

1 *super* WHEELS

n. 137 mensile - agosto/settembre 2008 - 4,00 euro

In pista con la Yamaha
R1 Superstock
al box con le Superbike

Prove

BIMOTA DB7

La regina del Mugello

MOTO MORINI

1200 sport

HUSQVARNA

SM 510 R

YAMAHA

YZF-R125

Attualità

LE NCR

Leggera,
New Blue
Millona

INTERVISTA

ENRICO PELLEGRINO,
direttore generale
YAMAHA ITALIA

TECNICA

GLI ORGANI DELLA
DISTRIBUZIONE

Sport

MOTOGP: CHI SALVERÀ LA CLASSE REGINA? DI PAOLO BELTRAMO

SUPERBIKE: MISANO, BRNO **TROFEI:** NINJA TROPHY A MISANO E AL MUGELLO,
premier cup e trofei triumph al mugello, piccoli campioni HIRP e NSF

Sfida impossibile



in pista a Misano

HONDA CBR1000RR

confronto cronometrico
tra la FIREBLADE DI SERIE
e la SUPERBIKE

Moto da sogno



Fatte a mano



TRIONFA
IL TITANIO
SULLE NCR,
MOTO SPECIALI
REALIZZATE
A MANO UNA
PER UNA CON
LA CURA
E LA SAPIENZA
DI UN MAESTRO
ORAFO. DUE GLI
OBIETTIVI:
MASSIMA
LEGGEREZZA
ED ESTREMA
VELOCITÀ
IN PISTA.
IL TUTTO (PER
ORA) CON I DUE
VALVOLE DUCATI
RAFFREDDATI
AD ARIA, MAI
COSÌ POTENTI

Moto da sogno

la storia

La NCR nasce nel 1967 nella periferia Ovest di Bologna, più precisamente a Borgo Panigale, grazie all'innata passione per le corse di tre autorevoli personaggi (Nepoti, Caracchi e Rizzi). L'intenzione è di creare un'officina meccanica attrezzatissima nella quale costruire moto da corsa su base Ducati, fabbrica distante poche centinaia di metri dalla storica sede della NCR. Supportati da personalità del calibro di Franco Farnè e dall'Ing. Taglioni, i fondatori realizzano nel periodo tra la fine degli Anni '60 e l'inizio degli Anni '90 moto uniche, perfette sotto ogni punto di vista e capaci di vincere competizioni mondiali. Su tutte ricordiamo la gloriosa Ducati 900 con la quale Mike Hailwood vince il Titolo Mondiale Formula 1 nel '78 all'isola di Man.

La scuderia NCR (quando Rizzi abbandona la società la "R" si trasforma in Racing) è il primo reparto corse distaccato della Ducati, Casa all'epoca non ancora coinvolta direttamente nelle corse, ma che affidava alla piccola scuderia di Nepoti e Soci i propri motori e le parti ciclistiche per essere elaborate, alleggerite, lucidate, preparate per un'applicazione estrema e pronte per lottare nelle piste di tutta Europa contro squadre e team ufficiali.

Come allora, oggi le NCR sono sinonimo di moto estreme, caratterizzate da un grado di eccellenza dei particolari e di ricerca della massima prestazione introvabile su qualunque veicolo prodotto di serie; e dai lontani Anni '60 di strada in avanti ne è stata percorsa parecchia, basti pensare che la NCR Leggera è la prima moto omologata a vantare un telaio interamente in titanio.

