

COMPARATIVA 125 SPORTIVE

STUNT USA

SPECIALMA

# Special

Euro 4,50

(only for Italy)

NIKE

Numero 23 - Anno IV - marzo - aprile 2005 - Poste Italiane S.p.A. - Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB Roma

**TECNICA  
SCARICHI**

# BAD BIKES

LE 1000 ITALIANE ALLA FRUSTA

SPECIALE BIKE EXPO PADOVA

**SPECIAL TEST** TORNADO TRE  
NCR 1000NE  
F4 NOS

**MOTARD: APRILIA SXV 450**





*Una moto estrema,  
progettata per essere  
vincente in gara. Due vittorie al  
suo esordio nella Supertwins.  
Scorbutica e impegnativa come le GP  
di qualche anno fa, ma in grado di offrire  
emozioni uniche. Precisa, veloce e leggera:  
appena 120 kg grazie all'elevato utilizzo  
di titanio, Ergal e carbonio.  
Ma non costa poco: 35.000 €*

**Testo:** Lorenzo Baroni - baroni@specialmag.it

**Foto:** Igor Gentili - gentili@specialmag.it  
e Fotosport - info@fotosport.biz

**Tester:** Ermanno Bastianini e Lorenzo Baroni

# TOO LIGHT



**L**a morale non cambia e la ricetta per andare forte in moto (e non solo) è tanto semplice quanto ben conosciuta: rapporto peso-potenza bassissimo -del resto poco peso uguale tanta velocità in più, soprattutto in curva e in accelerazione- e un bel motore da sportiva sotto una moto col peso di una 125. Anche D'Annunzio del resto, nel suo romanzo "Lo Zibaldone", in tempi di certo non sospetti, così recitava: "La sua leggerezza è l'essenza della sua velocità". Insomma, qualora non fosse ben chiaro a tutti, l'idea di fondo su cui si basa il progetto della MilleOne, realizzata dalla scuderia NCR e da Poggipolini per correre e vincere nel Campionato Supertwins, è quella di costruire una moto che pesi decisamente meno di tutte le avversarie della categoria, seppur dotata del motore più performante tra quelli concessi dal regolamento. Una moto largamente vincente sulla carta, che non ha potuto fare a meno di confermare la sua efficacia e la sua valenza tecnica, anche nelle poche gare di campionato a cui il primo esemplare di MilleOne ha partecipato. Il palmarès della moto è già ben nutrito; partecipando infatti solo alle ultime tre tappe del campionato, la MilleOne ha collezionato ben due vittorie e una caduta quando era al comando. La sportiva della NCR viene anche affettuosamente chiamata "Millona", seppur di grande o particolarmente voluminoso questa moto abbia veramente ben poco, se non la cilindrata del suo generoso propulsore. Esile silhouette, leggera e sfuggente, tutta concentrata intorno all'inossidabile bicilindrico Ducati. Linee tese e veloci per questa moto dove tutto è ridotto all'essenziale, dopo una lunga ed efficacissima cura dimagrante di ogni componente.



## CHIAVE DI LETTURA

Una moto estrema da ogni punto di vista. Ha bisogno di piloti esperti e dal gran manico per fare la differenza ed esprimere appieno tutto il suo potenziale. È una moto spartiacque che sancisce e sottolinea le differenze tra i gli amatori e i professionisti del manubrio.

## SENSAZIONI ON BOARD

La moto scende in piega in modo deciso, sembra sempre di aver frenato troppo presto e di entrare troppo piano, anche dopo aver spostato in avanti tutti i riferimenti. Nei primi giri si avverte un basso feedback di stabilità, ma una volta capitone il comportamento la sua ciclistica tanto estrema diventa il segreto della sua forza e della sua velocità in pista.

