

TEST MOTOITALICHE



ELENCO PROVE

*DUCATI Monster
S4RS (pdf 400
kb)*

*Aprilia TUONO
(pdf 380kb)*

ELENCO PROVE

*Moto Guzzi
BREVA 1100
(PDF 1,53 Mb)*

*MV AGUSTA
BRUTALE 910
(PDF 1,79 Mb)*

*DUCATI
MULTISTRADA
620 MONSTER
S2R (PDF 1,52 Mb)*

*Motomorini
Corsaro 1200
(PDF 1,73 Mb)*

*DUCATI PAUL
SMART LE (PDF
2,46 Mb)*

*MOTO GUZZI
GRISO(PDF 600kb)*

LA PROVA DEL MESE

CR&S

VUN

testo: Lucio Artioli & Tiziano Milani

foto: Claudio Zanoni, Lucio Artioli, Tiziano Milani

Prova: Lucio Artioli & Claudio Zanoni



Cari amici,

questa volta Motoitaliche ha avuto l'onore di provare una moto da poco salita alle cronache dei giornali, ma che porta con se tanta storia motociclistica.

La moto in questione è la VUN, ovvero, per chi non è di madrelingua Meneghina, la UNO.

La moto da noi provata è il modello racing, avente caratteristiche più adatte ad un uso sportivo, arricchita quindi di componenti esclusivi facenti parte del listino opzionale della VUN.

Ci dilungheremo in qualche riga di presentazione per spiegare chi, e che cosa, si cela dietro la realizzazione della VUN al fine di poter meglio comprendere la filosofia con la quale è stata pensata, progettata ed infine realizzata.

Avete presente la passione che porta a stare ore ed ore in garage per cercare di migliorare al massimo la propria moto? Che ci fa essere aggiornati su tutto quello che riguarda il nostro mondo????

Bene una persona avente una passione così è Roberto Crepaldi, patron della CR&S, ovvero Cafè Racer & Superbikes! L'azienda di Roberto inizia la sua attività nel 1992 quando la grande passione per le moto lo spinge a commercializzare moto anni '60/'70 e all'importazione e personalizzazione di moderne sportive e superbikes.

Da quel giorno l'attività di Roberto ha visto un crescendo continuo di esperienza e professionalità che lo ha portato a collaborare con monumenti del motociclismo, quali John Britten, Amedeo Castellani, Roberto Pattoni e molti altri.

L'incontro con Britten segna la svolta agonistica che porta la CR&S alle competizioni internazionali quali la Northwest 200, il TT e Daytona!!!!

Insomma una storia notevole ed un bagaglio di esperienza invidiabile; date un'occhiata al sito della **CR&S**, avrete modo di conoscere meglio i personaggi di cui abbiamo parlato e nel contempo potrete "lustrarvi gli occhi" con immagini esclusive.

Nel 1998, dopo la morte di Britten, Roberto, nell'abito della sua attività di allestimento e di sviluppo di special, decide di intraprendere una strada anticonformista, la realizzazione di una monocilindrica stradale di alte prestazioni e con un ridottissimo rapporto peso potenza; cosa alla quale anche il grande John Britten stava lavorando fin poco prima della sua prematura scomparsa.

Questo percorso lo porta sino all'anno 2002 dove la CR&S si rafforza con l'arrivo di Giovanni Cabassi, Giorgio Sarti e Roberto Pattoni, il team è ora al completo ed è pronto ad iniziare lo sviluppo e la realizzazione della VUN.

Nel Settembre 2004, dopo migliaia di ore di studio e progettazione, corroborate dall'invenzione, dalla fantasia e dall'intuito Italiano, la VUN viene presentata all'InterMot di Monaco.

2006 LA MOTO SARTORIALE E' PRONTA!!

L'ESTETICA

La VUN si presenta con una veste molto particolare e, come tale, decisamente colpisce e fa discutere. Dopo una rapida occhiata, si nota quanto la moto sia minuta; la parte centrale è dominata dal motore Rotax in bella vista avvolto dal telaio a traliccio. Esso è unito al forcellone posteriore da una pregevolissima piastra in Ergal ricavata dal pieno e lavorata con macchine a controllo numerico.



A complemento del propulsore, fissati in posizione laterale sul telaio, si notano i due radiatori di raffreddamento sui quali sono inseriti due gusci dotati di feritoie aventi la funzione di estrarre dinamicamente l'aria di raffreddamento.



Davanti al motore il puntale altri non è che il serbatoio dell'olio a fianco del quale passano i tubi di scarico (uno per ogni valvola di scarico) che vanno successivamente a raccordarsi con la marmitta ovale posta sotto il basamento del motore.