NCR
special parts
GLI SPECIALISTI
DEL TITANIO



L'azienda oggi

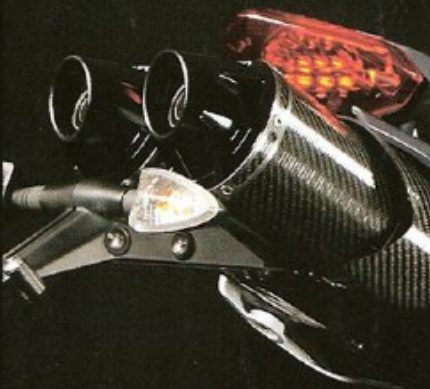
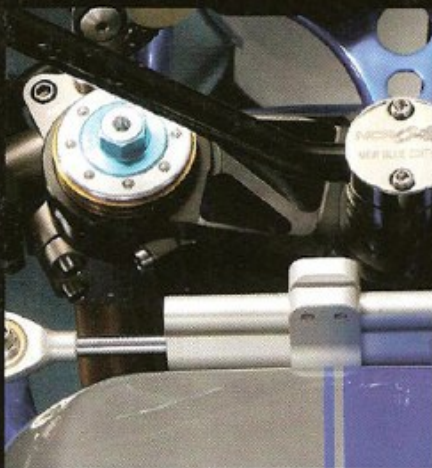
Alla fine del 2001 il marchio NCR viene acquistato dal Gruppo Poggipolini, concretizzando il sentimento per le corse del presidente della Società, Stefano Poggipolini. Per la piccola Scuderia bolognese questo passaggio ha un significato molto importante, andando a trasformarsi da nota officina di preparazione a fine produttore di mezzi speciali. Sfruttando il know-how acquisito dalla Poggipolini in diversi ambiti, come Formula 1 e aeronautica, nella lavorazione di pregiole leghe leggere (una su tutte il titanio), dal 2002 la NCR è in grado di offrire a tutti gli amanti delle due ruote vere motociclette da competizione. Come la Macchia Nera, la prima concept bike realizzata dal gruppo e divenuta famosa in tutto il mondo per i suoi contenuti tecnologici e le sue straordinarie prestazioni (le cifre parlano di 135 kg per 180 CV!).

Ma NCR non significa soltanto moto esclusive, il suo nome simboleggia ancora oggi la passione per le elaborazioni e le preparazioni speciali dei suoi fondatori e rimanda a un ricco catalogo di proposte per personalizzare la propria Ducati, ovviamente secondo la filosofia racing del Gruppo: leggerezza e potenza allo stato puro.

Se siete fanatici del desmo vi diamo un consiglio: visitate il sito internet www.ncrfactory.com, una preziosa interfaccia con la quale è possibile non solo scoprire il mondo delle preparazioni secondo l'Azienda romagnola, ma anche poter creare la propria NCR su misura. Occhio solo al portafogli.



Alcuni esempi della vastissima produzione NCR Special Parts. Il prezioso catalogo si può consultare nel sito www.ncrfactory.com, dove ad ogni Ducati è assegnata una pagina dedicata, suddivisa in varie sezioni: motore, impianto frenante, scarico, leghe leggere...



Michele Poggipolini: le NCR e i loro clienti



Le nostre sono vere e proprie moto da competizione, con le quali per essere al top e divertirsi bisogna solamente mettere benzina e dirigersi nel più vicino circuito. Da noi il cliente appassionato e l'amatore possono acquistare un mezzo pronto per essere guidato, senza dover investire né tempo né denaro per studiare o cercare componenti con i quali elaborare la sua moto.

Il nostro target di clienti è composto dai fans dei bicilindrici 2 valvole raffreddati ad aria e soprattutto da coloro che da qualche anno si stanno affacciando al mondo delle corse. In Italia esistono delle categorie dove si può correre con questi propulsori (lo stesso dicasi in Europa e negli USA) e molte persone stanno capendo che

la cavallata non sono tutto, ma è ben più importante avere un equilibrio tra leggerezza e potenza, cosa che riusciamo ad ottenere con i nostri modelli. Inoltre, se si vuole partecipare a un campionato in sella a una moto da 180 CV e 170 kg bisogna essere preparati fisicamente e concentrati, diversamente da ciò che occorre se si è alla guida di un mezzo che consente, con i suoi 120 CV e il suo peso piuma, di poter utilizzare al massimo il gas e di godere di quella incredibile maneggevolezza che permette di essere più veloce e al tempo stesso ottenere più facilmente la massima prestazione.

Ad esempio il cliente della New Blue, moto che è stata venduta esclusivamente negli USA, è sì un collezionista ma è prima di tutto un vero appassionato, un cliente più nostalgico che però sa apprezzare la vera tecnologia da gara.

Ma in America la mentalità è completamente differente: là si va in pista per divertirsi e girare con delle moto uniche e bellissime, mentre in Europa, e particolarmente in Italia, esiste un agonismo incredibile, dove anche nelle giornate di prove libere sono tutti con il coltello tra i denti...

