

N° 21 - Bimestriel - Août - Septembre 2006 - 5,50 €

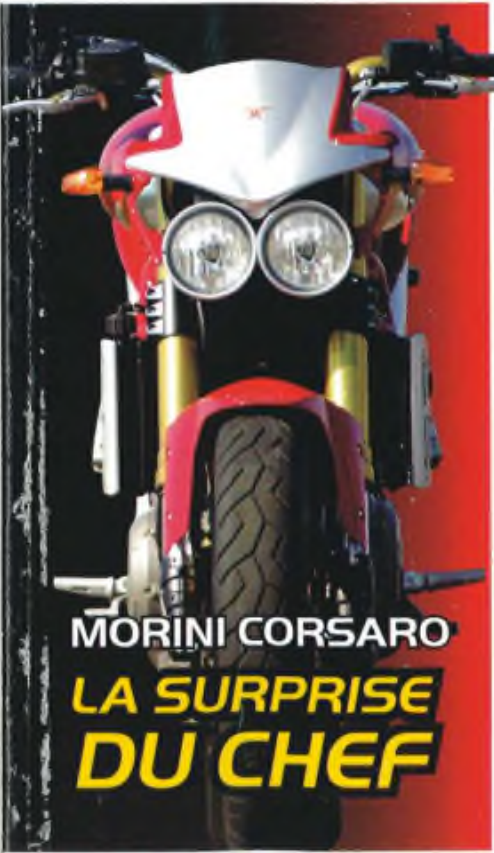
Bon 5,90 € - Belgique 5,90 € - Suisse 10,00 CHF - Italie 6,30 € - Canada 8,95 CAD



**Essai
exclusif**

NCR MILLONA

LA BOMBA



**MORINI CORSARO
LA SURPRISE
DU CHEF**

**ESSAI
MV F4R 174 CH**



**PRÉPA
DUCAT' OLD BLUE**



**SUPERTEST
S4Rs**

Éditions
Terre-Mars

M 07752 - 21 - F: 5,50 € - RD

EXTRA PURE

Il y a des bijoux qui n'ont pas besoin d'être gros, lourds ou voyants pour forcer le respect. La Millona est le fruit du meilleur savoir-faire italien et de l'expérience en compétition de NCR. Une œuvre d'art !

Christian Delahaye - photos David Pell

NCR Millona
100 ch
125 kg
36 240 € (237 719 F)



Magnifique, superbe, très beau, sublime... ce sont les premiers mots qui sortent à coup sûr de la bouche des personnes qui approchent la Millona R. Tout comme nous, esbaudies par la très haute qualité de la réalisation et par la finition exceptionnelle. En outre, c'est la première fois que l'on peut admirer en France la version finale de la Millona. Même si chez NCR "finale" ne signifie pas "gelée", le client pouvant tout à fait demander des aménagements "à la carte", qui font de sa moto une machine unique. Après le premier coup de massue, la première question qui fuse est... « Est-ce qu'elle sera homologuée pour la route ? ». Non ! Aucune intention de le faire de la part de NCR, qui souhaite rester sur ce petit créneau de l'exception, et toucher de vrais passionnés de la course, des connaisseurs...

Un mot sur NCR, pour ceux à qui ces trois lettres ne disent rien. NCR fut long-

temps le préparateur course attitré de Ducati dans les années 70-80. Depuis, ils ont créé leur propre écurie de course (NCR-Caracchi, qui dispute en particulier le mondial Superbike), leur service R & D et une prestigieuse ligne de produits racing. NCR Factory est basée à Bologne, à San Lazzaro di Savena, très exactement. Le projet Millona a pris naissance en 2002 et NCR livre depuis cette année. La Millona R de ce reportage est la version intermédiaire tout carbone. La S, pour l'essentiel, ne bénéficie que d'une partie de l'habillage carbone et ne profite pas de la visserie titane réservées à la R et à la One Shot (la version course).

