

MD

MONDO DUCATI
MOTO ITALIANE

BIMESTRALE - SETTEMBRE 2005 - EURO 7,75 - SPEDIZ. IN ABB. POSTALE D.L.
353/2003 (CON. IN L. 27/02/2004 N° 46) ART. 1 COMMA 1 DCB FIRENZE



Ducati Speed Week 2005

Trecento piloti



PROVA DELLA NCR MILLONA R 2005

di **Gian Maria Liverani**
foto **Snap Shot**

PESO PIUMA

Vallelunga – L'appuntamento è per le 11:30, ora in cui verrà tolto il velo che cela una delle moto da corsa spinte da motore Ducati più interessanti degli ultimi anni.

La NCR Millona R 2005 è lì che attende di essere mostrata all'avidò sguardo dei giornalisti all'interno dei box del circuito di Vallelunga, teatro della presentazione ufficiale.

In effetti, gli uomini del marchio bolognese non potevano scegliere occasione migliore di questa: di lì a poche ore, Paolo Bentivogli avrebbe tagliato il traguardo della quarta e ultima tappa del Ducati Desmo Challenge in piedi sulle pedane, con la ruota anteriore a un metro da terra, conquistando sia la vittoria in gara (la quarta in altrettanti appuntamenti) che, di conseguenza, quella in campionato.

Nonostante quella del bravo Bentivogli sia la versione Factory, prevista nella massima configurazione possibile, poco importa: la Millona R 2005 rappresenta sempre un concentrato di soluzioni raffinate che portano il bicilindrico Ducati 2 valvole, accreditato di 82 Cv a 8.000 giri/min, ad equipaggiare un mezzo di appena 125 chilogrammi.

Un sogno per qualsiasi pilota: una vera moto da corsa pronta ad aggredire l'asfalto della pista. Certo, i sogni costano e i 30.300 Euro necessari per entrare in possesso di questa racer riportano bruscamente alla realtà dei fatti.

Saranno in pochi a potersela permettere, è vero, ma si tratta pur sempre di un oggetto destinato a "funzionare", non il classico soprammobile per collezionisti, e questo depo-



ne a suo favore e a quello degli uomini NCR.

Ma torniamo a noi, e al momento in cui, finalmente, abbiamo potuto ammirare per la prima volta la nuova versione 2005. L'emozione negli occhi dei Poggipolini, padre e figlio, nel momento in cui l'arancio fluorescente della nuova livrea disegnata da Aldo Drudi ha fatto capolino da sotto il telo che copriva la moto, era evidente.

Bella: la Millona, oltre ad essere un mezzo dalle prestazioni dinamiche notevoli è anche un esempio di design, con le sue forme sinuose e le sue

linee pulite ed eleganti, che lasciano in bella evidenza la parte meccanica grazie alla semicarenatura, senza contare la funzionalità di quest'ultima in termini di raffreddamento per il desmodue.

A vederla così, comunque, la moto non sembra cambiata molto, a differenza di quanto avrò modo di scoprire una volta in sella.

Personalmente, infatti, ho avuto la fortuna e il piacere di guidare anche la versione Factory durante la stagione 2004 in alcune gare del Trofeo Supertwins, oltre che in occasione della

Ducati Speed Week, e pertanto ho già dei riferimenti in proposito.

Ad esempio, appena inforcata per il mio turno, mi accorgo come la nuova moto abbia i condotti che portano aria fresca all'air-box posti decisamente più in basso, lasciando maggior spazio alle mani di chi sta in sella rispetto a quanto succedeva in precedenza.

Un aspetto che, evidentemente, devono aver notato anche altri piloti visto la grande differenza tra le due configurazioni. Insomma, la posizione



La presentazione ufficiale della Millona R 2005 da parte di Michele Poggipolini e dei tecnici NCR.

di guida è adesso più comoda e anche più confortevole, grazie al maggior riparo aerodinamico offerto dal nuovo cupolino.

Un aspetto che influisce positivamente anche sulla maneggevolezza visto che, specie sul veloce, la moto sembra ancor più efficace nei cambi di direzione. E dire che di maneggevolezza la Millona ne ha una quantità industriale, sia nella versione ufficiale (equipaggiata con pneumatici da 16,5"), che in questa "clienti".

L'unica differenza consiste nel fatto che, con la versione che ho guidato io l'anno scorso in gara, è possibile aprire il gas ancora un po' prima, contando sulla grande trazione messa a disposizione dalla copertura posteriore. Per contro, la maneggevolezza è più o meno la stessa, anzi, con mia sorpresa ho potuto constatare come la versione R 2005 conti su altrettanto appoggio in fase di ingresso di curva nonostante i cerchi da 17".