« Più che su una sportiva da 1.000 cc sembra di essere in sella ad una 125 da GP o ad una minimoto »

- ⤴ Velocità di inserimento
- Agilità in staccata
- Percorrenza di curva
- Trazione
- Leggerezza

- ⤵ Avantreno nervoso
- Feeling di guida
- Comfort
- Eccessiva reattività



## CURIOSITÀ TECNICHE

La MilleOne è una moto che offre una miriade di spunti per curiosità e approfondimenti tecnici, sia perché si tratta di un prototipo realizzato per le corse, sia perché non si è lesinato quanto a soluzioni tecniche raffinate. Si va dal largo uso di titanio impiegato per la realizzazione di bielle e valvole di aspirazione e scarico, ai cerchi in magnesio, al forcellone, fino alla carenatura e al serbatoio completamente in carbonio. Tutto in funzione di una riduzione dei pesi che vede la massa totale scendere fino alla soglia dei 120 kg. Insomma poco più che una 250 da GP.



## ESTETICA

Linea esile e leggiadra quella della MilleOne, vestita di una smilza carenatura, con un voluminoso e aerodinamico cupolino, che la cinge fino a metà fiancate ed integra nella zona frontale una presa d'aria dinamica a forma di cassetta della posta [ricordate la Honda RS 250 ufficiale del 1994?] che alimenta il vorace air-box. Una pinna inferiore in carbonio chiude la parte bassa del motore e contiene la vaschetta per la coppa dell'olio, mentre il serbatoio in carbonio è tutto un pezzo con la prima parte del codino e con la sella del pilota, assolvendo così anche una funzione strutturale. La colorazione della carenatura è in monotinta grigia e riprende il colore dei cerchi oltre che quello più lucido del forcellone e del propulsore. Lo scarico alto con il silenziatore sotto il codino rende ancora più snella e filante la vista laterale di questa efficace moto da corsa. Come dettagli estetici notiamo il coperchio frizione forato, che lascia intravedere il meccanismo sottostante, il tappo del serbatoio in Ergal e le razionali pedane in titanio e alluminio.

## CICLISTICA

Il peso contenuto in soli 120 kg a secco ed i 1.400 mm di interasse, uniti ai 95 mm di avancorsa, rendono bene l'idea di quanto siano estreme le misure di questa moto. La disposizione dei pesi fa il resto nella definizione del suo comportamento dinamico, con il motore bicilindrico Ducati ad L stretto e posto molto in avanti, che rende nullo ogni "effetto bilanciere" della moto in curva. Tale disposizione aiuta non solo a spostare il baricentro in avanti, ma anche a concentrarvi la maggior parte delle masse. La parte posteriore è infatti totalmente scarica dal peso, con il serbatoio in carbonio realizzato in un unico pezzo con il codino e la sella del pilota, avendo funzione portante e strutturale e quindi privo di ogni telaio ausiliario. Il forcellone posteriore è un bellissimo scatolato in alluminio con il lato destro realizzato nella classica forma "a banana". I dischi anteriori sono degli aggressivi Braking Wave da 300 mm di diametro, frenati da pastiglie Brembo Racing; identiche

caratteristiche per il posteriore da 220 mm. Le tubazioni freno sono in treccia di carbonio e al loro interno scorre liquido Castrol Racing. La forcella è una Öhlins montata su ampie piastre di sterzo realizzate in Ergal, l'angolo del canotto è variabile da 23° a 24° di inclinazione. L'ammortizzatore di sterzo è realizzato dalla Öhlins, mentre come mono posteriore troviamo, non certo casualmente, il leggerissimo elemento della Double System, tra l'altro largamente utilizzato nel Campionato Supertwins. Tra i suoi pregi maggiori, oltre alla grande leggerezza, ricordiamo la facilità di regolazione e la vasta possibilità di intervento. Agendo semplicemente sulle apposite viti, infatti, è possibile non solo variare la componente dello smorzamento, ma controllare anche la risposta elastica variandone il carico senza sostituire alcuna molla come nei sistemi classici. A richiesta è possibile acquistare la moto equipaggiata con monoammortizzatore Öhlins. I semimanubri sono in Ergal e titanio, mentre i cerchi ruota sono in nobile magnesio forgiato.