Éloge de la simplicité

Juste quelques tours de circuit, pas plus. C'est plus une prise-en-mains qu'un véritable test circuit que nous avons eu la chance de faire - c'était déjà énorme de

nous confier la seule Millona (neuve) présente en France. Alors, nous avons choisi de tout vous montrer d'elle, car la belle fourmille de pièces à tomber par terre ! Ce sera certainement une grosse motivation pour une certaine catégorie d'acheteurs. Techniquement parlant, pourtant, rien d'extraordinaire. Des pièces racing, un cantilever, un habillage tout carbone (y compris boîte à air et ses convoyeurs), un beau montage... difficile de justifier sur le papier les 36 000 € demandés. Mais de visu, c'est tout autre chose. La Millona, il faut l'approcher et l'examiner pour débusquer sa personnalité, comprendre sa finalité et l'esprit qui a animé ses concepteurs. L'allègement poussé fut un axe de travail essentiel pour NCR. En version R, la Millona, tenez-vous bien, ne pèse que 125 kg à sec ! Ça fait tout drôle quand on la déplace au guidon. La qualité, le choix des pièces, le soin apporté à la finition, la perfection de certains éléments façonnés à la main (en particulier les pièces en fibre de carbone)... justifient pleinement le tarif. Oui, ça fait cher pour rouler sur circuit. Mais l'exclusivité et le travail d'orfèvre se paye. Sincèrement, à ce niveau, il n'y a rien à dire.

Comme Bimota, NCR a choisi le mille Demodue pour propulser la Millona. Un très beau moteur qui exprime à merveille la tradition avec ses ailettes, mais aussi la simplicité, surtout bien dégagé derrière les oreilles, comme c'est le cas ici. Le twin Ducati subit tout de même une métrologie chez NCR, ainsi que quelques adaptations pour harmoniser la centrale ECU à la ligne inox/titane et à la boîte à air. Aucune préparation : les 100 ch (95 en série chez Ducati) sont dûs à la suppression des catalyseurs et aux bénéfices de la métrologie.

Une machine de course

Côté châssis, NCR a tout mis en œuvre pour obtenir une machine très légère, gage d'efficacité. Le proto vu dans les salons a abandonné son ensemble réservoir/selle d'une seule pièce, pour un réservoir indépendant. Le cadre treillis, encore plus simple - en apparence - que chez Ducati, n'est pas fait de sections rectilignes soudées, mais de longs tubes ronds cintrés. Un bâti arrière en fibre de carbone, en forme de selle, vient s'ancrer dessus ; il est coiffé d'une coque arrière (à la forme très épurée) qui porte elle-même le silencieux titane. Aucun faisceau ou connecteur dans la partie arrière, qui se démonte en un clin d'œil ; idem pour le carénage, fixé par quatre vis 1/4 de tour. Il faut une minute pour mettre à poil la Millona.

Freins, suspensions, roues... que du beau matériel, voire du matos racing comme les étriers Brembo monobloc allégés. Sur la Millona R, la fourche Öhlins type 999R est prisonnière de tés NCR usinés dans des blocs d'aluminium ; les pieds de fourche emmanchés sur les tubes TIN sont aussi l'œuvre de NCR. Dans l'axe de la roue, l'amortisseur Öhlins s'attache sur deux points fixes. C'est donc une suspension type cantilever (utilisée sur les Vincent dans les années 50, reprise en compétition par Yamaha dans les années 70). Sur le bras oscillant, un excentrique permet de faire varier l'assiette et la cinématique de

LA GAMME NCR MILLONA

• Millona S : 100 ch/135 kg.

La version de base, déjà éblouissante : réservoir, bâti AR et coque de selle carbone ; visserie mixte alu ou titane (un peu) ; platines cale-pieds et cache-embayage titane ; roues alliage ; étriers radiaux type 999R. Coloris noir (ou autre en option).

Prix : à partir de 28 100 €

• Millona R : 100 ch/125 kg.

Carénage, boîte à air, convoyeurs d'admission d'air, garde-boue avant et becquet inférieur en fibre de carbone ; kit visserie complet et raccords titane ; tés et pieds de fourche NCR (angle de colonne réglable) ; étriers Racing monobloc.

