

# MOTO SPRINT

**SPECIALE 30 ANNI**  
296 pagine  
e il poster calendario  
della MV Agusta

Motosprint + DVD  
"Il test delle MotoGP 2006"  
Euro 10,50



# MAX i sfida

## ■ TEST SUPERBIKE IN QATAR

Bayliss e la Ducati volano  
Biaggi insegue con la Suzuki K7  
Il mondiale SBK è già rovente

■ **MOTOGP**  
Le frasi storiche  
del 2006  
Piloti, moto  
e team del 2007

■ **MASTER  
CROSS**  
Prima  
puntata  
le MX2



Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 46/2004) art. 1, c.1, DCB Bologna  
CANTON TICINO CHF 12,00  
MALTA Lm 2,80 - PT CONT. 7,50 Euro



PROVANOVITÀ



# MILLIONAIRE





## NCR Millona One Shot

Una moto da sogno in serie limitata. Leggerissima, nata per la pista: l'abbiamo provata in gara. Vincendo

di Alessio Aldrovandi - foto Oliver

**ECCOLA**, la moto dei sogni!! Non c'è pilota che non sia affascinato dall'idea di vincere le gare in sella ad un mezzo con un carattere forte e alle spalle una storia fatta di grandi campioni come quella della NCR. Era la scuderia di Nepoti e Caracchi e le sue Ducati sono state leggenda, ora il marchio è stato acquisito dal Gruppo Poggipolini che ne ha fatto una società controllata, e l'epopea continua con una piccola serie di esemplari nati espressamente per le gare e spinti dall'immane bicilindrico Ducati, a due valvole. Moto nate molto bene, visto che lo scorso anno la Millona ha vinto il Trofeo Supertwins e il Ducati Desmo Challenge con Paolo Bentivogli, e quest'anno li ha persi solo perché Valter Bartolini, il pilota ufficiale, non ha potuto partecipare a quattro gare concomitanti con il mondiale Supermotard, per il quale era vincolato da un contratto: con la Millona è arrivato secondo in entrambi i campionati.

Dieci gare in totale tra Supertwins e Desmo Challenge; due la squadra le ha saltate e otto le ha vinte. Sette con Bartolini e una con noi, che abbiamo sostituito il pilota ufficiale per una prova un po' diversa dal solito. Quale miglior test, per una moto-di-produzione-da-corsa, se non correrla? Motosprint si è schierato nell'ultima prova di entrambi i campionati, i risultati già sintetizzano il giudizio: vittoria nel Desmo Challenge, secondo posto nel Supertwins. Che bella moto!!

Bella a dir poco. Componentistica di grande pregio, una linea da sportiva un po' tradizionale ma molto accattivante e una livrea che porta la firma di un grande designer italiano, Aldo Drudi.

Bella, però, una moto da corsa lo è soprattutto se è vincente. E questa lo è. Accenderne il motore è un risveglio di emozioni forte, il suono è simile a quello della moto di Bayliss, cattivo e pieno di grinta: il rombo del bicilindrico Ducati sviluppato dai tecnici della NCR riempie il paddock.

Ma è la pista a dare le prime sensazioni vere. E c'è di che stupirsi. Che leggerezza! Si percepisce immediatamente che la Millona è una moto da corsa con la C maiuscola.

Maneggevole ed estremamente precisa nei cambi di direzione, mano a mano che si gira le sensazioni diventano certezze. Invita a spalancare il gas perché in mezzo alla curva "tiene" davvero, e quando la si inserisce in traiettoria "obbedisce" senza fare una piega. Anzi, facendola... Telaio fanta-



stico, sembra di essere tornati in sella ad una 125 GP. Solo che quando si apre il gas è un'esplosione...