## NCR MILLEONE

**Motore:** base 1000D5; elaborata NCR 1.078 cc **Raffreddamento:** ad aria  
**Potenza max alla ruota:** 97 CV a 7.200 giri/min **Coppia max alla ruota:** 108 Nm a 5.100 giri/min **Telajo:** traliccio in tubo CrMo **Interasse:** 1.400 mm **Inclinazione canotto:** 23°-24° **Avancorsa:** 95 mm  
**Sistema idraulico:** Poggipolini in titanio **Centralina:** Injssystem-EFI Euro1 **Frizione:** 57M **Impianto frenante ant.:** doppio disco Braking Wave da 300 mm, con pinze e pastiglie Brembo **Impianto frenante**



**post.:** disco singolo Braking Wave da 220 mm, con pinza e pastiglie Brembo  
**Sospensione ant.:** forcella Öhlins **Sospensione post.:** monoammortizzatore Double System, con forcellone monoscocca in alluminio **Cerchi:** Marchesini in magnesio **Pneumatici:** Dunlop  
**Scarico:** completo HPE (by Tubistyle) in titanio **Peso a secco:** 120 kg  
**Peso in ordine di marcia:** 132 kg **Prezzo:** 35.000,00 €  
**Prezzo versione con motore std 1000D5:** 30.000,00 €

INFOLINE: NCR - Via Emilia, 289 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Tel. 051/6259742 - Fax 051/4999378 - www.ncrfactory.it - info@ncrfactory.it



## SCHEDA INTERVENTO

- Cilindrata 1.078 cc (da 992 cc del Ducati 1000DS)*
- Alesaggio 98 mm (da 94 mm)*
- Albero motore alleggerito*
- Volano alleggerito*
- Bielle in titanio (Poggipolini)*
- Alberi a camme sostituiti*
- Valvole aspirazione in titanio diametro 47 mm*
- Valvole scarico in titanio diametro 40 mm*
- Pulegge regolabili in Ergal*
- Rapporto di compressione 12:1 (da 10:1)*
- Condotti aspirazione e scarico lavorati*
- Guarnizione testata std allargata*
- Radiatore olio in alluminio maggiorato*
- Air-box in carbonio maggiorato*
- Collettore di scarico HPE diametro 45 mm*
- Terminale HPE diametro 60 mm*
- Centralina EFI Euro1*
- Frizione antisaltellamento Z48*
- Corona/pignone 37/15*
- Forcella Öhlins*
- Piastre di sterzo in Ergal*
- Semimanubri in Ergal/titanio*
- Mono e molla post. Öhlins (a Double System)*
- Cerchi in magnesio*
- Carenatura in carbonio*
- Codone in carbonio*
- Tappo serbatoio in Ergal*
- Serbatoio in carbonio*
- Cupolino in carbonio*
- Pedane in Ergal e titanio*
- Prezzo moto completa full optional 35.000,00 €**



### MOTORE

La base meccanica di partenza è il conosciuto bicilindrico Ducati da 992 cc raffreddato ad aria. Il propulsore eroga in configurazione standard circa 84 CV alla ruota e 75 Nm di coppia; nella configurazione della NCR si è arrivati a 97 CV alla ruota a circa 7.200 giri/min e 108 Nm. Il potenziamento è passato attraverso la maggiorazione della cilindrata dagli originali 992 cc agli attuali 1.078, una trasformazione ottenuta mantenendo inalterata la corsa di 71,5 mm e aumentando l'alesaggio dai 94 mm originali agli attuali 98 mm. Altre lavorazioni hanno interessato l'albero motore, alleggerito e riequilibrato, e un analogo trattamento è stato subito anche dal volano motore. Sono poi state installate nuove valvole di aspirazione da 47 mm e di scarico da 40 mm, tutte realizzate in titanio dalla Poggipolini, come pure le bielle. Gli alberi a camme sono stati sostituiti con altri dal differente profilo e accoppiati a delle professionali pulegge in Ergal di tipo regolabile, indispensabili per la messa a punto fine della fasatura. Le testate sono state lavorate profondamente a livello dei condotti di scarico e di aspirazione, oltre che nella camera di scoppio; il rapporto di compressione è inoltre passato dagli originali 10:1 agli attuali 12:1. Il radiatore dell'olio è ora in alluminio e di dimensioni superiori rispetto a quello originale. L'air-box è in carbonio e

