

PS

Das
Sport-Moto
Magazin

Deutschland € 3,30
Nr. 7/Juli 2003

Österreich € 3,70; Schweiz sfr 6,50;
Spanien € 4,40; Finnland € 5,20; Belg/Lux € 3,90;
Italien € 4,40; Griechenland € 4,90; € 3,95 E

4 190349 603300 07

GEWINNSPIEL
HOLEN SIE SICH EINE
KAWASAKI Z 1000

SUPERMOTO

MZ 125 SM/
KTM 200 SX/
KTM 640 LC4 SM/
YAMAHA WR 500

CONTEST I

APRILIA FALCO/
HONDA FIRESTORM/
SUZUKI SV 1000 S

CONTEST II

KAWASAKI
ZX-6R/
TRIUMPH
DAYTONA 600

TECHNIK

MOTOGP-KONZEPT

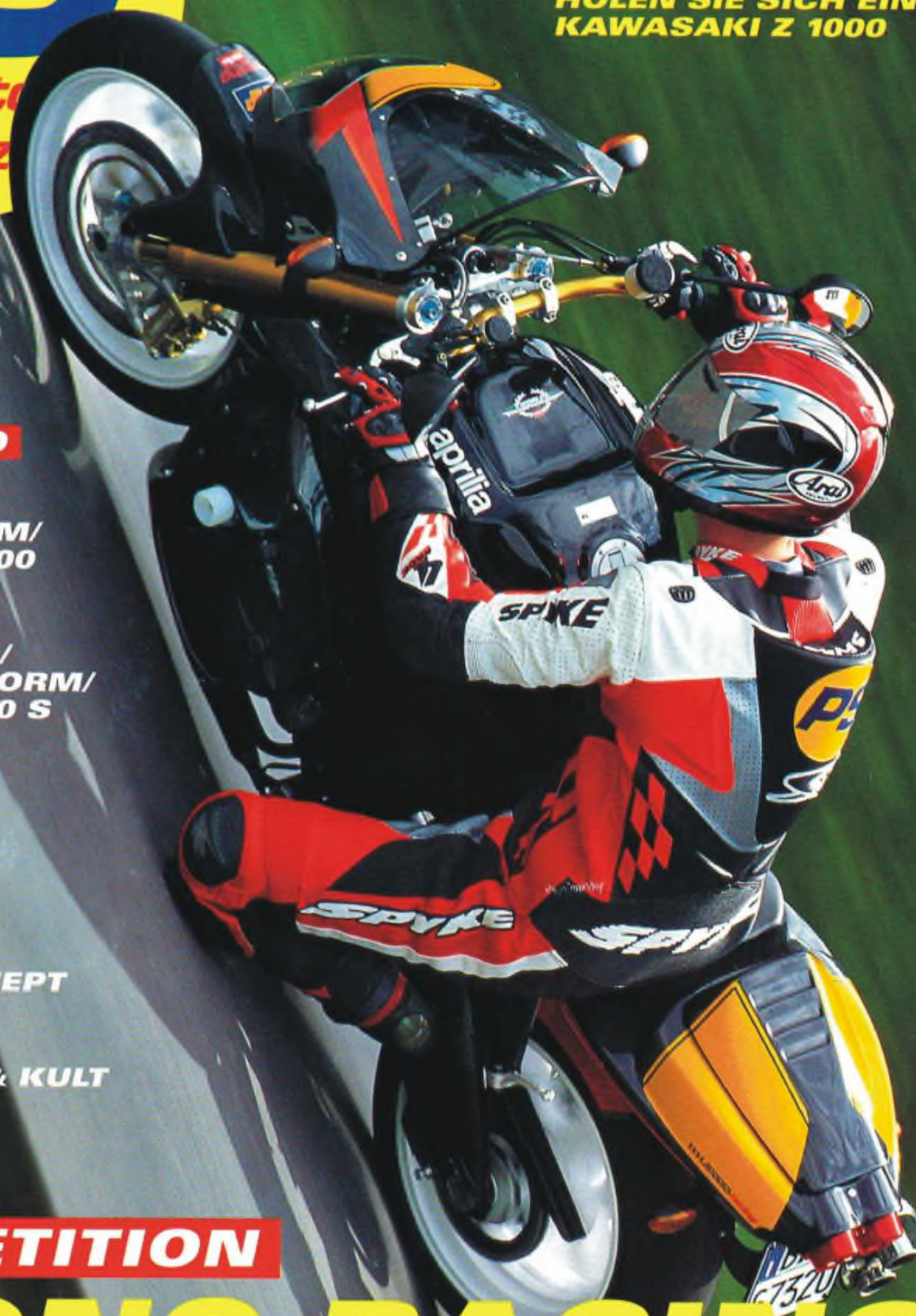
SPORT

NEWS, FACTS & KULT

COMPETITION

TUONO RACING

MONSTER S4R/KAWASAKI Z 1000



1:1

Wenn sich
Gewicht und
Leistung
eins zu eins
gegenüberstehen,
reichen dem Sportler
auch knapp über
100 PS. Die NCR-
Ducati 1000 NE
zeigt es.