Prezzo a partire da 47.520 euro



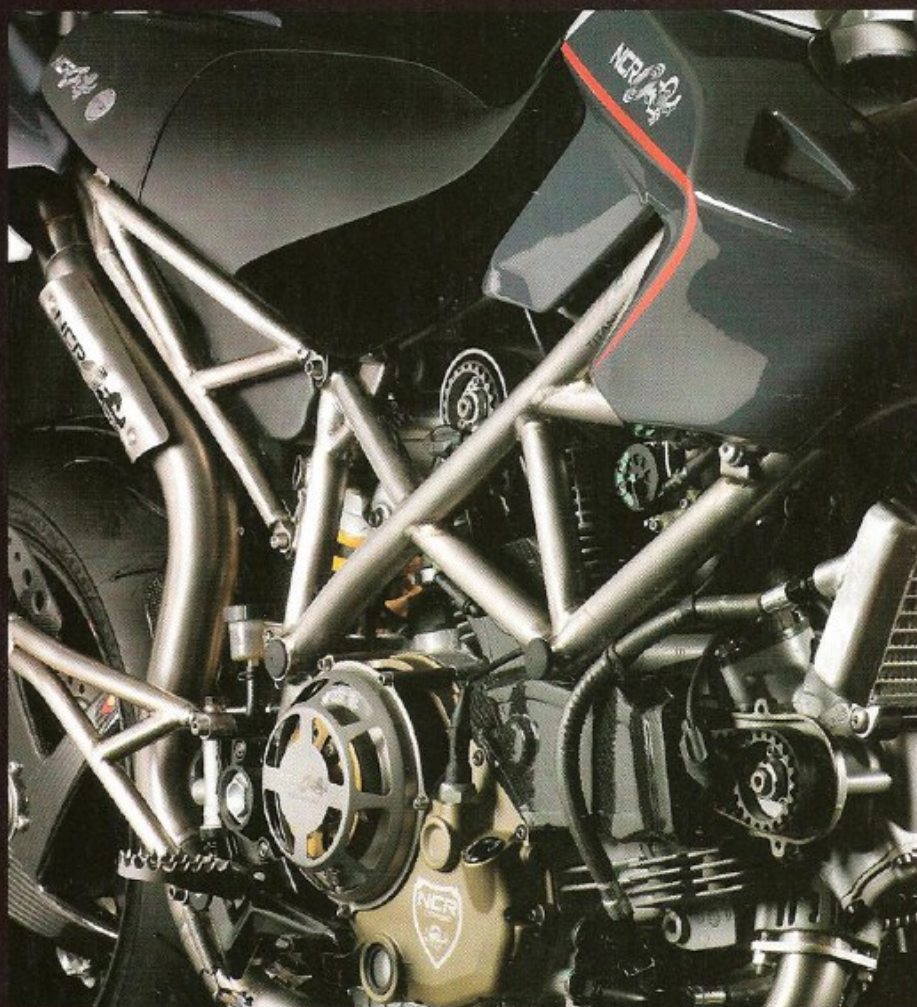
NCR Leggera

La Leggera è un passaggio molto importante per la NCR, che dimostra come il coraggio e la determinazione di una piccola Factory riescano a tracciare un segno importante di distinzione rispetto al resto della produzione mondiale. La base di partenza è quella della Ducati Hypermotard, una moto che si presta magnificamente a qualsiasi tipo di utilizzo sia quello stradale che prettamente da pista. Della moto stradale però non rimangono che il propulsore e il design delle sovrastrutture. Tutto il resto è stato oggetto di uno studio approfondito, volto a rincorrere quello che per il Gruppo Poggipolini è il principio cardine di ogni loro realizzazione: la massima leggerezza. A questo proposito, e per la prima volta su una moto di serie, è presente un telaio in titanio. A dir la verità una configurazione del genere si era già vista nel 2002 sulla Macchia Nera (sempre prodotta dalla NCR), ma in quel caso il progetto si è fermato allo stadio di concept. Ora invece la Leggera è una moto omologata, con tanto di fanali, frecce, targa e sellino per il passeggero, e quindi pronta per essere utilizzata sulle strade di tutti i giorni.

Il gruppo telaio, composto dalla struttura centrale e dal telaio posteriore, riprende geometricamente l'unità presente sulla Hypermotard con la possibilità di essere sostituito senza alcuna modifica (peccato solo non sia presente a catalogo come accessorio) ma è stato interamente riprogettato adottando tubi dal diametro maggiorato per venire incontro ai parametri di elasticità e di resistenza del nuovo metallo.

