

Ducati Monster 620 i.e. Dark

Dark verzija Monstera 620 i.e. osim svoje mat crne boje ni po čemu se ne razlikuje od standardne verzije ovog modela. Pogonski agregat i okvir motocikla temeljito su obnovljeni, a preostali paket opreme na motociklu predstavlja vrh ove klase. Nisko postavljeno sjedalo, lakoća upravljanja te štedljivost čine ga vrlo zanimljivim za one koji tek trebaju učiniti svoje prve korake u moto svijetu

Mostro minore negro

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Ducati. Samo spominjanje ovog imena asocira na motocikle koji su utjelovljenje sportskog duha, elegancije i neodoljivog šarma. Pri tom nam se obično u glavi ukazuju legendarni modeli 916/996/998 koji su postali sinonim za sportske motocikle i koji su zaštitni simbol "crvene legende" iz Bologne. Govoreći o Ducatiju nesvjesno i nepravredno zapostavljamo jedan njegov model koji se već gotovo punih dvanaest godina provlači kroz moto scenu. Riječ je o nakedu poznatom pod imenom Monster.

Ducati Monster predstavlja najpopularniji i najprodavaniji model ove moto kuće, motocikl koji je kroz sve ove godine bio pristupačan kako svojom filozofijom, tako i samom cijenom koja je, s obzirom da se radi o

proizvodu kuće Ducati, bila vrlo prihvatljiva za širok krug kupaca.

Dizajn Monstera predstavljao je za moto svijet svojevrsni šok. U vremenima kad su ostali proizvođači skrivali svoje motocikle ugrađujući na njih "brda" plastičnih dijelova i oplata, Ducatijeva filozofija golog motocikla bila je zaista nešto revolucionarno i novo na tržištu. Taj su trend tijekom godina pokušali kopirati, s više ili manje uspjeha, i ostali proizvođači. Rezultati su vidljivi, jer gotovo nema tvrtke koja u svojoj ponudi nema bar nekoliko naked modela.

"Il Piccolo Mostro" nudi se za 2004. godinu u različitim varijantama od kojih ćete neke vrlo lako prepoznati već i na prvi pogled. Verzija Capirex i Matrix ističu se svojom atraktivnom grafikom i opremom, dok se standardna verzija i model Dark DD (s dva diska) razlikuju samo po boji.

Još imamo i model Dark SD s jednim prednjim diskom i starim petbrzinskim mjenjačem, koji je ujedno i najjeftiniji član male Monster porodice.

Za ovaj test tvrtka Tembo d.o.o., generalni zastupnik Ducati motocikala za Hrvatsku, ustupila nam je model Dark 620 i.e. Double Disc, koji ima okvir i kotače izvedene u vrlo atraktivnoj i trendovskoj titan boji. Uz ovu kombinaciju postoji i Dark 620 i.e. DD sa crnom izvedbom okvira i crnim kotačima, no osobno nam se više dopala naša testna verzija.

2002. godine najmanji Monster temeljito je preuređen i osvežen modernijim tehničkim rješenjima. Stari V2 pogonski agregat kojem su cilindri smješteni pod kutom od 90°, zapremine 583 cm³, zamijenjen je novim, zapremine 618 cm³, promjera i hoda 80 x 61,5 mm, s dva ventila po cilindru

Tipičan Ducati potpis, "Trellis" okvir koji je na novijem modelu Monstera 620 i.e. preuzet s većeg modela S4R



Gume Diablo pokazale su se kao pun pogodak za prvu ugradnju. Sprijeda je dimenzija 120/60-17, dok je straga 160/60-17



Cijena **66.620 kn**

Stabilnost u zavoju na zavidnom je nivou, a preciznost upravljanja gotovo savršena. Jedini problem mogu vam praviti pretvrde prednje vilice i nailazak na neravnine na cesti, koje motociklu mogu narušiti stabilnost

Na autocesti moguće je držati tempo od 160 km/h iako motocikl nema niti jednu oplatu



i Desmodromic tehnologijom. Agregat se i dalje hladi zračno, i to bez uljnog hladnjaka, što mu je po našem mišljenju najveći nedostatak. Naravno, povećanjem zapremine narasli su i snaga i okretni moment. Snaga koju sada razvija Monster je 60 KS pri 9500 okr/min, a vrijednost najvećeg okretnog momenta je 54 Nm pri 6750 okr/min, dakle 7 KS i 6 Nm više nego na prethodnom modelu. Mjenjač je šestbrzinski, dok je napajanje gorivom riješeno uz pomoć Marelli elektronskog ubrizgavanja goriva s leptirastim tijelima promjera

45 mm. Ono je svoje mjesto na najmanjem Monsteru pronašlo tek 2002. godine, što je pomalo začuđujuće s obzirom da znamo da je Ducati među prvima na svojim motociklima klasični rasplinjač zamjenio ubrizgavanjem. Od ostalih modifikacija na motoru možemo još spomenuti ventile većeg promjera i povećanje volumena airboxa tj. zračne kutije.

Jedan od zaštitnih znakova Ducatija je i njegov prepoznatljiv okvir. "Trellis" čelični okvir, gdje motor ima noseću funkciju, također je novije generacije, a preuzet je s ve-

ćeg modela Monstera, S4. Prednja vilica je upside-down tipa, s promjerima cijevi 43 mm, dok je Sachsov stražnji monoamortizer podesiv po parametrima opterećenja na oprugu i u povratu.

