

KICKSTART



2006 modellen gereden :

Buell XB 12X Ulysses
Moto Guzzi Griso
Yamaha YZF-R1 & SP

superspeciaal

Het Monster van Loch Ness

7/11 Suzuki Streetfighter

test

Voxan Black Magic

2006 nieuws van :

Kawasaki
ZZR 1400
ZX-10R
EN-6f

Honda
CBF 1000
VFR 800
Deauville
Fireblade

Suzuki
GSX-R 600
GSX-R 750
GSF 1200 Bandit

Aprilia
Pegaso Trial
Tuono R

NCR **Millona**

Ducati
Monster S2R 1000

Yamaha
YZF-R6
MT-03
FZ1 Fazer



VFR 800FI V-TEC

Een nieuwe body voor Honda's VFR en een licht gewijzigd V-TEC systeem waarin de overgang van twee naar 4 kleppen per cilinder nu nog soepeler en minder voelbaar moet zijn. Het toerental waar- op de motor overschakelt is

daartoe ook iets naar beneden geschoven van 6.800 tpm naar 6.600 tpm.



Het toerental waarop het blok weer van vierklepper terug gaat naar tweeklepper is ook lager gekozen en ligt nu op 6.100 tpm. Ook het injectie-systeem, met ECU en injectoren geleend van de Fireblade, werd aangepast voor een vloeiender gasrespons. Verder weinig nieuws voor de VFR die al zo verschrikkelijk lang in ontwikkeling is bij

Honda, dat je je haast niet kan voorstellen dat ze het model ooit nog verder zullen kunnen perfectioneren...

CBR 1000RR Fireblade

Datzelfde geldt ook voor dat andere Honda-boegbeeld: de Fireblade. Zoals ook Yamaha voor modeljaar 2006 tot in de kleinste detail is moeten gaan om haar R1 nog weer op een iets hoger niveau te krijgen, zo worstelt Honda al jaren met de vraag: 'Hoe krijgen we die perfecte Fireblade nog perfecter?' Het antwoord zit hem, voor modeljaar 2006 eveneens in de details. De body werd nog weer iets scherper en agressiever met een directe verwijzing naar de RC 211V MotoGP racer. Ook voor de doorontwik-

keling van het vier-in-lijn Blade blok wijst Honda naar haar ervaringen met de VS van de RCV. De inlaatpoorten werden gewijzigd en de uitlaatpoorten vergroot. De verbrandingskamers zijn nu kleiner en de compressie steeg van 11,9 : 1 naar 12,2 : 1. Nieuwe dubbele concentrische kleppen aan de inlaatkant maken het mogelijk dat het toptoerental van de Fireblade veilig steeg van 11.650 naar 12.200 tpm. Ook de vorm van de inlaatkleppen werd gewijzigd en de krukas werd uit een sterker legering gemaakt om de extra belasting van de hogere toerentallen te kunnen weerstaan. Ook de nokkenassen zijn stijver en lichter uitgevoerd.

Het levert geen hoger topvermogen op, maar wel een, tot de top, in zijn geheel hoger liggende powerband. Gewichtswinst is er met name bij de radiator (500 gram) en het uitlaatsysteem (bijna anderhalve kilo).

De totale gewichtswinst voor de 2006 Blade bedraagt 3 kilo. Minieme details, millimeters en tienden van graden ook in de wijzigingen aan het rijwielgedeelte die erop gericht zijn de Fireblade nog makkelijker en sneller te laten reageren op de rijder-input. Nog even, en je hoeft als Fireblade rijder helemaal geen spier meer te verroeren...

Pure racer: NCR Millona

De ultieme 'Twin-trackbike'! Zo noemt de Italiaanse specialbouwer NCR haar nieuwe 'Millona'.

Het 'Scuderia NCR' is voor de Italië-kenners onder u een bekende naam. De tuners van NCR hadden in het verleden nauwe banden met de Ducati-fabriek en fungeerden min of meer als externe raceafdeling. Inmiddels is NCR ingelijfd door de Poggipolini groep en heeft men nu een eerste complete 'eigen' NCR racer gebouwd. De NCR Millona werd ingezet in de Italiaanse Ducati Desmo Challenge: een competitie voor uitsluitend racers, aangedreven door een Ducati blok. Alle vier de races van de Challenge werden gewonnen door de NCR Millona, die daarmee dus ook in staat bleek de veel sterkere Ducati vierkleppers achter zich te laten. (Een goede rijder doet ook veel, overigens...) NCR bouwt nu klantversies van deze racer, die dus niet geschikt is voor de openbare weg. Zowel het Chro-Mo frame als de aluminium swingarm zijn van NCR zelf en worden in het



Racer

eigen atelier met de hand opgebouwd. Met Ohlins vering, Marchesini wielen en Brembo remmen haalt NCR haar onderdelen alleen van de bovenste plank. De Italiaanse designer Aldo Drudi tekent voor het design van de body. De Millona wordt opgebouwd in drie verschillende versies: De 'Millona', met 82 pk aan het achterwiel en een gewicht van 135 kilo kost 23.500 Euro. De Millona R is 10 kilo lichter en kost 30.300 Euro en tenslotte het topmodel de

Millona 'Oneshot' met een door NCR getuned 97 pk sterk blok en een drooggewicht van 120 kg. Voor die laatste supersnelle versie moet dan wel een bedrag van 37.000 neergeteld worden. De motor wordt naar wens en na opdracht handmatig geassembleerd, de bouwtijd en daarmee levertijd is circa twee maanden. De Millona is vanaf nu leverbaar en in Nederland en België verkrijgbaar via Bitubo-Raceservice.nl