Le sovrastrutture e tutto ciò che potrebbe contribuire ad innalzare il baricentro del mezzo, sono realizzate in leghe leggere od in carbonio. Abbiamo così, in ordine, serbatoio realizzato a mano a partire da una lastra di alluminio, quindi porta targa, air box, supporto faro e cupolino anteriore in carbonio.



Guardando la moto di fronte e dal posteriore si rimane stupiti di quanto questa sia stretta e pensando a queste dimensioni trasversali così ridotte ci si domanda quanto possano rendere agile la VUN.

Alla fine della fiera potremo discutere dell'estetica della VUN per ore intere, a noi piace definirla una bellezza funzionale, nel senso che il design di ogni particolare trae origine dalla necessità di rendere al meglio in funzione del compito che deve svolgere. Per questo motivo la VUN ha una sua unicità stilistica, che non la lascia passare inosservata, e che non la farà invecchiare precocemente come altri modelli di grande produzione. Siamo ancora troppo abituati a vedere motocicli che sacrificano doti funzionali all'altare del design e della moda del momento. Insomma la VUN è una moto di "bella sostanza funzionale"!!!

LA TECNICA

Il telaio e la ciclistica

Il telaio è un traliccio di tubi in acciaio, saldati a mano con tecnica TIG, aventi sezioni e diametri ottimizzati. Due piastre in Ergal, come precedentemente detto, collegano telaio, forcellone e motore che risulta inserito come parte stressata dalla struttura. Il forcellone posteriore, anch'esso realizzato con tubi in acciaio di sezione

ovale, segue lo schema Cantilever, cioè composto da un braccio a sbalzo sul forcellone vero e proprio sul quale agisce l'ammortizzatore in posizione quasi orizzontale e parallela alle travi del telaio. La lunghezza della moto è di 1980 mm ed il suo interasse è di 1386 mm. E' interessante, a riprova che sulla VUN nulla è stato lasciato al caso, notare come il forcellone posteriore abbia lunghezza pari a 660 mm, che rappresentano quasi la metà dell'interasse della moto. Detta configurazione presenta notevoli vantaggi tra cui: l'attenuazione a livelli bassissimi dell'effetto "tiro catena", una notevole motricità ed un controllo eccellente delle perdite di aderenza del retrotreno.

Le Sospensioni

All'anteriore troviamo una forcella Ceriani Racing convenzionale, nel senso che non si tratta di una forcella a steli rovesciati, con steli da 46mm di diametro dotati di riporto DLC avente lo scopo di indurire la superficie dello stelo al fine di aumentarne la scorrevolezza.



I foderi della forcella sono in lega leggera ricavati dal pieno integranti un piedino per pinza freno ad attacco radiale. L'idraulica è composta da una cartuccia estraibile e le regolazioni si possono effettuare su precario molla, su estensione e compressione dell'idraulica.



Al posteriore troviamo un ammortizzatore Öhlins racing completamente regolabile nell'idraulica (estensione e compressione), nel precario molla e pure nell'interasse, consentendo di variare l'altezza del treno posteriore per personalizzarne a piacimento l'assetto.



I CERCHI

In questo settore è fortemente presente un richiamo ai tempi passati, data la presenza di cerchi a raggi con canale in alluminio dotato di camera d'aria (i cerchi a raggi adatti all'applicazione diretta dei pneumatici tubeless sono in fase di realizzazione); i mozzi sono in lega leggera. Il cerchio anteriore è di misura 3,50" x 17" con pneumatico 120/70 zr 17", il cerchio posteriore invece è di misura 4,50" x 17" con pneumatico 160/60 zr 17.

I FRENI

Visto che la VUN ferma l'ago della bilancia su di un peso pari a 135 Kg, non è stato necessario dotarla di un impianto frenante con doppio disco anteriore, ma di un solo disco da 320 mm a margherita Braking ed una pinza radiale Brembo "serie oro" a 4 pistoncini e 4 pastiglie, si è ottenuto l'effetto di diminuire le masse in movimento alterno pur mantenendo una capacità frenante da riferimento.



L'impianto frenante posteriore presenta un disco a margherita Braking da 220 mm ed pinza convenzionale Brembo.

Le pompe freno sono delle Brembo assiali convenzionali con leve regolabili.

L'ELETTRONICA

Per quanto riguarda l'elettronica è stata scelta una centralina Walbro (la stessa dell'attuale Aprilia RSV) che comanda un iniettore inserito in un corpo farfallato Dell'Orto. La moto è naturalmente omologata Euro 3.