Nonostante ciò il risparmio di peso è considerevole: la struttura pesa solo 4,8 kg e il telaio posteriore ferma la bilancia a quota 2 kg. Il confronto con l'allestimento originale (-17 kg) è impietoso. La differenza durante la guida si può sentire fin da subito, non solo perché si risparmiano appesantimenti nella parte strutturale del veicolo, ma soprattutto perché cambia il baricentro della moto, migliorando la maneggevolezza e il comportamento della stessa in curva. È diversa, poi, la flessibilità del telaio che infonde una maggior fiducia al pilota durante la guida al limite.





A tal proposito vengono alla luce le migliori caratteristiche del titanio grado 9 rispetto al cromo-molibdeno normalmente utilizzato per le strutture a traliccio. Questo nobile metallo, tra le numerose sue proprietà, vanta un effetto memoria, caratteristica che consente allo chassis, dopo la sua deformazione alle sollecitazioni, di ritornare esattamente nel punto iniziale e di mantenere inalterata questa caratteristica nel corso dei chilometri. Gli usuali tralicci in acciaio, al contrario, tendono a snervarsi, soprattutto nei punti di saldatura, perdendo rigidità e, soprattutto, acquisendo una curvatura (anche se leggerissima e ipotizzabile solo dopo migliaia di chilometri) che modifica il layout della configurazione. Le trasformazioni non si fermano solo a questo comparto, per fortuna, e così la Leggera racchiude il top della componentistica studiata e prodotta dal Gruppo Poggipolini, con l'unica eccezione delle sospensioni (compreso l'ammortizzatore di sterzo) prodotte dalla Öhlins e tarate espressamente per questo modello. All'anteriore le piastre di sterzo sono state sostituite con più pregiati trapezi in avional ricavati dal pieno, così come sono in alluminio i piedini della forcella, l'asta di reazione dell'ammortizzatore, la flangia

parastrappi, il tappo del serbatoio e le pedane del pilota e del passeggero (con la struttura a traliccio in titanio), tutti componenti realizzati tramite macchine a controllo numerico. Considerando inoltre l'utilizzo di cerchi e dei terminali di scarico e i numerosi particolari del motore in fibra di carbonio fino alla viteria interamente in titanio, la Leggera batte l'Hypermotard di ben 22 kg.

L'impianto frenante non poteva essere inferiore a tanto ben di Dio, così i tecnici della NCR hanno attinto dal meglio della produzione mondiale e, per la prima volta su strada, troviamo l'impianto Brembo racing con le pinze di 108 mm (al contrario della 1098R o della Desmosedici che montano la 100 mm), simili alle monoblocco che corrono nel campionato SBK ma in versione due pezzi, le quali lavorano su dischi wave della Braking.

Se tutta questa grazia non vi bastasse potete sempre acquistare il kit motore per trasformare il 1100 Ducati nel 1160 NCR Corse (125 CV), o sostituire l'originale direttamente con un secondo motore: l'NCR Corse 1200, in grado di erogare 132 CV e garantire un risparmio di peso di 10 kg. Peccato solo non rispettino le fiche di omologazione.

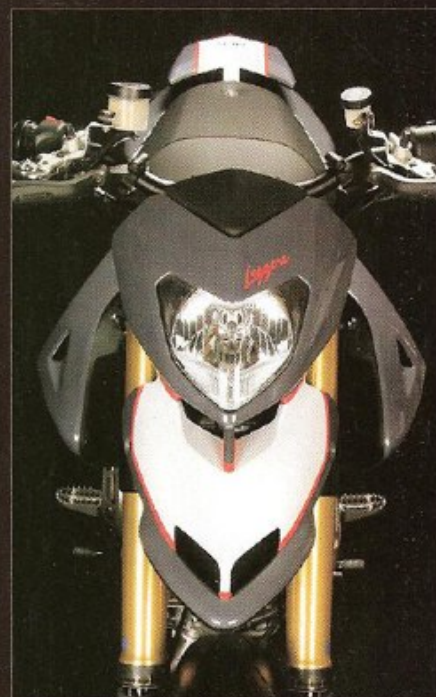
il motore

Motore/ciclo	> 2 cilindri V90°/4T
Raffreddamento	> Aria
Allesaggio x corsa	> 98,0 x 71,5 mm
Cilindrata	> 1078 cm ³
Rapp. compressione	> 10,5:1
Distribuz./Valvole	> Monoalbero/4V
Potenza massima	> 95 CV a 7750 giri/min
Coppia massima	> 10,5 kgm a 4750 giri/min
Alimentazione	> Iniezione elettronica
Lubrificazione	> Carter umido
Trasmissione finale	> Catena
Cambio	> 6 rapporti
Frizione	> Multidisco a secco

