

# RACER

MOTOCICLISTA



**TEST**  
NER MILLONA

APRILIA TUONO  
1000 FACTORY R



**KTM 690 SM**

# URBAN MOTARD



**KAWA Z900 DIRT - DELIRIO CORSA - MONSTER 944 - YAMAHA XJR**



**TEST**

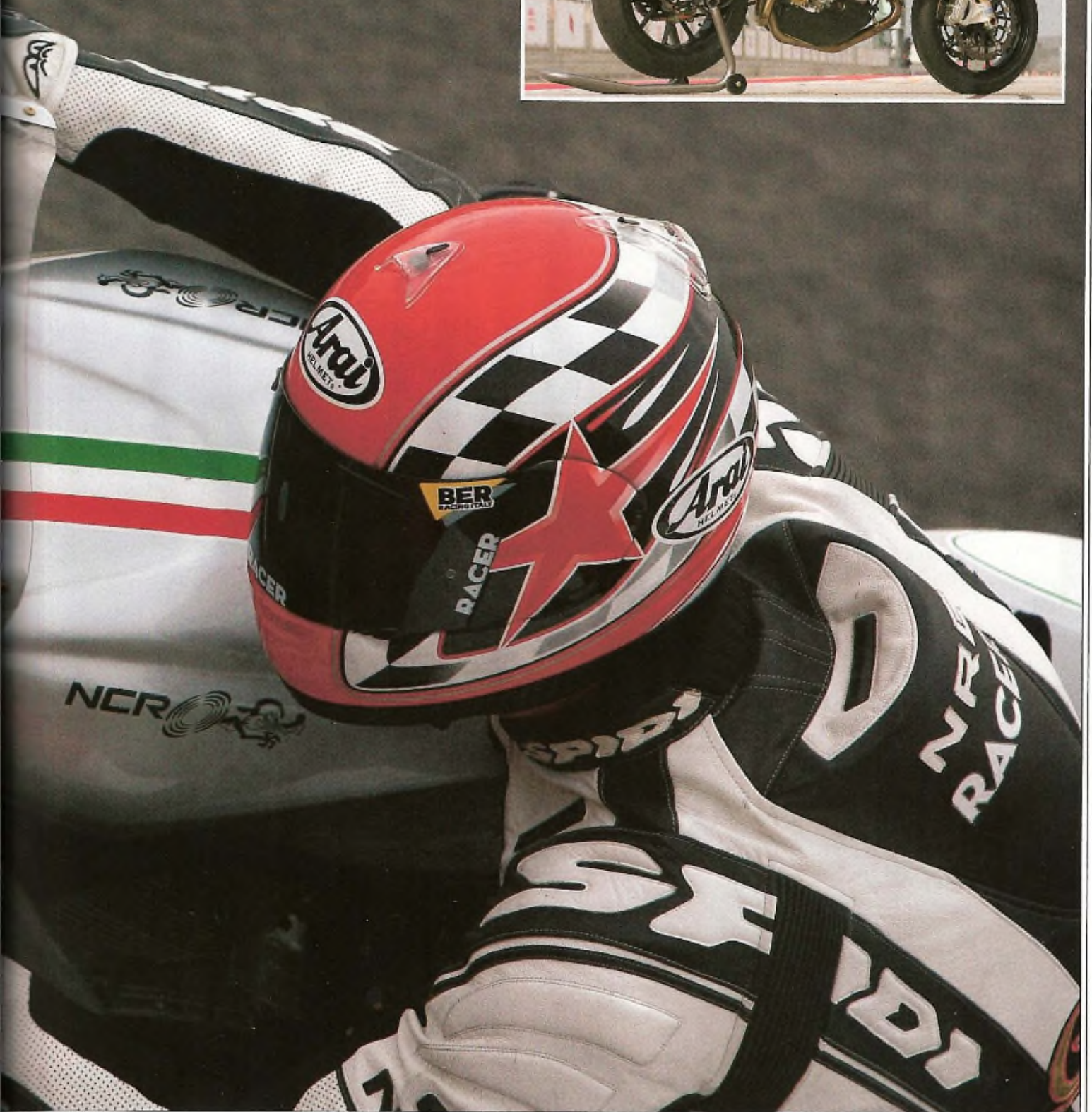
TESTO MAURIZIO VETTOR · FOTO SIMONE ROMEO

**NCR MILLONA**

# MIRACOLO ANNUNCIATO

ZUR

**DIFFICILE SPIEGARE A PAROLE COSA SIGNIFICHI RITROVARSI FINALMENTE A GUIDARE IN PISTA LA MILLONA, UNO DEI PIÙ EMOZIONANTI OGGETTI DI FETICISMO MOTOCICLISTICO AL MONDO, LEGGERISSIMA E FACILE, VELOCE, DIVERSA DA OGNI ALTRA... INFATTI, NON SO SE CI RIESCO!**