IL MOTORE

Il motore è strutturalmente lo stesso Rotax/Bombardier che viene utilizzato da BMW su tutta la serie F. Infatti la gestione elettronica del motore è stata studiata appositamente per la CR&S da Giovanni Mariani utilizzando una centralina elettronica Walbro che integra le funzioni di accensione con quelle di iniezione; il corpo farfallato è un Dell'Orto del diametro di 52 mm sul quale sono installati due iniettori e che respira da un air-box posto sotto il codone posteriore che non esitiamo a definire un'opera d'arte.

Il propulsore si presenta con un rapporto alesaggio/corsa di 100 x 83 mm per una cilindrata di 651,55 cm³; la testata supporta la distribuzione composta da un doppio albero a camme in testa e quattro valvole con la particolarità della doppia accensione, quindi doppia candela.

Per ovvi motivi di compattezza il motore è a carter secco quindi il serbatoio dell'olio è separato e si trova nella parte inferiore del mezzo davanti al motore con funzione anche di dissipatore di calore.

Il raffreddamento è forzato a liquido con doppio radiatore laterale inseriti ai lati del traliccio di tubi.

Il cambio è integrato a 5 rapporti e prende il moto dal propulsore tramite una frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Nella versione base il propulsore eroga la potenza massima dichiarata di 54 Hp (40 KW) a 7000 giri/min' con una coppia massima di 6 Kgm (58,9 Nm) a 5000 giri/min', il rapporto di compressione risulta pari a 9,7:1.

Il propulsore scelto per la VUN si può tranquillamente definire come uno dei più diffusi e longevi monocilindrici di media cilindrata attualmente in circolazione quindi, nessuna preoccupazione per la sua affidabilità. Ben conoscevamo il carattere del motore quando installato sulle BMW e su alcune Aprilia.

Bene, nella configurazione propria della VUN, questo monocilindrico acquista un vigore ed una brillantezza che lasciano sconcerti a riprova dell'ottimo lavoro che il team CR&S ha effettuato sul fronte dell'elettronica.

LA PROVA DINAMICA

Questa è la parte della prova che più ci è piaciuta e più ci ha sorpreso!

Da zero a cento in quanti secondi??

Il chilometro da fermo a quale velocità di uscita??

Bene dimenticate tutti questi numeri e preparatevi a riscoprire il gusto di guidare una moto divertendosi ed andando veramente forte!!

La nostra prova si è tenuta presso il circuito internazionale di Ottobiano, un circuito dedicato ai Kart ed alle Supermotard.

La pista da Supermotard può sembrare una scelta strana per una moto da strada, ma vi garantiamo che c'è un perché ed a breve vi verrà svelato!

Togliamo la moto dal cavalletto e subito la leggerezza ci lascia stupiti, la maneggiamo come uno scooterino 50 e sembra addirittura molto più leggera del peso dichiarato.

Saliamo in sella, il confort è buono, la sella è ben conformata e costituita da tre cuscini che danno un appoggio sicuro ed assicurano un buon grip.

La moto sotto di noi sembra sparire, è piccolissima le gambe stringono il serbatoio e piloti di varia statura possono trovare un'abitabilità notevole.

Le leve del freno, le pedane, le sospensioni, tutto è regolabile su varie posizioni.

Con le mani sul manubrio, anch'esso stretto, il busto è appena piegato in avanti e carica pochissimo i polsi facendo assumere una posizione comoda in sella.

Giriamo la chiave e lo strumento digitale multifunzione prende vita, rapido check e pronti all'avviamento.



Un colpetto sullo start ed il rombo del monocilindrico si fa vivo, il motore appare subito rapido al comando dell'acceleratore, la frizione è morbida ed il cambio a 5 marce è preciso nell'innesto.

Rilasciamo la frizione e cominciamo a muoverci, la moto scatta rapidamente in avanti e denota immediatamente una maneggevolezza notevole, sgraniamo in successione le marce e ci troviamo già alla prima curva, via l'acceleratore una sfioratina al freno (potentissimo) pensiamo di entrare in curva come siamo abituati e, caspiterina accidenti, la moto si mangia la curva costringendoci a rialzarla per non salire sul cordolo interno!!!





Con questa moto i parametri e lo stile di guida vanno completamente riprogrammati, è stata creata con lo scopo di essere facile per un neofita e gustosa allo stesso tempo per un motociclista smaliziato.