dotato di maggiore volume rispetto a quello standard ed è stata adottata una nuova frizione sempre a secco, ma con dispositivo antisaltellamento incorporato. Il collettore di scarico HPE ha condotti da 45 mm, mentre il terminale presenta un diametro di 60 mm. La centralina che governa il funzionamento del propulsore infine è una professionale e affidabile EFI modello Euro1.





## SCHEMA AZIENDA

Ragione sociale: NCR S.r.l.

Indirizzo: Via Emilia, 289 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)

Tel.: 051/6259742 - Fax: 051/4999378

Web: [www.ncrfactory.it](http://www.ncrfactory.it)

E-mail: [info@ncrfactory.it](mailto:info@ncrfactory.it)

[m.albertazzi@ncrfactory.it](mailto:m.albertazzi@ncrfactory.it)

Personale: 3

Riferimento: Michele Poggipolini

Superficie Azienda: 250 mq

Specializzazione: costruttori moto, preparatori, commercializzazione accessori

NCR fa parte di Poggipolini Group

Riferimento: Michele Poggipolini (NCR Director)

Tel.: 051/6256090 - Cell.: 340/4057800

E-mail: [michele.poggipolini@poggipolini.it](mailto:michele.poggipolini@poggipolini.it)

Personal e-mail: [miklini@tiscali.it](mailto:miklini@tiscali.it)

### IN PISTA

Il senso di onnipotenza alla guida di una moto è uno stato mentale che può assalire il pilota in due tipi di situazioni. La prima, quando tutto sembra funzionare alla perfezione e ci si ritrova in piena sintonia con il mezzo che si sta guidando, così che tutto viene automatico e naturale come per incanto.

La seconda, quando c'è la consapevolezza di trovarsi alla guida di un mezzo veramente veloce ed efficace in

pista, proprio come nel caso della MilleOne, oggetto della nostra prova. Se si riesce a sfruttarne anche solo in parte l'enorme potenziale, infatti, si avverte in modo chiaro e preciso di essere tremendamente veloci nel tempo sul giro, più di quanto si era soliti fare. Accade così che le curve del circuito, prima tanto lontane e spaziate tra loro, appaiano tutte enormemente ravvicinate e la pista scorre sotto le nostre ruote come un "fast forward" di quelli visti alla tv. Si entra in curva più veloci e la moto gira da sola e si aggancia in un attimo alla corda, quasi fossimo entrati in prima; in uscita poi apriamo con anticipo la manopola del gas ed usciamo dalla curva come fossimo sui binari, nonostante la spinta taurina che ci proietta in avanti e ci fa salire rapidamente di velocità. La grande coppia del bicilindrico raffreddato ad aria è veramente esaltante e molto efficace nell'estrarci dalle curve e lanciarci come una catapulta dentro il rettilineo successivo, dove l'accelerazione è paragonabile a quella delle migliori supersportive a quattro cilindri, dal momento che i cento cavalli alla ruota devono muovere oltre cinquanta chili in meno rispetto ad una normale supersportiva. La potenza massima si raggiunge intorno ai 7.200 giri/min, ma già dai 5.000 è possibile sfruttare appieno il motore in pista, uscendo dalle curve in corrispondenza di questo regime. Le cambiate avvengono in prossimità degli 8.800 giri e il limitatore può essere tarato, a seconda della pista, dai 9.000 fino ai 9.400 giri. La sensazione è più simile a quella che si prova in sella a una 125 GP, o una minimoto, che non alla guida di una sportiva di 1.000 cc. La moto scende in piega con veemenza, prendendo facilmente in contropiede un pilota poco avvezzo a questi estremi ciclistici in materia di peso e quote caratteristiche. È proprio un basso feedback di stabilità quello che si avverte nei primi giri percorsi in sella alla Millona, ma una volta fatta l'abitudine e dopo averne compreso il comportamento, la sua ciclistica tanto estrema diventa il segreto della sua forza e della sua velocità in pista. La sensazione è di aver frenato sempre troppo presto e di essere entrati

