

Österreich 3,90 €

Schweiz 6,80 sfr BeNeLux 4,10 € Finnland 5,10 € Griechenland 5,20 € Italien 4,60 € Norwegen 45,- nok Spanien 4,60 €

weltexklusiv



**BUELL Ulysses XB12X**



**SUZUKI GSX-R 600**



**SUZUKI B-King 600**



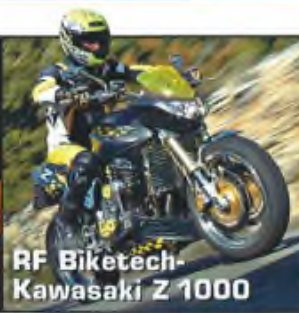
**TRIUMPH Daytona 680**



**YAMAHA YZF-R6**

# NEU 2006

4 Tuning-Bikes  
**VORSICHT wild!**



RF Biketech-  
Kawasaki Z 1000



Bike Side-Honda  
CB 1300



Wegmann-Suzuki  
GSX 1507



Krause-Yamaha  
XJR 1300

Erster Vergleichstest

Kawasaki ER-6n  
Suzuki SV 650

# FAST nackt!



# LEICHTIGKEIT UND LEIDENSCHAFT

Seit 1969 veredelt die italienische Firma NCR Ducatis. Mit der Millona baute die Tuningschmiede nun erstmals ein eigenes Motorrad. Die Philosophie der Rennmaschine: Leichtbau und Exklusivität.

Von Volkmar Jacob; Fotos: Jacek Bilski

**R**acing-Spirit bestimmt die Atmosphäre auf der Rennstrecke von Brünn, erst vor wenigen Tagen gastierte die Supersport- und Superbike-WM auf dem tschechischen Rundkurs. Der WM-Tross ist zwar schon weitergezogen, doch noch immer kann man den Geist von Wettkampf und Geschwindigkeit förmlich greifen. Ein idealer Zeitpunkt also, um ein paar Runden auf der exklusiven NCR-Ducati Millona zu drehen.

Wobei die Millona (sinngemäß etwa „Prachttausender“) bereits im Stand begeistert. Die schicke Italienerin aus Lazzaro bei Bologna glänzt mit Top-Verarbeitung. So zieren piekfeine Schweißnähte das Stahlrohrgeflecht des Eigenbaurahmens, der einen Ducati-Twin als tragendes Element beherbergt. Durch Rahmen und Motor läuft die Achse der selbst entwickelten, formschönen und sauber gearbeiteten Alu-Schwinge. Diese nimmt an ihrer Oberseite das Federbein auf. Die Besonderheit daran: Die Aufnahme verfügt über einen Exzenter, der die Anlenkung des Monoshocks an die Schwinge in verschiedenen Winkeln zulässt. Demzufolge beeinflusst er auch die Geometrie der Maschine. Sachkundigen eröffnen sich dadurch jede Menge Set-up-Varianten – weniger Geübte können sich dabei jedoch ziemlich verzetteln.

Auch an ihrer Front bietet die Millona einige Einstellmöglichkeiten, die ihre Geometrie verändern. So stehen fünf verschiedene Einsätze für die Gabelbrücken zur Wahl; jeder korrigiert das Offset (Gabelversatz) um zwei Millimeter. Die Inlays bestimmen die Distanz zwischen Gabelrohren und Lenkkopf, was Nachlauf sowie Radstand ändert und folglich die Fahrstabilität und das Handling beeinflusst.

So weit zur Theorie. Die wesentlich aufregendere Praxis bescheinigt dem Italo-Renner eine superbe Stabilität und





Die Millona kennzeichnen Top-Verarbeitung und feinste Materialien. Der luftgekühlte Ducati-Zweiventiler bollert sonst unter anderem in der Multistrada und wurde für den Italo-Renner getunt



formidable Handlichkeit. Einfach Klasse, wie satt die Tausender in den meist bergab führenden, ewig langen Radlen von Brünn legt. Zudem sticht sie exakt wie ein Laser in die Ecken und meistert Wechselkurven, wie beispielsweise die Links-Rechts-Kombination aus dem Omega heraus, mit bestechender Leichtigkeit. Dabei fährt sie nahezu beliebig enge Bögen. Diese Performance wird – nebst der ausgeklügelten Balance und dem gelungenen Set-up der Öhlins-Federelemente – erst durch das konkurrenzlos niedrige Gewicht von trocken zirka 120 Kilogramm möglich.

