

La passione motociclistica

SUPER

# WHEELS

4,00 €

n. 104 - AGO/SETT 2005 - 4,00 Euro

## La **CORSARO** all'arrembaggio!

*Test su strada della nuova Morini*

## Kawasaki ER-6n

*Tutta nuda, nuova e bicilindrica*

### Test

*MV Agusta Brutale 910 (+Kit)*

*Ducati 999 Performance*

*NCR Millona*

*KTM 640 Prestige*

*I Gilera Runner*

### Testa a Testa

*Yamaha FZ6 Vs Honda Hornet*

*Yamaha R1 Vs R1 Team DFX*

*BMW R 1150 GS Vs KTM Adventure*

### Sport

*Beltramo dai box*

*Abbiamo corso al Ninja Trophy*

*Abbiamo corso a Gorle per suor Isolina*

*Una gara a Brno*

### Attualità

*Gamma enduro Beta*

*Un weekend a Imola*

*Saliamo sulla Ducati Xerox*

*La sicurezza stradale*

*Una giornata con i Falchi*

*Bikermeeting di Garmisch*

*Viaggio in Grecia*





**Extra light...  
ma quanto gusto!**

120 chili, 97 cavalli e una ciclistica agile almeno quanto quella di una 250 da GP: sono le credenziali della Millona, costruita a mano in serie limitatissima (10 pezzi) dalla NCR

di Leslie Scazzola - Foto Xaus.it

## la MOTO

**LA MILLONA** è il primo progetto NCR da quando il celebre marchio è stato rilevato da Poggipolini Group. Il nome NCR è legato storicamente a doppio filo con la Ducati, è quindi inevitabile che per la prima realizzazione sia stato adottato un bicilindrico a L "made in Bologna", la possibilità di schierarsi al via delle categorie Supertwin ha poi dato il via alla realizzazione della moto sulla base del "Desmodue" raffreddato ad aria della serie Dual Spark.

Il progetto verte su un concetto chiaro, e cioè la volontà di realizzare una moto estrema, tecnologica e sportivissima, ma anche gestibile e sfruttabile da una molteplicità di piloti, adattandosi così sia a vincere in pista nelle competizioni sia a diventare uno "strumento da divertimento" per quei pochi fortunati che potranno acquistarne un esemplare. Proprio così, perché la Millona non è destinata a rimanere confinata tra i cordoli di un circuito, bensì è in fase di definizione anche una versione omologata e utilizzabile su stra-

da. Il prezzo sarà elevato, come si conviene ad un marchio che vuole diventare un "atelier della moto" e che quindi sarà in grado di realizzare ogni modello sulla base delle richieste del cliente.

In questo test abbiamo avuto la possibilità di salire sulla moto *factory* portata in gara da Paolo Bentivogli, che ha fruttato la vittoria nel trofeo Ducati categoria Open 2 valvole e che primeggia nel campionato Supertwin; in realtà le versioni sono tre: la "base", per così dire, con motore da 82 CV (venduta a 23.500 Euro), la "R" che monta il propulsore nella stessa configurazione ma può vantare diversi particolari in magnesio e titanio (30.300 Euro) e la "One Shot", da cui deriva la versione provata, che raggiunge i 97 CV ed è assemblata con la migliore tecnologia e coi materiali più pregiati (37.000 Euro).

Per le tre versioni i clienti potranno dare libero sfogo alla fantasia, usufruendo delle numerose parti speciali inserite nel catalogo NCR: particolari della ciclistica, del motore, dell'elettronica e accessori di pa-

lese estrazione racing. Le moto saranno ovviamente numerate, e se nel 2005 sono state prodotte una decina di moto, le prospettive future parlano di consegne in tutto il mondo e quindi un numero che crescerà, pur mantenendo fede all'esclusività che contraddistingue una moto completamente costruita a mano.



## il DESIGN

IL DESIGN DELLA MILLONA è stato curato da Aldo Drudi, noto designer conosciuto ai più per le sue realizzazioni grafiche sui caschi dei piloti. Anzitutto si è cercato di sottolineare la leggerezza della moto e delle sue forme, e per fare questo si è optato per una semi carenatura che lascia in vista il motore, nonché per dimensioni estremamente compatte. Le forme sono arrotondate e prive di spigolature, decisamente controcorrente rispetto alle ultime tendenze. Il cupolino e i fianchi sono in un solo pezzo (in carbonio) e prevedono solo due piccole prese d'aria poste lateralmente, più per esigenze estetiche che tecniche. Il plexiglass è bombato e sviluppato verso l'alto, plasmato attorno alla sagoma "massiccia" del pilota NCR.