Prix : à partir de 36 240 €

• Millona One Shot : 114 ch/120 kg.

La version compétition, le top du top en Desmodue : cylindrée portée à 1 080 cm³, embrayage racing antidribble STM "evoluzione", boîte de vitesses allégée type Superbike, moteur allégé à 55 kg tout compris, visserie titane traitement aéronautique DLC, ligne NCR 100 % titane, kit de démarrage externe, roues magnésium forgées M10R... Du coussin main, l'arme pour gagner un championnat. Coloris : carbone ou orange fluo Drudi.

Prix : à partir de 44 250 €



suspension. Le bras caissonné-soudé est une pièce impressionnante par sa taille, comme par sa finition. Il permet de passer une roue Marchesini magnésium de 6 pouces, boudinée d'un slick de 190 mm de large. De quoi encaisser beaucoup plus de puissance que celle du mille D2, vous vous en doutez !

Pour la course, rien n'est trop beau. Beau comme les platines coulissantes de tension de chaîne, en platine justement, tout comme les entretoises ou l'axe de la roue ! Des disques Braking Wave de 300 et 220 mm ont été choisis pour leur légèreté. Les platines aux pieds NCR, en alu 7075 et titane, s'ajustent en position sur le cadre grâce à différents filetages prévus à cet effet. Toute la tripaille électrique

se retrouve derrière l'écran de contrôle multifonction RIM. Pas un détail ne choque : c'est monté comme sur une Superbike de course, mais avec très peu de vis freinées. La classe quoi...

Douce et efficace

Si beau tout ça que l'on a une légère appréhension à prendre la piste - on ne sait jamais. Les premiers tours sont timides : jauger la motricité, la mise sur l'angle

d'une moto aussi légère et la phénoménale mise en appui sur les freins (dûe au faible poids). La position de pilotage est parfaite. Si elle ne l'était pas, il vous suffirait de la peaufiner grâce aux possibilités de réglage.

Ce qui arrive d'abord au cerveau, c'est le bruit très "racing" de la NCR. Aucun filtre, aucun dispositif route : la Millona respire et souffle comme une moto de course, avec les caractéristiques bruits d'aspiration en charge, et une bonne part des décibels sortant vers l'arrière qui vous reviennent dans les tympans. L'amateur de D2 sportif sera comblé ! Et puis le bruit de crécelle est de retour sur le twin Dual Spark, grâce au carter d'embrayage ouvert.

Le placement sur l'angle est immédiat et devient de plus en plus

neutre au fur et à mesure que le rythme augmente.

Pas de commentaires sur la géométrie de la bête, NCR ne communiquant pas les valeurs de base telles empattement, chasse, angle de la colonne (réglable sur la R)... En fait, il faut se forcer à rouler vite pour que la prise d'angle devienne à la fois progressive et linéaire. Si le rythme est trop lent, c'est un vélo instable que l'on a entre les jambes à l'entrée des épingles.

Pour ne pas perdre de la vitesse de passage en virages, il est préférable



« Le meilleur de
l'artisanat italien,
l'expérience
du service
course NCR... »



REVUE DE DETAILS



Ces étriers Brembo à fixation radiale sont allégés et plus rigides que ceux du catalogue route.



La Millona roule sur des Marchesini en alliage forgé, chaussées de slicks Metzeler Racetec K0.



La boîte à air et les convoyeurs d'air tout carbone sont de très haute qualité.



La qualité des soudures sur la partie la plus travaillée du bras oscillant laisse rêver.