la ciclistica

Telaio / Materiale	> Traliccio/Titanio
Inclin. canotto	> 24°
Avancorsa	> 100 mm
Sospensione ant.	> Forcella (46 mm ø)
Regolazioni	> Precarico-comp.-est.
Sospensione post.	> Monoammortizzatore
Leveraggio progr.	> Sì
Regolazioni	> Prec.-comp.(a,b)-est.
Freno anteriore	> Doppio disco (300 mm ø)
Freno posteriore	> Disco (245 mm ø)
Misura pneumatici	> 120/70x17 - 180/55x17
Interasse	> 1455 mm
Peso a secco	> 140 kg*
Serbatoio	> 12,4 litri

* con kit NCR Corse



Moto da sogno

La **New Blue** è un progetto nato dalla collaborazione con la filiale americana della Ducati per celebrare il 30° anniversario della prima vittoria della Casa italiana negli Stati Uniti. Era il 1977 e Cook Neilson batté la concorrenza sul velocissimo circuito di Daytona a bordo di una Ducati 750 SS, conosciuta come Old Blue e preparata da Phil Schilling. La vittoria segnò l'inizio dell'avventura Ducati nel nuovo mondo e contribuì ad accrescere la fama dei bicilindrici italiani in questo Paese.

La moto sfrutta l'architettura della Sport 1000 S, un mezzo perfetto per questo tipo di realizzazioni nostalgicamente old style, ovviamente quasi interamente aggiornata dalla scuderia NCR per essere trasformata in una vera moto da competizione. Dal circa 200 kg del modello originale si passa ai 145 kg di questa versione (esclusivamente *ready to race*), un'elaborazione immensa e impegnativa che ha coinvolto ogni più piccolo particolare.

Il telaio e il forcellone vengono forniti dalla Casa madre mentre tutto il resto è opera della genialità e dell'estro della Factory bolognese, la cui unica restrizione proviene dalla linea, che deve essere uguale al veicolo di serie.

Dovendo utilizzare le stesse soluzioni ciclistiche, il lavoro di limatura del peso ha interessato principalmente la meccanica, i freni e i cerchi, per quali si è optato per una coppia di elementi in carbonio a 5 razze prodotti dalla BST, più leggeri e aggressivi dei classici elementi a raggi. Per conferire un'ulteriore diminuzione della massa, il nuovo impianto di scarico 2-1-2 (sviluppato dalla NCR e realizzato dalla Zard) è in titanio, soluzione che ha permesso di contenere la zavorra a soli 4,3 kg.

Di serie sono inoltre installati numerosi componenti in alluminio ricavati dal pieno come le pedane arretrate, il tappo del serbatoio, i piedini della forcella e le bellissime piastre di sterzo (con la possibilità di variarne l'offset), mentre i supporti dei poggiatesta, i semimanubri, il carter frizione e tutta la viteria sono in titanio.

La moto è impreziosita ulteriormente dalle vesti grafiche, simili a quelle della Old Blue, aerografate manualmente dallo stesso pool di tecnici che si occupa della verniciatura delle vetture da Formula 1 delle principali Case automobilistiche; la sella è in pelle scamosciata, prodotta da Schedoni, il noto artigiano creatore degli interni di tutte le Ferrari. Il motore installato sulla versione "base" è il clas-

NCR NEW BLU

Prezzo a partire
da 48.000 euro

il motore (1100 NCR)

Motore/ciclo	> 2 cilindri V90°/4T
Raffreddamento	> Aria
Alésaggio x corsa	58,0 x 71,5 mm
Cilindrata	> 1078 cm ³
Rapp. compressione	> n.d.
Distribuz./Valvole	> Monoalbero/4V
Potenza massima	> 117 CV a 9450 giri/min
Coppia massima	> 10 kgm a 6700 giri/min
Alimentazione	> Iniezione elettronica
Lubrificazione	> Carter umido
Trasmissione finale	> Catena
Cambio	> 6 rapporti
Frizione	> Multidisco a secco