schönheit **IN JEDEM DETAIL**



Die Jungs bei der italienischen Tuningschmiede NCR, das sind Verrückte. Die schrauben mit Hingabe, haben einen irrsinnigen Spaß daran, Motorräder zu bauen. Und das Titan liegt dort in rauen Mengen bereit“, schwärmt der Schorndorfer Ducati-Händler Peter Hegemann. Das glauben wir aufs Wort, wenn dabei Preziosen wie die NCR 1000 NE herauskommen. „Ein Kunde hat sie gesehen und sofort gesagt: Die muss ich haben.“ Und weil Menschen mit ausgefallenen Wünschen bei Hegemann gut aufgehoben sind, brachte er vom nächsten Besuch in den NCR-Hallen die Kleinserien-Maschine mit.

Schon ihr Anblick verschlägt dem Kenner den Atem. Vor allem, wenn er weiß, was dahinter steckt: nämlich das Bestreben, 110 Kilogramm bei 110 PS zu realisieren.

„Wir haben auf unserem Prüfstand 106 PS am Hinterrad gemessen“, erklärt Hegemann. Und das Gewicht liegt um die 118,5 Kilogramm. „Aber da lassen sich locker 8 Kilogramm einsparen. Schließlich ist noch der komplette Anlasser samt großer Batterie drin.“

Der Aufwand, den NCR treibt, um dieses enorm niedrige Gewicht zu erreichen, ist hoch: etwa beim Rahmen aus zierlichem Chrommolybdän-Rohr. Er beschränkt sich nur auf absolut notwendige Rohre, die mit blitzsauberen Schweißnähten aufeinander treffen.

Das Rahmenheck besteht aus Titan. Auspuffanlage und Rasten

ebenfalls. Dazu jede einzelne Schraube im Motor. Gabelfüße, Motorhaltebolzen – allein sie sparen 800 Gramm, selbst die Ölleitungsfitings: Titan. Die Pleuel, natürlich geschmiedet aus Titan.

Da muten die Magnesium-Gabelbrücken und die geschmiedeten Magnesium-Felgen von Marchesini fast schon profan an. Aber sie sparen ebenfalls sehr viel Gewicht: Die vordere Felge wiegt nur 1,6 Kilogramm.

Ursprünglich war auch die Schwinge aus hauchdünnem Titan-Blech geschweißt. „Aber sie war nicht steif genug“, weiß Hegemann. Deshalb entschied man sich

106 PS: 118,5 kg

für ein Exemplar aus Leichtmetall mit Exzenter-Aufnahme für das Federbein. Ursprünglich war ein Double-System-Luftfederbein vorgesehen, weil der künftige Besitzer aber auf Rennstrecken nicht auf einen Fahrwerkservice vor Ort verzichten wollte, wurde ein Öhlins-Dämpfer eingebaut.

Den handgetriebenen Tank umhüllt 0,6 Millimeter dünnes Leichtmetall-Blech. Das Streben nach Leichtigkeit zeigt sich auch in Details wie der filigranen hinteren Bremsscheibe, dem Titan-Kuppelungsdeckel und dem Magnesium-Motordeckel. Ehrensache, dass dahinter eine Ergal-Schaltwalze die Gangwechsel steuert.

Bei so viel Leichtbau konnten die Maßnahmen zur Leistungssteigerung moderat ausfallen. Kolben mit 98 Millimeter Bohrung statt 94 mm hieven den Hubraum des luftgekühlten Twins mit Doppelzündung auf 1078 cm³. Um das Atmen zu erleichtern, wuchsen die Ventile – natürlich aus Titan und in Sitzen aus Beryllium gebettet – im Tellerdurchmesser um 4 Millimeter. Dazu ein spezieller Einspritzrechner, das war's auch schon. Die NCR 1000 NE ist ein Traum. Und – vielleicht – etwas verrückt.



Motor:
luftgekühlter
Zweizylinder-
Viertakt-V-Motor
Bohrung/Hub:
98/71,5 mm
Hubraum:
1078 cm³
Leistung:
106 PS
Gewicht:
118,5 kg
Preis:
40 000 Euro

Text: Andreas Bliot; Fotos: Jörg Kinastle