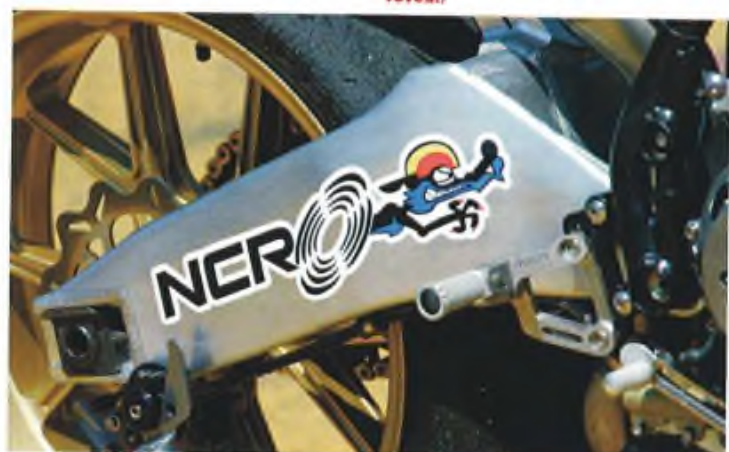
L'étrier arrière provient lui aussi du catalogue racing Brembo. Ces petits gains de poids répétés à l'infini expliquent les 125 kg à sec de la Millona.



En alliage sur la Millona S, la vissorie titane Poggipolini explique en partie le prix de cette version R.



Le récepteur d'embrayage fait appel à un mécanisme STM.



Le bras oscillant tout alu, très travaillé, paraît surdimensionné vu la puissance du mille Ducati.



Gros plan sur le train avant et son remarquable freinage : en ligne droite, même pas besoin de se servir du frein arrière !



Un couvercle d'embrayage en titane signé NCR.



Le mille Desmodue demeure de série. Mais avec 100 ch permis par la ligne et l'admission, pour 125 kg à sec, les performances font un bond en avant.



Le tableau de bord racing (AIM) affiche de multiples données. Le tri est difficile à faire entre deux courbes : apprentissage nécessaire.



Les commandes aux pieds NCR sont des accessoires 100 % racing, allégées au maximum. Plusieurs ancrages sont possibles sur le cadre.



Sur le T supérieur, une plaque rappelle que tout est fait à la main chez NCR. Ils peuvent être fiers !



Les ajustages des pièces en carbone (réservoir, support de selle, coque arrière) sont parfaits. NCR fait appel à des artisans très qualifiés.



Ancrage de l'amortisseur sur le bras via un excentrique, qui permet de changer l'assiette et les lois d'amortissement.



Utilisation piste oblique, le radiateur NCR offre plus de surface de refroidissement que l'origine.

Un véritable joyau. Toutes les pièces qui constituent le châssis de la Millona fleurent l'efficacité et la noblesse.



de rentrer sur le rapport supérieur ; la NCR vire mieux ainsi. En sortie, ça manque de patate, faute au braquet inadapté. Mais au moins peut-on remettre les gaz sans se poser de questions, d'autant que le slick encaisse. Attention : les sensations lors des relances ne sont pas phénoménales, mais un brin trompeuses, la Millona s'ex-trayant fort des courbes grâce à une motricité jamais prise en défaut (par moi !).

Ce n'est pas une machine que l'on pilote en force, mais en finesse. Les réactions du châssis sont très douces pour une moto de course : pas de vibrations gênantes, rien de gênant en fait, cas rare sur une moto 100 % adaptée au circuit. Certainement le résultat des suspensions Öhlins, associées au faible poids de la Millona. L'amortisseur

n'était pas réglé pour mon poids : il pompait un peu sans accuser de pertes d'adhérence en sortie de virage. Sur une moto de ce potentiel et aussi légère, le moindre écart de poids jouera beaucoup : il faudra régler avec soin l'accord avant/arrière avant de taquiner le chrono. Et le rayon de braquage étant réduit à l'extrême, je peux vous affirmer que l'on s'applique à ne pas ne tirer tout droit pour s'éviter des manœuvres.