Der Ausbau des Anlassers und die Verwendung feinsten Materialien wie Titan, Magnesium und Kohlefaser tragen wesentlich zum Federgewicht bei. Aus Karbon bestehen sämtliche Verkleidungsteile, das Rahmenheck und der Tank. Auspuff, Fußrasten, Kupplungsdeckel, die Distanzstücke der Kettenspannung, einige Motorkomponenten sowie die meisten Schrauben sind aus Titan gefertigt. Das Testmotorrad rollte auf Magnesium-Rädern; es stehen auch Kohlefaseräder zur Wahl.

Diese sind mit Stahlbremscheiben im Wave-Design bestückt, in die sich die

Beläge der radial verschraubten Brembo-Monoblock-Bremssättel verbeißen. Eine äußerst schlagkräftige Kombination. Selbst heftige Verzögerungen bergab, wie sie vor der ersten engen Links nach Start/Ziel zelebriert werden, meistert die Anlage mit Bravour. Weites Hineinbremsen in Kurven, Pflichtübung auf der tschechischen Rennstrecke, gelingt aufgrund der guten Dosierbarkeit vortrefflich.

Der Ducati-1000-DS-Motor der Millona bollert im Originalzustand unter anderem in der Multistrada und leistet dort 84 PS. Für den Einsatz im Racing-Bike ist der V2 freilich getunt. Über Details hierüber schweigen sich die Signori von NCR beharrlich aus; doch immerhin ein paar Einzelheiten drängen über ihre schmalen Lippen. Das selbst entwickelte Ram-Air-System mündet in einer riesigen Airbox zwischen den Zylindern. Von dort gelangt die Luft durch 50 Millimeter (Serie: 45) große Drosselklappen in die Zylinderköpfe. Die (noch) serienmäßigen Nockenwellen befehligen Titanventile, die Pleuel stammen aus eigener Fertigung. Aufwendigste Tuningmaßnahme ist die Hubraumerweiterung: Eine um vier Millimeter größere

Bohrung (98 Millimeter) hebt den Hubraum auf 1078 cm<sup>3</sup> an. Die Programmierung des Motormanagements erfolgte über einen speziellen Zünd-Einspritzrechner.

Zirka 107 PS sollen NCR zufolge an der Kupplung anliegen; ein durchaus glaubhafter Wert, denn der Motor agiert sehr lebendig und tritt kraftvoll an. Dazu hängt er tadellos am Gas; Dosierbarkeit, Leistungsverlauf und Laufkultur sind vorbildlich. Ein prima Antrieb also, der vehement aus den Ecken powert. Auf den langen Geraden und den steilen Bergauf-Passagen von Brünn lässt er allerdings etwas Schmalz vermissen. Da ziehen kraftstrotzende Boliden an der Italienerin vorbei – bis zum nächsten Geschlängel.

In drei Versionen bietet NCR den Renner an. Näheres dazu unter [www.ncr-factory.it](http://www.ncr-factory.it). MOTORRAD testete die werkeigene Rennmaschine „Millona factory“, die dem Topmodell „Millona One Shot“ sehr nahe kommt. Preis: 37 000 Euro plus Mehrwertsteuer. Mit weniger erlesenen Materialien und ohne Motortuning sind 23 500 Euro fällig. Hoher Seltenheitswert und jede Menge Racing-Spirit ist allen Millona-Modellen gemein – nicht nur in Brünn. ■



Der Kupplungsdeckel aus Titan ist eine Augenweide



Liebe zum Detail: formschöner und sauber gearbeiteter Tankdeckel mit NCR-Logo



Fünf verschiedene Einsätze stehen für die NCR-Gabelbrücken zur Verfügung



Typenschild mit Seltenheitswert: Die Doppelnull identifiziert den Versuchsträger

## NCR-DUCATI MILLONA

### DATEN

■ **Motor:** luftgekühlter Zweizylinder-90-Grad-V-Motor, je eine oben liegende, über Stirnrad und Zahnriemen angetriebene Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Desmodromik, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 50 mm, keine Abgasreinigung, hydraulisch betätigte Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub	98 x 71,5 mm
Hubraum	1078 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	k. A.

■ **Nennleistung** 79 kW (107 PS) bei 8300/min  
 ■ **Max. Drehmoment** k. A.

■ **Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 200 mm, Vierkolbenfestsattel.

■ **Magnesium-Räder** 3.50 x 17; 6.0 x 17  
 ■ **Reifen** 120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1400 mm, Lenkkopfwinkel 67 Grad, Nachlauf 99 mm, Federweg v/h 120/130 mm, Sitzhöhe 880 mm, Gewicht trocken 120 kg, Tankinhalt 14 Liter.

■ **Garantie** keine  
 ■ **Farbe** nach Wunsch  
 ■ **Preis** 37 000 Euro zzgl. Mehrwertsteuer