La moto permette staccate forti davvero, e si possono allungare le frenate fin dentro alla curva perché l'avantreno trasmette una notevole sensazione di solidità; il telaio rigido assicura un comportamento da favola nei curvoni, senza fastidiosi ondeggiamenti, e permette di spalancare in tutta fretta la manopola del gas senza che la Millona cominci a scivolare: in gara non è un vantaggio da poco. Senza dubbio il punto forte della moto realizzata dalla NCR è la leggerezza, i cambi di direzione sembra di affrontarli in sella ad una bicicletta, e il punto di staccata si può ritardare in maniera quasi folle anche grazie all'impianto frenante di ottima qualità.

Le sospensioni sono la ciliegina sulla ciclistica: non sono "soltanto" molto performanti, riescono anche ad attutire le più piccole sconnessioni e sono sensibili alle regolazioni, così che è possibile plasmare il setting su misura per la propria guida.

Bicilindrico con raffreddamento ad aria e solo due valvole per cilindro, derivato dalla serie, il motore sulla carta non appare esasperato, ma i tempi e le velocità che permette di raggiungere suggeriscono un'idea diversa: 115 CV, bello e corposo, il motore della Millona non ha buchi nell'erogazione e dispone di una grande coppia che garantisce accelerazioni portentose. È buono anche l'allungo perché si possono sfruttare le marce fino al limite, 9.500 giri, senza che perda potenza. L'unico problema è riuscire a tenere in terra la ruota anteriore!

Bella nel design, fantastico il telaio, ottimo il motore, cosa si può chiedere di più ad una moto? Che da guidare sia facile e per niente faticosa? C'è anche quello. L'unica cosa che resta da metterci, è il pilota.

## Com'è fatta la moto ufficiale

**ARANCIO FLUO** con una riga tricolore e l'immancabile coyote simbolo della NCR sul fianco della semicarena: una moto da corsa non può passare inosservata, questa lo fa anche con un certo fascino.

Bella e curata nei particolari: è stata progettata dal reparto R&D della NCR-Poggipolini Group, visto il settore in cui opera la Casa madre non c'è da stupirsi del grande uso di materiali superleggeri e tecnologie avanzatissime, un patrimonio acquisito negli anni collaborando con i team più blaso-



## POTETE AVERLA COME VI PARE

**QUELLA** della nostra prova è la Millona ufficiale del 2006 ma l'evoluzione non si è fermata lì: la NCR allestirà una piccola serie di moto anche per il 2007, con diversi sviluppi. Sono nuovi piastre di forcella, canotto di sterzo, piedini forcella e gli attacchi delle pinze freni che sono più leggeri di 300 grammi e più inclinati verso il basso. Soprattutto però c'è un impianto di scarico 2-1-2 in luogo del precedente 2 in 1, e sono state sviluppate nuove camme che garantiscono 6 CV in più su tutto l'arco della curva di erogazione, a partire dai 5.500 giri: la versione al top è accreditata di 106 CV alla ruota. Camme e scarico interamente in titanio (l'alternativa è inox e titanio) sono di serie sulla One Shot, così come la nuova frizione antisaltellamento sviluppata appositamente per la Millona, ma possono venire montate anche sulle altre versioni; per tutte è optional l'ammortizzatore Mupo "dedicato". Le Millona, realizzate espressamente per la pista, vengono comunque costruite su richiesta e possono venire personalizzate sulle specifiche del cliente. Il prezzo delle tre versioni in configurazione "di serie" è di 29.880 euro per la S, 37.800 euro per la R e 46.560 euro per il top di gamma, la One Shot.







nati di F1, MotoGP, Superbike e nel campo aerospaziale.

La Millona è disponibile in tre versioni: S, R e One Shot, la più sofisticata. Si differenziano per leggerezza, componentistica e potenza; l'anima della moto però rimane invariata e grazie agli aggiornamenti che la NCR fornisce non è difficile trasformare la versione base (S) nella One Shot.

Spirito Ducati e leggerezza, è attorno a questi concetti che la NCR ha costruito la Millona. Il motore è il Ducati 1000 DS bicilindrico a V di 90°, con due valvole per cilindro e distribuzione monoalbero desmodromica comandata da cinghie, il raffreddamento è ad aria, ma sotto il canotto di sterzo compare un piccolo radiatore dell'olio.