**D**a qualche tempo un concetto si fa strada nella mente di molti motociclisti e anche noi, dalle colonne di *Racer*, l'abbiamo spesso ripetuto: cento cavalli bastano e avanzano per divertirsi come matti! Peccato, però, che potenze di questo livello siano imprigionate in moto dal peso elevato, sempre superiore a 160 kg. Tutti noi sogniamo il connubio ideale tra 100 cavalli, magari con un bicilindrico, e un peso piuma di 120 kg, ma nessuna casa può realizzarlo... Nessuno, o forse solo una realtà hi-tech italiana. Oggi un mezzo così esiste; è parlorio dalla fantasia e dalla solida professionalità di NCR, un'officina tanto sofisticata da farci sospettare che si tratti della

"copertura" dei laboratori che sfornano le armi segrete di James Bond. Un laboratorio in cui, con lucida follia, ogni estremizzazione viene trasportata su carta e realizzata a tempi record; il tutto in leghe speciali e materiali nobili che danno vita a motociclette uniche al mondo. Oggetti sui quali lo sguardo si soffermerebbe per ore, senza stancarsi; moto realizzate interamente a mano, spesso su ordinazione, curate fino a raggiungere livelli di maniacalità. Basti pensare che ogni cliente viene informato periodicamente sullo stato dei lavori della propria motocicletta. Questo per far sì che le avanzatissime tecnologie impiegate nel processo produttivo non contaminino mai l'attenzione artigianale riservata alla fase di assemblaggio e alla

preparazione del mezzo su misura. NCR sfrutta l'immenso potenziale del gruppo Poggiani che si pone ai massimi livelli di know-how nella lavorazione e nella progettazione di componenti speciali, realizzati in titanio e altre leghe speciali. L'esperienza è maturata in impieghi estremi come il settore aerospaziale, la nautica con team ufficiali America's Cup e l'automobilismo, nella Formula Uno. Ma NCR non trascurava gli aspetti artigianali applicati alla costruzione di motociclette. Il resto proprio questo desidera l'acquirente di un prodotto esclusivo e costoso, con cui stabilire un rapporto anche passionale. Sono rare le moto davvero belle da guardare, vere e proprie sculture meccaniche contemporanee; tra questi oggetti

## BASTARDA E SEXY COME NESSUN ALTRA... DA SPOSARSI





## 100 SOLI CAVALLI BASTANO A FARCI GIRARE LA TESTA

ammirare, la Millona ha qualcosa in più. Bisogna osservarla e toccarla per poterla apprezzare a fondo. La perfetta levigatura delle superfici, la perfezione delle lavorazioni e l'accoppiamento di materiali pregiati quali il carbonio, il titanio e il magnesio, rendono questa moto un oggetto di puro feticismo. Inutile dilungarsi sulle sospensioni Ohlins, sui dischi Braking o sulle pinze monoblocco Brembo, quest'ultime disponibili sulle versioni R e One Shot. Particolari pregiati e costosi, senza dubbio, ma la Millona vale più della somma delle sue componenti. Non è certo una special accessorata con tutto quanto di meglio offra aftermarket; lo potrete capire solo se un giorno avrete il privilegio di cavalcare una di queste

meraviglie e farci qualche chilometro. Niente, sottolineiamo niente, può impressionare i sensi, l'animo ed il cuore di un motociclista quanto girare in pista con un esemplare NCR. Io ho potuto provare sul circuito di Adria sia la versione S che la One Shot pronta per correre, la moto con cui Valter Bartolini ha strabillato nel Campionato Supertwin. Sono salito in sella prima alla S e poi alla versione più spinta, in modo da poter apprezzare appieno le doti di entrambe e cogliere le differenze. Nell'esperienza di guida, non c'è un singolo aspetto che non stupisca. Nel complesso, il comportamento della Millona è fuori dal mondo. Bisogna percorrere innanzi tutto qualche giro ad andatura relativamente lenta per capire che

questa non è certo come le altre moto. Non si può e non si deve frenare, accelerare e piegare come si farebbe con qualsiasi altra bicilindrica sportiva. La Millona regala l'impressione di trovarsi in sella a un simulatore di guida, sembra risparmiata da ogni tipo di attrito o di resistenza. La frenata, l'ingresso in curva, la velocità di percorrenza e la rapidità nel raggiungere la corda lasciano a bocca aperta. In uscita dalle curve, cercando di mettersi in carena, si ha l'impressione di essere sproporzionati, troppo grandi rispetto alla moto. Tutto è troppo vicino al corpo del pilota: sterzo, cupolino e comandi. Sembra di stare in sella ad una midi-bike, spinta però da un motore che farebbe perdere la lucidità anche al pilotino più esperto. ☺

## PILOTA VINCENTE

Nella giornata di test con NCR abbiamo avuto il piacere di scambiare quattro chiacchiere con Valter Bartolini. Di lui e della sua guida da scavezzacollo, dei suoi traversi con lo sterzo a fondocorsa in sella alla Millona, avevamo sentito parlare da tempo. Sinceramente, pensavamo di trovarci davanti uno sbarbato

ventenne; invece Valter è nel mondo delle corse da molti anni. Ha preso parte a gare di livello mondiale sia nel cross che nella velocità. La sua carriera è iniziata nel 1982 con un campionato regionale cross, da allora non ha mai smesso. Abbiamo avuto la fortuna di vederlo girare e, dobbiamo ammettere,

sembra fare uno sport diverso dal nostro. Osservarlo guidare lascia esterefatti. La sua tecnica richiede una moto con poco freno motore, con una sospensione posteriore dura e quella anteriore più morbida. Valter ci ha spiegato che, nel corso della stagione Supertwins, NCR lo ha seguito egregiamente, apportando tutte le modifiche del caso. Dai risultati ottenuti, il connubio tra Bartolini e la Millona si è rivelato senza dubbio azzeccato!