« La sua leggerezza e la ciclistica estrema sono l'essenza della sua velocità in pista »

NCR 1000 ONE





## SCHEDA PREPARATORE

NCR è un marchio storico, sinonimo di passione, da sempre presente nelle competizioni mondiali e legato alla Ducati dalla fine degli anni 60, con le vittorie storiche del team diretto da Nepoti e Caracchi, ad oggi, partecipando al Mondiale SBK e SS. Ora ritorna da protagonista a disposizione dei fedelissimi Ducati e lo fa proponendo prodotti altamente tecnologici, esclusivi, e diventando persino costruttrice di moto.

Nel 2002 la NCR è stata acquistata dalla Poggipolini Group, leader mondiale nella lavorazione di leghe leggere come il titanio. Avvalendosi dell'avanzatissima tecnologia messa a disposizione dalla casa madre, propone al pubblico i più esclusivi accessori per moto Ducati, eccellenti ed estreme preparazioni totalmente pensate e prodotte da NCR by Poggipolini Group! Le ultime nate da questa ricerca e sviluppo sono la MilleOne (ora in produzione) e la Macchia Nera Concept (prototipo). La MilleOne è venduta in due versioni: std con motore 1000DS e impianto frenante di serie (30.000,00 €) e Racing con motore 1000DS elaborato dai tecnici NCR e impianto frenante racing (35.000,00 €). Ognuna è numerata e su richiesta del cliente è personalizzabile in tutte le sue parti. Ad esempio si può scegliere il colore delle carene, una forcella Marzocchi piuttosto che una Ohlins, e così via. La NCR parteciperà al Ducati Desmo Challenge, quattro eventi con rispettive gare. Per i clienti è aperta la possibilità di acquistare o noleggiare la moto per gareggiare al DDC o al Campionato italiano Supertwins. Naturalmente la NCR fornirà la dovuta assistenza ai suoi clienti-piloti.



In curva sempre troppo piano, anche dopo aver spostato di molto in avanti tutti i propri riferimenti. La frenata è potentissima e modulabile, praticamente infaticabile; spesso anche esagerata rispetto a quanto richiesto dalla ciclistica, poiché il peso limitato unito all'elevata velocità di percorrenza della

curva rendono veramente minimi i tempi e gli spazi dedicati alla staccata. Ma vi sbagliate se pensate che sia una di quelle moto su cui salire e andare forte da subito, o che dia la sensazione di familiarità al primo contatto. Tutt'altro. La MilleOne, infatti, per essere condotta in pista ha bisogno di piloti esperti. Soprattutto abituati a gestire elevati angoli di piega, transitori ridotti al minimo ed inserimenti in curva e discese in piega brutali e veloci come una caduta libera. Se guidata da mani esperte, questa moto può veramente fare la differenza ed esprimere appieno tutto il suo potenziale. Non pensate quindi di acquistarla per qualche uscita domenicale in pista, magari dal passo tranquillo o moderato, perché

in quel caso molte sportive più accondiscendenti e meno costose vi permetterebbero di spuntare facilmente tempi migliori. Questa è una sorta di moto spartiacque, forse più simile nel comportamento alle moto da corsa di dieci anni fa, che sancisce e sottolinea chiaramente le differenze tra i semplici amatori ed i professionisti del manubrio.

### IN SINTESI

*Distica al primo contatto, dura di ciclistica e fin troppo reattiva e nervosa. Ma una volta instaurato il giusto feeling diventa un'arma infallibile ed efficacissima. Quasi senza limiti la sua velocità di inserimento e la sua forza in staccata, scende in piega come un falco in picchiata ed esce dalle curva con tutta la coppia del suo bicilindrico.*

**« Reattiva e sensibile al più piccolo movimento del pilota, la discesa in piega è estremamente veloce e immediata »**