La distribuzione dei pesi scelta ha portato tutto ciò che era possibile verso il basso, quello che non lo era ed è rimasto alto è stato realizzato in materiali leggerissimi. Questo ha permesso il contenimento del peso, ma soprattutto un baricentro vicino al suolo ed un'equa distribuzione del peso tra gli assi, pari a 50% sull'anteriore ed il 50% sul posteriore!!!

Passato il tempo di percorrere circa tre giri di pista e le misure del mezzo sono prese, il motore porta fuori dalle curve con una notevole progressione, quello della prova aveva una mappatura dedicata agli alti regimi e girava sino a 9000 giri/min'!!!

La moto è facile e perdona veramente tutte le manovre, pensi di essere lungo pinzi un pochino di più e per fare la curva ti tocca ridare gas, incredibile!

Una cosa importante da segnalare è che la moto essendo estremamente leggera risente molto delle correzioni e dei movimenti indotti dal pilota, quindi la cosa migliore è mantenere la posizione che ci risulta più comoda in sella e non cercare strani spostamenti in ingresso ed uscita dalle curve.

Dopo un po' di giri ci rendiamo conto che stiamo girando in una pista da go kart con una moto da strada e ci stiamo divertendo come se fossimo in un circuito di ben altro calibro.



Con l'andare dei giri ci imbattiamo in un supermotard che sta provando e tentiamo di seguirlo, lui con la classica guida piede fuori moto sdraiata e noi dietro ginocchio fuori alla ricerca di contatto con il suolo, due stili diversi due moto diverse tanto divertimento.



Ci stupiamo per come siamo riusciti a tenere tranquillamente il ritmo di quest'ultimo; e tutto questo nonostante le grandi differenze tra i mezzi e la loro differente specializzazione.

Giro dopo giro l'idea e la fantasia corre alle strade di montagna o i misti stretti con brevi rettilinei..... Si siamo sicuri che questo sia il suo terreno di caccia ideale; pensate una moto con un peso ed un'agilità da supermotard che si guida come una supersportiva!!!!

Insomma la VUN è proprio divertente, inoltre, ha anche la peculiarità che ve la potete far fare su misura!

Si parte da una base già molto ben equipaggiata che costa 12.850 € franco fabbrica iva inclusa; poi sfogliate la lista delle personalizzazioni ed accessori e lasciate correre la fantasia; alla fine vi attenderà una bella strada, tanta passione ed un grande sorriso sotto la visiera.

Buon divertimento a quanti diventeranno possessori di questo oggetto unico!!



SCHEDA TECNICA

Tipo motore

ROTAX / BOMBARDIER

Benzina Senza Piombo 95 RON

Alesaggio e corsa

100x83 mm

Cilindrata totale

652 cc

Rapp. di compressione

9,7 : 1

Distribuzione Doppio albero a cammes in testa (DOCH) 4 valvole

Potenza max all'albero

45 kW (54 Cv) a 7.000 giri/minuto

Coppia max all'albero

6 kgm (58,9 Nm) a 5.000 giri/minuto

Alimentazione

Corpo farfallato Rotax-Dell'Orto da 52mm con doppio iniettore

Accensione

Elettronica digitale, con due candela per cilindro, integrata con l'iniezione

Avviamento

Elettrico

Scarico

silenziatore con catalizzatore (Euro 3)

Lubrificazione

A carter secco con serbatoio olio separato.

Cambio

a 5 rapporti, rapporto di trasmissione:

Frizione

Dischi multipli in bagno d'olio con comando idraulico

Trasmissione secondaria

A catena

Telaio

Struttura mista in tubi e piastre in lega ricavate dal pieno

Forcella Ceriani Teleidraulica steli Æ 46 mm fissaggio pinze radiali.

Sospensione posteriore

Forcellone schema "cantilever" ammortizzatore teleidraulico Escursione ruota 128 mm.

Freni

Ant.: Brembo a disco flottante in acciaio inox Æ 320 mm. Pinze con fissaggio radiale a quattro pistoncini 4 pastiglie.

Post.: Brembo a disco d'acciaio inox Æ 220 mm. Pinza a due pistoncini diametro Æ 32 mm e

Cerchi

In lega d'alluminio a raggi

Ant.: 3,50 X 17" Post.: 4,50 X 17"

Pneumatici

ant.: 120/70 ZR 17
post.: 160/60 ZR 17

Dimensioni

Lunghezza max 1980 mm
Larghezza max 740 mm (al manubrio)
Interasse 1386 mm
Altezza sella 800
Peso
135 Kg a secco
Serbatoio
Capacità 14 litri, di cui riserva 2 litri