Caviar à la Bolognaise

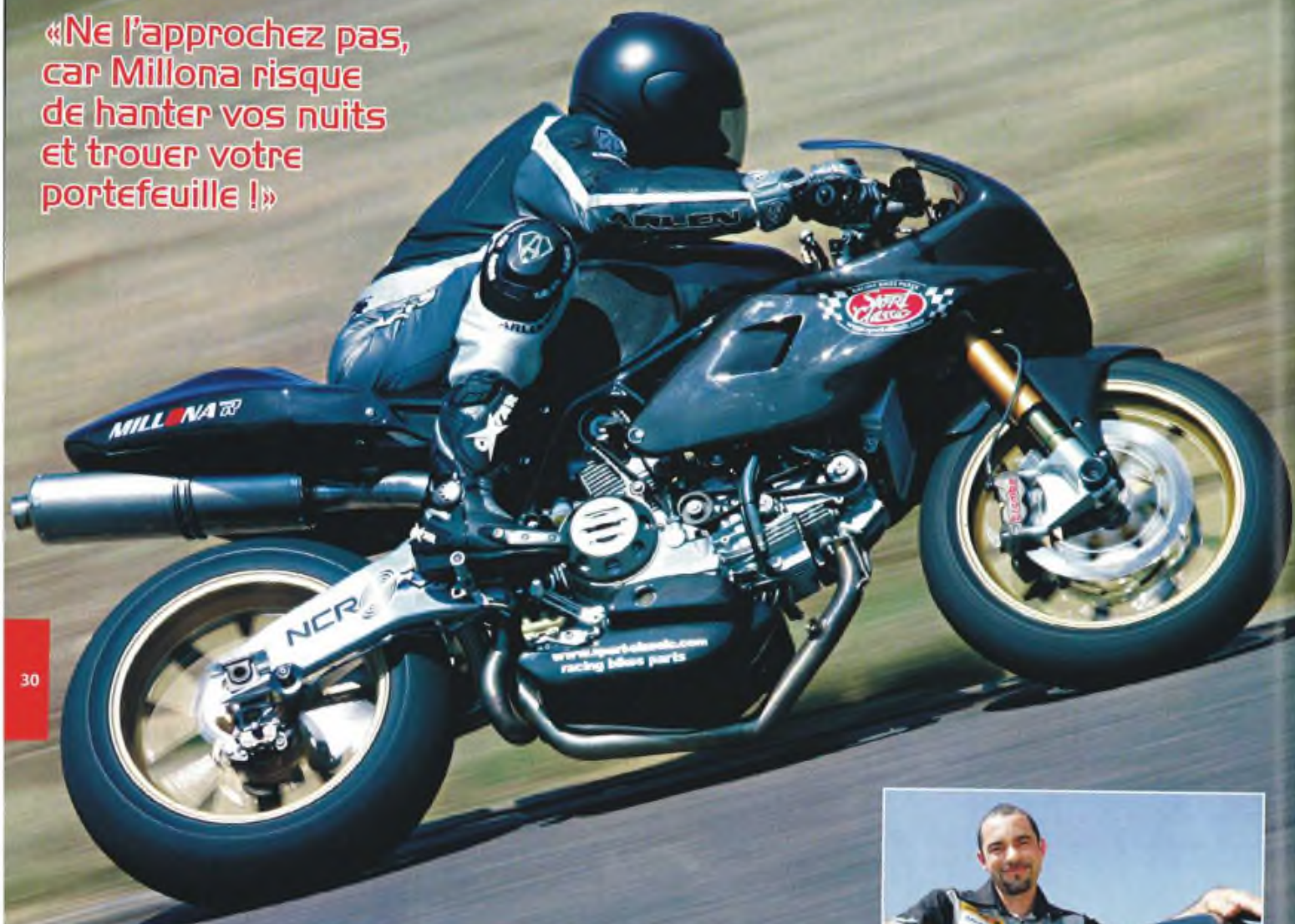
La Millona R n'est pas aussi vive et agile en virages serrés qu'elle le laisse croire sur la balance. Peut-être la largeur du pneu arrière ? En revanche, dans les courbes rapides, c'est du caviar : son placement est hyper faci-