Il serbatoio mostra anch'esso una forma arrotondata e priva di spigolosità, oltre ad uno sviluppo verticale notevole, mentre il codino è sfuggente e rivolto verso l'alto, a nascondere il silenziatore di scarico. Il primo esame estetico ci fa ammirare una moto certamente piacevole, ma non particolarmente personale, o almeno non certo innovativa; un esame più attento invece,

porta alla luce il motivo di una scelta stilistica poco aggressiva: si è voluto dare risalto ai particolari tecnici che compongono questa moto, come la splendida forcella Ohlins, il forcellone in alluminio (fatto a mano) o ancora il telaio reggi sella interamente in carbonio. Finezze che solo uno sguardo attento potrà notare, visto che tutte le "prelibatezze tecnologiche" che compongono la Millona sono inserite a regola d'arte in un contesto che non è mai pacchiano o eccessivamente evidente, pur avendo tutti i motivi per esserlo.



## la TECNICA

**IL MOTORE** Ducati Dual Spark è il classico bicilindrico raffreddato ad aria a due valvole per cilindro che equipaggia le ultime creazioni della casa bolognese. Alla NCR hanno lavorato sull'elettronica, dotando la Millona di un impianto EFI euro 1, sostituendo gli alberi a camme con altri dal profilo più spinto e, in generale, sugli organi interni al fine di migliorare le scorrevolezze. Inoltre sono stati adottati altri particolari racing, come la frizione antisaltellamento STM e il radiatore dell'olio maggiorato.

Con questi interventi viene dichiarata una potenza vicina ai 100 CV a 8300 giri, ma sono attualmente in fase di realizzazione e collaudo alcuni particolari in grado di far aumentare il regime di rotazione e donare al propulsore qualche altro cavallo di potenza massima. La NCR MILLONA è stata progettata partendo dal Rapid Prototyping (tecnologia che appartiene al Poggipolini Group), come avviene per le monoposto di F1 o in campo aerospaziale, e che consiste nella realizzazione in plastica di tutte le parti della moto in forme e

misure reali, così da poter velocizzare al massimo lo sviluppo delle forme e degli ingombri.

Il telaio è in tubi di acciaio, ma è allo studio una realizzazione con telaio in titanio sulla base della richiesta specifica di un cliente. La forcella è la Ohlins regolabile con steli di 43 mm Ø adottata sulla 999R, e anche per il mono posteriore si è adottata l'unità collaudata del marchio svedese, pur rivedendo l'idraulica e le tarature di base. L'impianto frenante anteriore si compone dell'immane pompa Brembo di tipo radiale (lo è anche quella della frizione) e di dischi Braking a "margherita" morsi da pinze a quattro pistoncini, anch'esse ad attacco radiale. Per quanto riguarda i cerchi sono in fase di studio diverse soluzioni: sulla moto provata sono installati dei PVM con canale posteriore di 6 pollici, ma sulle moto in versione "clienti" sono montati cerchi Marchesini in magnesio o, a richiesta, dei BTS in carbonio, al fine di scendere ancora con il peso globale.

## Tecnica

|                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| Motore/ciclo            | Bicilindrico/4T         |
| Alésaggio x corsa       | 94,0x71mm               |
| Cilindrata              | 992 cm <sup>3</sup>     |
| Rapp. di compressione   | n.d.                    |
| Distribuzione           | Desmodromica/2V         |
| Potenza CV/giri/        | 97/8300                 |
| Coppia kgm/giri/        | n.d.                    |
| Alimentazione           | Iniezione elettronica   |
| Raffreddamento          | Aria/olio               |
| Lubrificazione          | Carter umido            |
| Trasmissione finale     | Catena                  |
| Cambio                  | 6 marce                 |
| Telaio                  | Traliccio in tubi       |
| Materiale               | Acciaio                 |
| Sospensione anteriore   | Forcella USD (43 mm Ø)  |
| Escursione              | n.d.                    |
| Sospensione posteriore  | Monoammortizzatore      |
| Escursione              | n.d.                    |
| Avancorsa               | n.d.                    |
| Inclin. del canotto     | n.d.                    |
| Freno anteriore         | Doppio disco (320 mm Ø) |
| Freno posteriore        | Disco (220 mm Ø)        |
| Pneumatici (ant.-post.) | 120/70x17-180/55x17     |
| Altezza sella           | n.d.                    |
| Interasse               | n.d.                    |
| Peso a secco            | 120 kg                  |
| Serbatoio               | n.d.                    |





A sinistra la frizione STM Evolution, mentre sopra notiamo i dischi freno Braking a margherita. Sotto, un vero capolavoro: il telaio reggi sella in carbonio realizzato in pezzo unico.