Prezzo: a partire da
30.114 euro (versione S)



La Millona è stata la prima realizzazione dalla NCR, il suo progetto originario risale al 2002 e venne successivamente venduto alla Bimota (all'epoca impegnata con il proprio rilancio aziendale). A causa del seguente fallimento della Casa riminese, il concept della Millona (anzi Mill-One, nome originario del prototipo) ritornò nelle mani del Gruppo Poggipolini, il quale lo sviluppò per ritornare in grande stile nell'ambiente delle competizioni. Nel suo notevole palmares di vittorie la Millona vanta, solo nel 2007, la vittoria della Sound of Thunder di Daytona, del campionato italiano ed europeo nella classe Supertwins e del trofeo Ducati Desmo Challenge.

Le ragioni di questo incredibile successo sui circuiti di tutto il mondo sono da ricercare nell'estrema cura della realizzazione di tutti i componenti con un solo e unico scopo: essere i più veloci in pista.

La Millona è interamente progettata dal Gruppo Poggipolini, con l'unica esclusione dell'intramontabile bicilindrico Ducati raffreddato ad aria.

A catalogo sono previsti tre modelli: la S, la R e la One Shot, i quali si differenziano esclusivamente per l'adozione di diversi componenti della ciclistica e per il grado di elaborazione dei rispettivi propulsori. La base è identica però, così come sono identiche la cura e la fabbricazione, praticamente artigianale, di ogni singolo esemplare.

La più interessante tra le proposte è senza dubbio la One Shot, quella equipaggiata con il nuovo

la ciclistica (One Shot)

Telaio / Materiale	> Traliccio NCR/Acciaio
Inclin. connotto	> 23,5° (regolabile)
Sospensione ant.	> Forcella (43 mm Ø)
Regolazioni	> Precarico-comp.-est.
Sospensione post.	> Monoammortizzatore
Regolazioni	> Prec.-comp. [a/b]-est.
Freno anteriore	> Doppio disco (300 mm Ø)
Freno posteriore	> Disco (200 mm Ø)
Misura pneumatici	> 120/70x17 - 190/55x17
Interasse	> 1400 mm
Peso a secco	> 125 kg

propulsore 1200 NCR, vuoi per le sue prestazioni (125 CV a 9300 giri/min e 11,6 kgm di coppia rilevati a 8200 giri/min), vuoi per le ricercatezze tecniche e stilistiche, che la rendono un vanto per tutta la factory NCR e un sogno per molti appassionati.

Il telaio è un'unità a traliccio con tubi al cromo-molibdeno, soluzione che permette di rimanere legati al fascino del mondo Ducati e di ottenere una struttura semplice, dal basso peso (6,8 kg) e facilmente modificabile. Il leggerissimo forcellone è in alluminio, costruito interamente a mano e della massa ridotta di soli 3,8 kg, sul quale lavora tramite leveraggi progressivi un ammortizzatore Öhlins completamente regolabile. All'anteriore la forcella a steli rovesciati di 43 mm Ø, anch'essa prodotta dalla Öhlins, offre tutte le possibilità di