INFOS

- toutes les Millona sont réalisées, assemblées et personnalisées selon la demande du client, à la main !
- aucune homologation n'est prévue : usage exclusif piste !
- le délai de livraison n'est que de quelques semaines, sauf en cas de personnalisation. Moto livrable à Sausheim (68), tout près de Mulhouse.
- sur demande, Sport Classic peut faire préparer le twin Ducati en Allemagne, chez un préparateur très réputé.
- la moto peut être livrée avec grille de vitesses normale ou inversée, type circuit. Et avec d'autres options sur commande : kit de gestion moteur NCR, carters latéraux magnésium, centrale CPU avec cartographie spéciale course, roues BST en carbone, roues alliage BST, déco Drudi ou autre...
- moto livrée avec une béquille de stand, mais sans cache-courroies (sur demande, en carbone).
- les Millona S et R conservent le démarreur électrique Ducati. Un connecteur spécial permet de brancher une batterie externe pour lancer le twin.
- techniquement, les Millona S et R sont très proches. L'absence de visserie titane et de quelques équipements haut de gamme permettent une économie de 8 000 €.
- la NCR "One Shot" dispute le championnat italien Supertwins 2006 (qu'elle a remporté en 2005), ainsi que le Ducati Desmo Challenge et le "Sound of Thunder".
- aux USA, c'est une Millona qui a remporté le 18 juin dernier la course de Talladega des Twins Superbike dans le championnat WERA - devant un bataillon de 999 et autres Aprilia 1000 RSV ! Plus étonnant, elle n'était qu'à 2 secondes du record de la piste, établi par une GSX-R SBK 06.



« Ne l'approchez pas, car Millona risque de hanter vos nuits et trouver votre portefeuille ! »



30



CHEZ SPORT CLASSIC

C'est Sport Classic, une petite boîte alsacienne, qui s'est courageusement lancée dans la distribution des NCR et produits NCR en France. Sport Classic dépasse le stade de la distribution, puisqu'elle assure sur demande l'assistance sur circuit et l'entretien de la machine. Passionné de course et de circuit, Jean-Philippe Gerteis s'est fait la spécialité de mettre le pied à l'étrier à des novices en leur faisant découvrir la piste, assistance mécanique comprise (toutes marques). Grand amateur de Ducati, il a possédé une 888 Racing (fantastique, selon lui !) et roule actuellement sur sa très équipée 999 "piste". Normal qu'il ait craqué sur la technologie NCR et la Millona. Livrables depuis le mois de juin, les Millona manquent encore de notoriété en France, et il s'attèle à changer la donne. Sport Classic c'est aussi toute une gamme de pièces et d'accessoires 100 % racing disponibles en ligne sur internet. Une visite virtuelle s'impose, mais pourquoi ne pas leur rendre une vraie visite, si vous passez par Mulhouse, histoire d'admirer la seule Millona - pour le moment - visible en France. Sport Classic : 49a RN 422 - 68390 Sausheim. Tél. 03 89 31 17 02 ; www.sport-classic.com



Déshabillée, la Millona R fait toujours aussi mal. Toute l'électricité, l'électronique et la batterie sont positionnées à l'avant, donc très accessibles.

le, impérial, sa franchise absolue. Son pilotage prend tout son sens quand on mesure les vitesses de passage dans ces portions.

Les performances du twin sont sympathiques, mais ses accélérations peu impressionnantes. D'une part le braquet 14 x 37 n'était pas adapté au circuit de l'Anneau du Rhin, d'autre part la NCR n'avouant que 300 km, nous n'avons pas dépassé 7 000 tours par respect pour la mécanique. Le régime n'est pas évident à lire à l'écran sur une piste tourmentée. Mieux vaut se concentrer sur l'arbre de Noël horizontal, très bien conçu d'ailleurs :

deux paires de leds verts s'allument de part et d'autre de l'écran, puis un ou deux leds oranges, qui se rapprochent du centre, et l'on suppose qu'au milieu, ce sont des rouges qui avertissent du régime maxi ? C'est super efficace sur circuit, le regard captant les seuils sans se porter directement sur l'écran.

Au freinage, la Millona s'écrase tout en douceur sur sa fourche : peut-être le setting de la Öhlins redéfini par NCR, peut-être les caractéristiques du Metzeler slick (l'on dirait qu'il y a un matelas entre la piste et le pneu), nous ne saurions le préciser, mais toujours sur des distances de

CONCLUSION

Aux vaccinés

Pour les amoureux de la 900 ou de la 1000 SS, pour les inconditionnels du twin Ducati deux soupapes, la Millona représente le rêve absolu. Peut-être la bonne excuse pour lâcher à route pour le circuit ? Il faudra certes s'en donner les moyens.