Il team NCR è composto da persone giovani e appassionate. Da sinistra: Mirko Serriano con Michele e Riccardo Poggipolini.



## la DINAMICA

**LA MILLONA** è una moto da corsa e, in quanto tale, per valutare il suo comportamento dinamico è necessaria una esperienza specifica. Per intenderci: le sue reazioni e le risposte della ciclistica alle sollecitazioni sono vicine a quelle di una moto da GP piuttosto che a quelle di una sportiva stradale, e questo è avvertibile fin dal primo istante.

Accomodandosi in sella si scopre una posizione di guida raccolta, pedane alte e arretrate (anche se non troppo sacrificate) e due semi manubri bassi e spioventi che costringono a sdraiarsi sul serbatoio. Da fermi, movendosi sulla sella per cercare la posizione più adatta, ci si rende conto subito della leggerezza estrema e la conferma avviene percorsi i primi metri: la

reattività è incredibile, quasi inquietante. Ogni movimento del pilota si traduce in una reazione della ciclistica tanto rapida da consigliare alcuni giri per prendere confidenza.

Le Metzeler Racetech necessitano appena di qualche curva per entrare in temperatura, ma il nostro apprendistato con la Millona dura qualche giro in più. La moto è così rapida nell'eseguire gli ordini che sembra addirittura anticipare le richieste del pilota, e questo, unito al motore dotato di rapporti cortissimi e alla tendenza al ribaltamento in accelerazione praticamente in ogni marcia, consiglia di studiarci un po' su. La Millona è una moto da corsa pura e semplice, e come tale ha un limite così elevato da essere diffi-

cilmente avvicinabile da un utente normale. Ad esempio ci si trova spesso a frenare in anticipo di qualche metro, visto che l'impianto, se sollecitato con la forza dovuta, mette in mostra una decelerazione potentissima e sconcertante; o ancora si è portati a riprendere più volte la traiettoria impostata nell'inserimento di curva, a causa dell'incredibile rapidità di esecuzione sulla base della quale il pilota si deve riparametrare.

Non bisogna guidare di forza, questo mai, solo calibrare attentamente ogni movimento o gesto, adattarsi insomma alle quote ciclistiche estreme, al peso piuma e alle caratteristiche pistaiole sotto ogni aspetto. Non è necessario quindi spostare molto il peso del corpo all'interno della





curva, visto che al minimo segnale la Millona va ad aggredire il punto di corda della svolta, forte anche di gradi di inclinazione quasi imbarazzanti. A centro curva si scopre un avantreno molto caricato, e se da un lato questa caratteristica ha il pregio di aumentare la maneggevolezza, dall'altro ci siamo dovuti adattare ad una leggera tendenza dello sterzo a "prendere sotto" in appoggio, a testimonianza delle scelte ciclistiche esasperate adottate su questa moto. Acquisita però un minimo di conoscenza della moto, si scopre che questa caratteristica si affievolisce nel momento in cui si riesce ad adottare una guida più fluida, soprattutto quando si riesce a percorrere la traiettoria in curva con un filo di gas, così da alleggerire l'avan-

treno e rendere la ciclistica più neutra.

Così facendo si può poi sfruttare la coppia del propulsore in uscita, senza tirare il rapporto al limitatore (9200 giri) bensì inserendo il rapporto superiore già attorno agli 8500, regime oltre il quale il bicilindrico cala bruscamente di potenza. Così si snocciolano le marce una dietro l'altra in rapidissima successione, accompagnati dal rumore cupo e possente proveniente dal grosso silenziatore di scarico prodotto dalla HPE e soprattutto sfruttando un calo di giri minimo tra un rapporto e l'altro.

Ad una cosa bisogna abituarsi, e in fretta: l'eccezionale tendenza all'impennata praticamente in ogni marcia (data certamente dalla leggerezza globale ma anche dall'interasse estremamente contenuto)

che spesso porta ad affrontare i rapidi cambi di inclinazione con l'anteriore che "galleggia". Nessun problema comunque, per sfruttare al meglio la sconcertante maneggevolezza basta riuscire a spostare il peso del corpo sull'anteriore, stile che peraltro viene abbastanza naturale vista la compattezza dell'insieme e la vicinanza dei manubri al piano seduta.

La Millona è una moto da corsa, lo ripetiamo per l'ennesima volta, e pertanto va capita e sfruttata in pista. Un motore dotato di una buona "schiena" ma che non spaventa con cavallerie elevate, e soprattutto doti dinamiche che, una volta scoperte e "imparate", fanno sentire chi la guida un gran pilota le conferiscono una guida divertente e appagante, mai faticosa.