Naturalmente il propulsore non è rimasto di serie: la cilindrata è stata portata a 1.080 cm<sup>3</sup> e sono state montate bielle e valvole in titanio, più tutta la viteria superleggera, così che il suo peso è sceso ad appena 55 kg.

La potenza massima è di 115 CV all'albero a 8.500 giri, con una coppia di 10,8 kgm a 6.700 giri. Visto che è una moto nata per la pista viene anche montato il cambio Superbike, con marce ravvicinate, e la frizione è dotata di dispositivo antisaltellamento, ed è a comando idraulico, così che risulta morbidissima da azionare.

Il telaio riprende alcuni dei concetti che hanno ispirato i telai Ducati ma è stato riprogettato dai tecnici della NCR; conserva

comunque la classica struttura a traliccio di tubi in acciaio al cromo-molibdeno, nella quale il motore ha funzione portante e reca incernierato il forcellone, un bell'elemento scatolato in alluminio esso pure progettato dalla NCR.

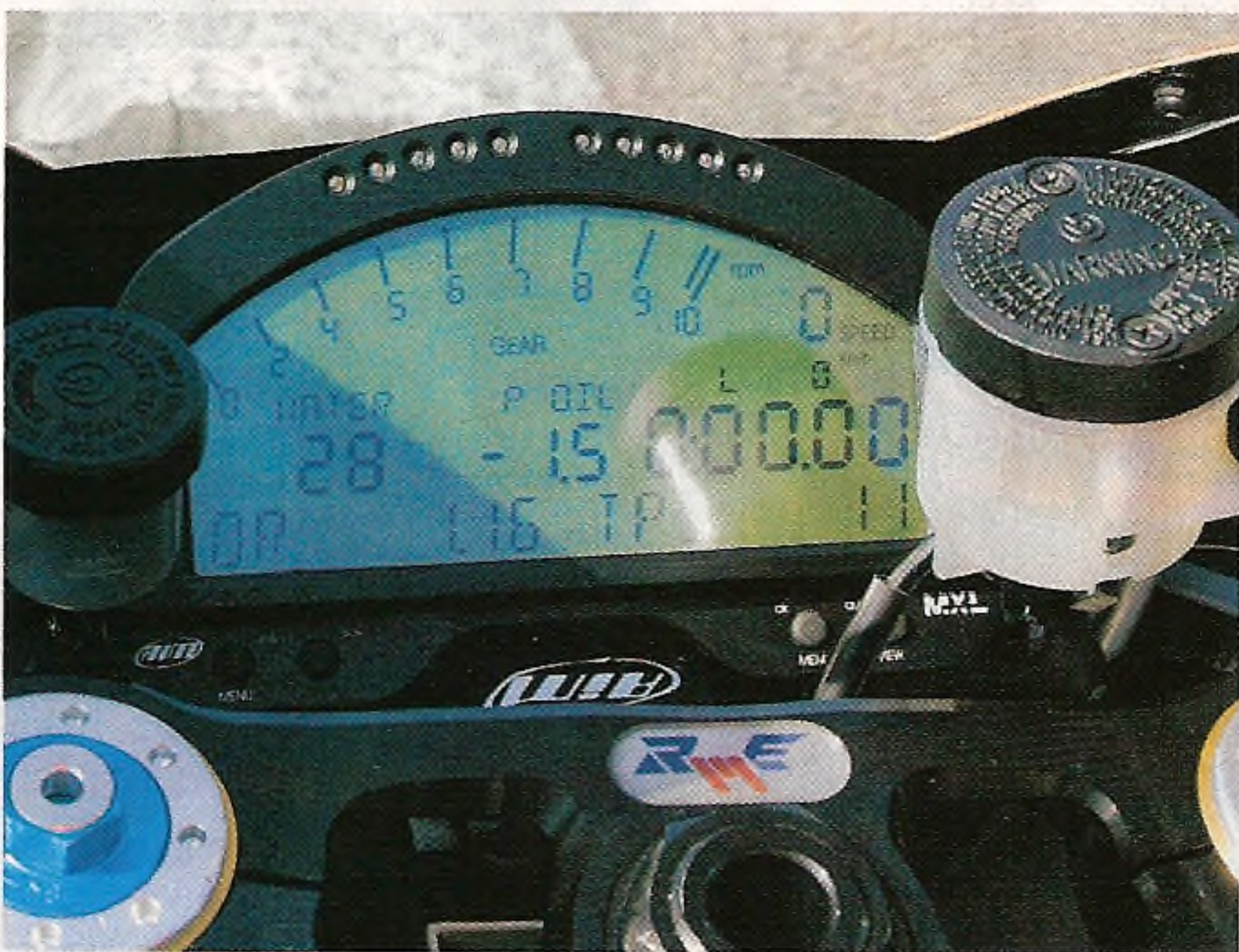
Le sospensioni, molto sofisticate, sono Öhlins. Al posteriore c'è un ammortizzatore regolabile nel freno in compressione e in estensione, e nel precarico molla, incernierato sul forcellone in maniera diretta, cioè senza alcun leveraggio; all'anteriore invece c'è una forcella di derivazione 999 R, a steli rovesciati di 43 mm Ø dotati di trattamento al TiN, regolabile in tutte le funzioni. Regolabile, comunque, lo è tutta la ciclistica, è possibile variare sia l'altezza del posteriore, sia l'inclinazione e l'avanzamento di sterzo, intervenendo sugli eccentrici delle piastre.