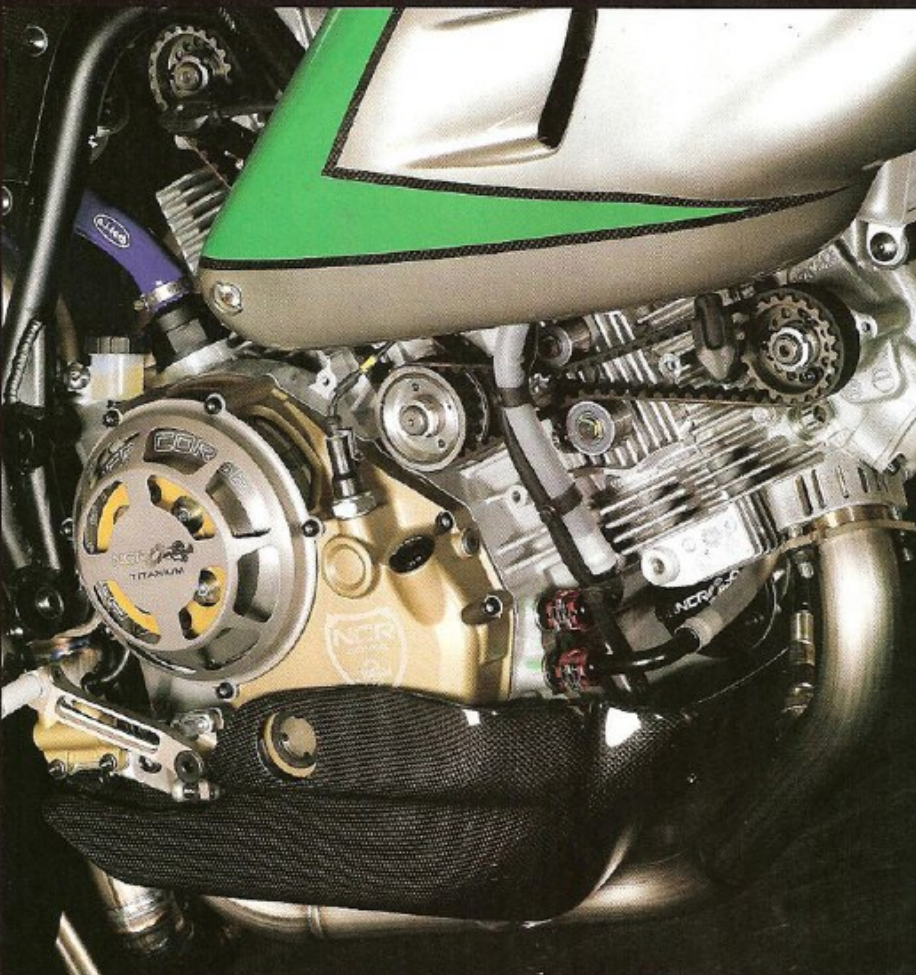
NCR MILLONA

personalizzazione ed è stata esame di un delicato studio delle tarature idrauliche, per meglio adattarsi all'estrema agilità del veicolo.

Su questo modello l'uso di leghe di materiali nobili è quanto mai elevato e lo standard delle realizzazioni di ogni componente è innalzato all'assoluto. I piedini e le piastre della forcella sono in alluminio ricavati dal pieno, con queste ultime esaltate dagli ampi svassi di alleggerimento, così come sono in alluminio i comandi a pedale e quelli al manubrio. Per mantenere un peso bassissimo si è fatto ampio uso della fibra di carbonio, con la quale sono stati realizzati il parafango anteriore, il paracatena, il paracoppa del motore, l'air box (con le rispettive prese d'aria), la carena anteriore, quella posteriore (autoportante) e, raffinatezza tra le raffinatezze, il serbatoio.

Anche i cerchi sono particolari in carbonio nelle misure di 3,5" x 17" all'anteriore e 6" x 17" per il posteriore. L'impianto frenante è lo stesso che equipaggia le SBK del campionato del mondo, interamente prodotto dalla Brembo, con l'eccezione

39.690 euro (versione R),
48.888 euro (versione One Shot)



il motore (One Shot)

Motore/ciclo	> 2 cilindri V90°/4T
Raffreddamento	> Aria
Alesaggio x corsa	> 102,0 x 73,0 mm
Cilindrata	> 1200 cm ³
Distribuz./Valvole	> Monoalbero/4V
Potenza massima	> 125 CV a 9300 giri/min
Coppia massima	> 11,6 kgm a 8200 giri/min
Alimentazione	> Iniezione
Lubrificazione	> Carter umido
Trasmissione finale	> Catena
Cambio	> 6 rapporti
Frizione	> Multidisco a secco

dell'utilizzo di dischi a margherita della Braking. Il motore è la più evoluta unità a due valvole mai presentata sul mercato. Oltre all'adozione dei pistoni, dei cilindri e delle bielle provenienti dal reparto corse NCR, si è provveduto a sostituire il cambio in virtù di un modello alleggerito di tipo Superbike, al quale è affiancata una frizione anti-saltellamento a secco, progettata esclusivamente per questo modello. Il sistema di scarico, in titanio, è di tipo racing con i doppi silenziatori inglobati all'interno della carenatura.

La strumentazione è una MyChron3 Visor con connessione via Can alla centralina (automappante) e con la porta USB integrata per il dialogo con il PC.