Aux newbies

Après un déclassage du bonhomme sur circuit avec une 749, vous serez prêts à goûter de nouvelles sensations de pilotage sans risques excessifs. Une marche dans votre parcours : de "newbie", vous passerez d'un coup à "vacciné"...

freinage très courtes ! C'est la magie du poids de la moto : l'on freine très fort sans s'en rendre compte, sans jamais forcer ou se crispier. Il faut repousser sans cesse le moment où l'on déclenche le freinage. Cela pourrait éventuellement emmener à la faute, les limites semblant très lointaines - elles ne le sont pas tant que ça. Le freinage est si efficace qu'il ne faut pas toucher au frein arrière en ligne droite. D'ailleurs, la Millona R mériterait d'être équipée en série de l'embrayage anti-dribble, les blocages de la roue arrière étant faciles à provoquer sur les freinages appuyés.

Exceptionnelle à tous égards

Ne l'approchez pas, car Millona risque de hanter vos nuits et trouver votre portefeuille ! Peu importe le prix puisque l'on parle d'art. La Millona, c'est d'abord une moto véritablement pensée pour le circuit (il n'y a rien à faire dessus... sauf des économies !), mais avec une maintenance des plus simples grâce au moteur de série et à l'accessibilité générale. Bref, que du plaisir à prendre pour celui qui pourra s'offrir cette fabuleuse NCR, que ce soit l'amateur de pilotage pur ou le «chasseur» de belles bécanes. Les autres, ne lâchez pas : Sport Classic espère bien pouvoir sillonner la France pour faire connaître la Millona au plus grand nombre. Plus encore que la Bimota DB5, la Millona est exceptionnelle à cause de sa définition course. Moins originale, moins design, elle est en revanche plus radicale et plus pure. L'artisan italien a fait travailler ses meilleurs sous-traitants pour signer une moto frôlant la perfection. La Millona peut représenter une sorte de Graal dans le parcours d'un Ducatiste piqué. Mais pas un antidote !

Un grand merci à l'Anneau du Rhin, qui a mis à notre dispo la piste pour nos photos. Le circuit organise plusieurs journées moto par an, lors desquelles ses partenaires y dispensent des stages de pilotage.
Contact : 03.89.49.99.04 - www.anneau-du-rhin.com

TECH TECH MILLONA R

MOTEUR

Type	Ducati bicylindre en L, 4T, refroidi par air et huile
Distribution	desmodromique, 2 soupapes par cylindre, arbre à cames en tête entraîné par courroie
Cylindrée	992 cm ³
Alésage x course	94 x 71,5 mm
Alimentation	injection Marelli, corps ø 45 mm
Puissance	100 ch à 7 600 tr/mn
Couple	9,2 mkg à 6 400 tr/mn
Embrayage	multidisque à sec
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	chaîne, braquet 14 x 37

PARTIE CYCLE

Cadre	treillis tubulaire en acier au chrome-molybdène, bras en alu poli
Suspension AV	fourche inversée ø 43 mm, 3 réglages P/D/C
Suspension AR	Cantilever, amortisseur Öhlins, 3 réglages P/D/C
Frein AV	disques ø 300 mm, étriers radiaux R 4 pistons
Frein AR	disque ø 220 mm, étrier R 2 pistons
Roues AV-AR	3,50-6,00 x 17 pouces
Pneus AV-AR	racing 120/70 - 190/55

GABARIT - POIDS - INFOS PRATIQUES

Longueur	2 005 mm*
Empattement	1 395 mm*
Hauteur de selle	820 mm*
Poids à sec	125 kg
Réservoir	14 l
Coloris	carbone (peinture en option) sans
Garantie	Sport Classic :
Importateur	www.sport-classic.com
Constructeur	NCR (www.ncrfactory.com)

* mesures Desmo