L'impianto frenante è Brembo: all'anteriore due pinze radiali ricavate dal pieno a quattro pistoncini che agiscono su due dischi flottanti a margherita di 300 mm Ø, al posteriore una pinza a due pistoncini con disco a margherita anch'esso flottante.

La carenatura è in fibra di carbonio, così come i cerchi a cinque razze: non si è fatta economia per mantenere ridottissimo il peso della moto, che arriva ad appena 120 kg. Considerando che la potenza massima è di 115 CV, si arriva ad un rapporto peso/potenza che sfiora l'1:1.

La Millona è assolutamente personalizzabile in base alle richieste dell'acquirente, a partire dalla colorazione fino alla componentistica.

**Al top in tutto e per tutto: cruscotto LCD multifunzione AIM, dischi freno a margherita con pinze monoblocco ricavate dal pieno a montaggio radiale, forcella Öhlins con steli trattati al TiN. La livrea della moto ufficiale è disegnata da Aldo Drudi.**



## SCHEMA TECNICA

### NCR Millona One Shot 2007

#### Motore

Bicilindrico a L, 4T, raffreddato ad aria. Cilindrata 1.080 cm<sup>3</sup>. Alesaggio e corsa 98 x 71,5 mm. Distribuzione desmodromica SOHC a 2 valvole. Alimentazione iniezione, corpi farfallati 45 mm Ø. Accensione elettronica. Lubrificazione a carter umido. Avviamento con avviatore esterno.

#### Trasmissione

Primaria ingranaggi, finale catena. Frizione multidisco a secco. Cambio a 6 marce.

#### Ciclistica

Telaio a traliccio in tubi d'acciaio CrMb. Sospensioni: ant. forcella teleidraulica pluriregolabile a steli rovesciati 43 mm Ø TiN; post. forcellone oscillante con un ammortizzatore pluriregolabile ad azionamento diretto. Freni: ant. due dischi a margherita 300 mm Ø con pinze a 4 pistoncini e 2 pastiglie; post. un disco 200 mm Ø con pinza a 2 pistoncini. Pneumatici: ant. 120/70 ZR17", post. 190/55 R17".

#### Dimensioni e peso

Interasse 1.400 mm, inclinazione di sterzo 23,5°. Peso dichiarato a secco 121 kg.

#### Prestazioni dichiarate

Potenza 116 CV alla ruota a 8.450 giri. Coppia 10,8 kgm alla ruota a 6.700 giri.

#### Prezzo

**29.880 euro** f.f. versione S

**37.800 euro** ff. versione R

**46.560 euro** f.f. versione One Shot