Con qualsiasi marcia inserita, l'uscita dalle curve è sempre fulminea; anche se per far girare bene il motore come merita, bisogna stare attorno agli 8.000 giri. Sospensioni? Vibrazioni? Spaziatura dei rapporti? Forse è troppo frenata l'idraulica della sospensione anteriore, magari è troppo precarico al posteriore... La verità è che non ci ho fatto caso. Nei giri che ho avuto a mia disposizione, provavo uno stato di confusionale beatitudine. Le sospensioni mi sembravano le migliori in assoluto. Le vibrazioni assenti. La spaziatura perfetta. Il cuore e la pancia hanno avuto la meglio sulle fredde sensazioni tecniche. Per non parlare poi della versione OneShot pronta per correre. Rispetto alla sorellina "normale" da 100 cavalli, la versione più spinta ne guadagna ben 24; sembrerà assurdo, ma si rivela molto più facile ed immediata da condurre. Merito delle sospensioni, di un assetto molto più morbido, e dei diversi pneumatici: sulla versione racing gli slick sostituiscono i Metzeler Racetec KO. La Oneshot ha anche una rapportatura diversa, adatta all'impiego nelle competizioni, con una prima molto più lunga del normale. Impressionanti anche in questo caso i freni che, grazie al peso complessivo di soli 120 kg del mezzo, permettono decelerazioni

strabilianti. La ciclistica ben accordata e la perfetta distribuzione dei pesi permettono anche a chi, come me, non è troppo pratico della guida di traverso, di spigliare più del solito le curve, ritardando la frenata come non mai. Anche nella guida più aggressiva e "sporca", la OneShot non fa una grinza. Sempre composta e neutra, si dimostra reattiva quando serve ma stabile quando glielo si richiede... Insomma, fare qualche turno di pista con una Millona rende felici o sognanti, come quando da bambini ci portavano al parco giochi con le tasche tintinnanti di monetine. Proprio per rivivere queste sensazioni magiche, prima di lasciare il circuito di Adria ho subito tappezzato i box di alcuni annunci di questo tipo: "vendo casa termoautonoma, possibilità box..." Sì! Sono pronto a vendere la casa, da quando il team NCR mi ha lasciato intendere che ci sarebbe giusto una Millona zero chilometri in vendita. Chissà, un giorno busserò alla porta delle officine NCR con le tasche piene di monetine. Il nostro grazie di cuore va a Michele Poggipolini e Mirko Serrain, le due persone che hanno reso possibile questo servizio e soprattutto che ci hanno onorato, permettendoci di vivere un'esperienza che custodiremo gelosamente nel libro dei ricordi più cari... ■



## VI SPAVENTERÀ P





Parli di Poggipolini e ti spaventi per ciò che rappresenta in mondi dorati come Formula 1 e Moto GP. Ma basta scambiare quattro chiacchiere con Stefano Poggipolini (presidente del gruppo) e con il suo erede Michele (Chief Executive Officer NCR) per capire che alla base di tutto c'è la più vera, insana passione per i motori!



**LA INDOLE E PER I DETTAGLI CURATI**



## SCHEDA MOTO

**Marca:** NCR  
**Modello:** Millona S  
**Colori:** nero, grigio e soluzioni su richiesta  
**Prezzo:** 23.500 euro (iva esclusa)

### MOTORE

**Tipo:** Bicilindrico a V di 90°  
**Cilindrata:** 992 cc  
**Alesaggio e corsa:** 94 mm e 71,5 mm  
**Distribuzione:** desmodromica due valvole  
**Alimentazione:** iniezione elettronica corpi 45 mm  
**Accensione:** elettronica

### TRASMISSIONE

**Cambio:** 6 marce  
**Frizione:** multidisco a secco  
**Finale:** cardano

### CICLISTICA

**Telaio:** traliccio tubi cromo molibdeno  
**Sosp. ant.:** forcella Ohlins versione 999R  
**Sosp. post.:** monoammortizzatore regolabile Ohlins  
**Freno anteriore:** doppio disco 320 mm  
**Freno posteriore:** disco 230 mm  
**Ruote:** Marchesini forgiati M10R  
**Pneumatici:** 120/70 ZR17-190/55 ZR17

### DIMENSIONE E PESI

**Interasse:** 1048 mm  
**Peso:** 135 kg a secco  
**Altezza sella:** 890 mm  
**Serbatoio:** capacità 14 litri

### PRESTAZIONI

**Potenza:** 100 cv a 7600 giri/min  
**Coppia max all'albero:** 9,2 kgm a 6000 giri/min

### INFO

[www.ncrfactory.com](http://www.ncrfactory.com)