracalore, senza flusso d'aria e per effetto dell'irraggiamento del calore proveniente dal collettore, in pochi secondi raggiunge una temperatura molto elevata che al contatto può causare ustioni. Si raccomanda quindi durante la sosta la massima attenzione nel tenere sempre la gamba destra lontana dal collettore di scarico!!!</p> <p>- COPERCHIO DEL FILTRO DELL'ARIA. Durante la sosta, a motore caldo, il motore trasmette per conduzione calore al coperchio metallico del filtro dell'aria. Questo componente durante la marcia può entrare in contatto col ginocchio destro del pilota. Il calore del coperchio, dopo pochi minuti di marcia, viene dissipato dallo scambio termico con l'aria che lo lambisce. Si consiglia quindi di non appoggiare il ginocchio destro al coperchio del filtro dell'aria per i primi minuti di marcia dopo una sosta prolungata a motore caldo!</p> <p>- CARTER DELLA FRIZIONE/TRASMISSIONE PRIMARIA. Durante la marcia il piede e la cavaglia sinistra del pilota entrano facilmente in contatto con il carter della frizione/trasmissione primaria. Per questo sopra al carter è fissata una copertura paracalore che è in grado di proteggere efficacemente dalle elevate temperature la parte che può essere in contatto col pilota durante la marcia. Durante la sosta, appoggiando la gamba SX a terra, è possibile toccare il carter dove non esiste alcuna protezione paracalore. Si raccomanda quindi durante la sosta la massima attenzione nel tenere sempre la gamba sinistra lontana dal carter della frizione/trasmissione primaria!!!</p> <p>AVVERTENZA: E' consigliabile per il massimo comfort e sicurezza del pilota e del passeggero indossare sempre un abbigliamento "motociclistico" specifico.</p> |
| Vibrazioni | <p>Il motore della DUU è fissato rigidamente al telaio. Si tratta di un bicilindrico a "V" di 56° e 2000 cc privo di sistemi di autobilanciamento delle vibrazioni, con un regime massimo di rotazione di 5500 rpm. Esso produce quindi vibrazioni (a bassa frequenza che sono le meno nocive per il comfort del pilota e che vengono assorbite principalmente dalla notevole massa del motore stesso) che aumentano in proporzione al regime di rotazione. La sua poderosa coppia si avverte già a partire da 2000 rpm per crescere e stabilizzarsi in valori sempre superiori ai 140 Nm tra i 2500 ed i 4000 rpm. Ciò nell'uso pratico significa che per sfruttare al meglio le sue caratteristiche è vantaggioso utilizzare marce lunghe accelerando dal regime di 2500 rpm e cambiando marcia in rapida sequenza senza insistere nel salire di giri oltre 4000rpm. In questo modo il motore della DUU, oltre a fornire il massimo appagamento dalla sua muscolosa accelerazione, trasmette anche minori vibrazioni.</p> <p>Tutto questo ovviamente non è sufficiente per garantire un adeguato comfort di marcia, si è cercato quindi di isolare al meglio il pilota (ed il passeggero) dalle vibrazioni del motore utilizzando i seguenti accorgimenti:</p> <ol style="list-style-type: none">La slitta sulla quale viene installato il gruppo propulsore è collegata al telaio principale in acciaio inox con l'interposizione di componenti in lega leggera che limitano le frequenze più nocive delle vibrazioni.Le parti della motocicletta a diretto contatto col corpo del pilota sono schermate da isolanti elastici; questi isolanti elastici sono ottimizzati per la velocità media di crociera su strada aperta (100/130 Km/h) col rapporto finale inserito (2000/2700 rpm). <p>In questo modo il picco di vibrazioni si avverte solo nelle più estreme (e superflue) accelerazioni, ossia avvicinandosi al regime massimo del motore. Di fatto alla velocità di crociera e durante le normali accelerazioni (che si ottimizzano tra 2.500 e 4000 rpm) si avvertono solo "GOOD</p> |



| | |
|--|--|
| | <p>VIBRATIONS" (giustamente rese celebri dai Beach Boys sin dal 1966). Queste GOOD VIBRATIONS, insieme all'inconfondibile tonalità dello scarico, sono parte integrante e peculiare del fascino del bicilindrico S&S "X-Wedge". Il cuore pulsante della DUU.</p> |
|--|--|