La sensazione, quindi, è quella di una moto ancora più facile da guidare. Su una pista bella come Varelunga, dove c'è una gran varietà di curve, la si apprezza in particolar modo nelle curve a 180° come il Tornantino, dove basta solamente pensare di far scendere la moto in piega e ci si ritrova già con il ginocchio che accarezza dolcemente il cordolo interno.

Si conferma dunque un mezzo dall'elevato livello di guida, quasi come se avessero ulteriormente ridotto di poco meno di un grado l'inclinazione del canotto di sterzo rispetto alla versione 2004.

Il trasferimento di carico in frenata è infatti tale che, rapportato alla grande potenza dell'impianto anteriore, la taratura della forcella (già rivista rispetto a quella della 999R di serie) risulta un po' troppo morbida e può generare qualche alleggerimento di troppo al retrotreno, se non addirittura il suo completo sollevamento.



Sopra: il Team NCR al completo (con Paolo Bentivogli in tuta) insieme alla Millona nella nuova livrea disegnata da Aldo Drudi. Sotto, il nostro Liverani (con la tuta e il casco nonostante il caldo torrido!) in trepidante attesa di provare la Millona versione R.



Eccolo finalmente Liverani in azione sul circuito di Vallelunga. Qui siamo alla curva del Semaforo.

Per quanto riguarda il motore, anche in questo caso, il comportamento del desmodue Ducati risulta superiore alle aspettative.

Pur dichiarando una configurazione pressoché di serie, escluso l'impianto di scarico HPE e il cilindretto che gestisce la frizione STM, i tecnici NCR devono aver operato una messa a punto molto accurata del V-twin bolognese, almeno a giudicare dalla rapidità con cui sale di giri.

Naturalmente, questo è dovuto alla notevole differenza di peso che c'è tra la Millona e una qualsiasi Ducati due valvole di serie (dell'ordine di circa 70 Kg!), ma resta il fatto che guardando il contagiri digitale salire verso il limitatore (posto a quota 8.800), si ha come l'impressione che il volano, o comunque gli attriti interni, siano stati ridotti. Eppure, posso garantirvi che sulla moto fatta provare alla stampa era presente perfino il motorino d'avviamento!

Questo avvalorava dunque l'ipotesi di una possibile versione stradale della Millona, eventualità confermata anche dallo stesso Poggipolini in fase di conferenza stampa, durante la quale ha però aggiunto che i mercati di principale interesse per l'atelier bolognese sono Giappone e Stati Uniti.

Del resto, visto il prezzo d'acquisto della versione R 2005 è facile immaginare che in Europa vi sia un numero piuttosto ristretto di potenziali clienti.

Dal mio punto di vista, comunque, chi ha i soldi necessari e vuole un mezzo al top fa bene a comprarla perché non esiste moto più efficace per divertirsi in pista, come conferma il tempo di 1'21" e 9 che sono riusciti a fare in prova a Vallelunga con la versione 2004 contro l'1'19" e 8 che ho fatto registrare nell'Italiano Superbike in sella a una 998RS con quasi il doppio della potenza!

A tal proposito devo pure aggiungere che, in configurazione Factory, la Millona 2004 manifestava un po' di chattering all'anteriore

(e a quanto pare quest'ultima ne soffre ancora, come mi ha confermato Paolo Bentivogli), mentre sulla R non ve n'è traccia, dimostrandosi, per quanto possibile, ancora più efficace nella fase di ingresso in curva.

Insomma, questa moto dà veramente un gran gusto nella guida, tanto che mi viene da pensare che, su strada, una sua eventuale versione con faro e targa potrebbe andare persino troppo forte, chissà...

Paradossalmente, mi rassicura il fatto che non

sarebbe comunque così leggera come quella dedicata all'uso in pista, anche se, immaginandola con tutti gli accessori necessari per la circolazione sulle normali strade aperte al traffico, non dovrebbe comunque superare i 160 Kg, che è sempre un gran bel risultato!

Tornando al discorso economico, infine, va in ogni caso riconosciuto che a livello componentistico, vale a dire sospensioni Öhlins, freni Brembo-Braking, telaio NCR in tubi al Cromo Molibdeno, forcellone in alluminio realizzato a mano, cer-

chi in magnesio, carenatura in fibra di carbonio, strumentazione digitale, bulloneria in titanio e molti altri accessori che impreziosiscono la moto da cima a fondo, il valore quantificato nel prezzo d'acquisto c'è tutto, senza considerare che, vista la funzionalità espressa in pista e il blasone del marchio NCR, sono convinto che per chi compra la Millona sarà come avere in mano un assegno circolare.

Un assegno capace di regalare grande divertimento e soddisfazioni al top...



Gian Maria si è detto sorpreso di come la versione R 2005 della Millona sia addirittura più maneggevole della versione Factory dello scorso anno.