Novi je i ispušni sustav koji je tipa 2 u 2 sa aluminijskim prigušivačima, u koji je ugrađen trostazni katalizator zahvaljujući kojem su zadovoljene Euro 2 ispušne norme. Ovo, naravno, sa sobom donosi i neke neželjene nuspojave. Monster je zahvaljujući tome dobrano utišan, pri čemu je izgubio dobar dio šarma koji je oduvijek krasio ove L-dvocilindraše.

Zahvaljujući vrlo nisko postavljenom sjedalu, na visinu od tek 770 mm od tla, te njezgovoj uskoj izvedbi, imate dojam da sjedite u motociklu, a ne na njemu, gotovo da se stapa s njim u jednu cjelinu. Odnos sjedalo-oslonci za noge vrlo je dobro pogođen, što se primjećuje već i nakon prvih metara vožnje. Najveći negativni dojam u ergonomiji ovog motocikla ostavlja upravljač. Konstruktori su ga odlučili pomaknuti prema naprijed, što vozača stavlja u potpuno neprirodan položaj na ovom motociklu. Mislili smo da ćemo se tijekom vožnje jednostavno naviknuti na to, no i nakon nekoliko dana vožnje još uvijek nam se upravljač činio kao neko "strano tijelo" na ovom motociklu. Pokušali smo ga zakrenuti, no bez uspjeha. Srećom, rješenje ovog problema moglo bi se efikasno i ekonomično riješiti uz pomoć bogate "after market" ponude različitih proizvođača.

Druga stvar koju ubrzo primjećujete je vrlo mali zakret volana ili bolje reći, gotovo nikakav. Ako uzmemo u obzir da je ovaj mo-

Za spuštanje u zavoj potreban je minimalan napor, a dojam je da motocikl sam "klizi" kroz njih



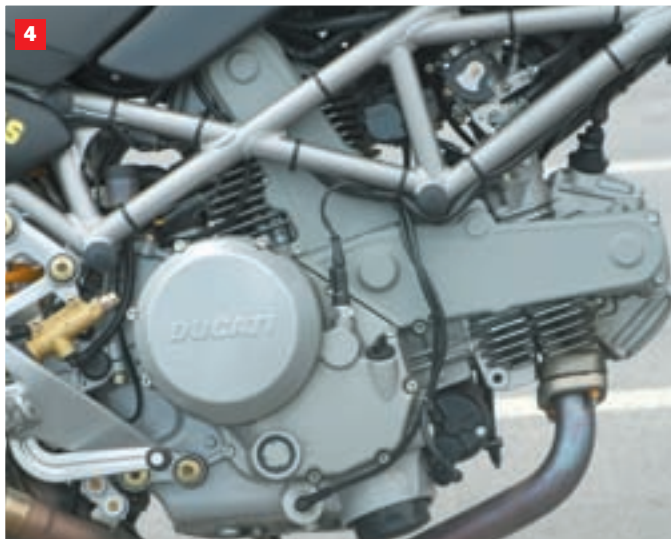


1



2

3



4



Monster je zamišljen kao "goli" motocikl koji zadovoljava minimalističke zahtjeve

(1) Novi dizajn analognog-digitalnih instrumenata predstavlja velik korak naprijed u usporedbi sa starim Monsterom. Novost je i immobilizer sustav protiv krađe. **(2)** i **(3)** Ovjese je za ovu klasu motocikala iznad prosjeka. Sprijeda je upside-down vilica promjera 43 mm, straga Sachsov monoamortizer podešavajućeg tipa. **(4)** Pogonski agregat zapremine je 618 cm³, s dva ventila po cilindru, opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva tvrtke Marelli. Uljni hladnjak ne ugrađuje se na najmanjeg Monstera





motocikl namijenjen vozačima početnicima ili onima koji se nakon dugo godina apstinencije vraćaju na njih, ovo je nedopustiv gaf.

Pogonski agregat Monstera vrlo je živahan. Doduše, kreće nešto sporije, no kad

"uhvati" 4000 okr/min vuče kao pravi "zvrk". Možemo reći da je njegov rad čist i snažan gotovo od samog početka, a da pri tom nema čak ni nekih naglašenih vibracija ili prevelike buke. Iskreno, motocikl vuče

mnogo jače nego što to bilo tko očekuje od jednog zračno hlađenog dvocilindraša s dva ventila po cilindru. Ovo je i zasługa dobro pogođenog omjera brzina u mjenjačkoj kutiji, kao i omjera prednjeg i zadnjeg lančanika u završnom prijenosu.

Spojka je začuđujuće mekana u usporedbi s prijašnjim Ducati motociklima. Poglavitito je to zasługa novog PTC (Power Torque Clutch) sustava koji omogućuje lakše i preciznije mijenjanje stupnjeva prijenosa. Mjenjačka kutija radi tiho, precizno i brzo, gotovo besprijekorno, bilo da se radi o mijenjanju stupnjeva prema gore ili prema dolje.

Ciklistika motocikla odlično je pogodena. Okvir i vrlo tvrd ovjes preferiraju agresivniju, sportsku vožnju i potiskuju udobnost i komfor u drugi plan. Stabilnost u zavoju na zavidnom je nivou, a preciznost u upravljanju gotovo savršena. S problemima ćete se suočiti ako naidete na neravnine na cesti u trenucima kada ste motocikl polegnuli u zavoj. Ovdje prvenstveno problem predstavljaju pretvrde prednje vilice, koje bi svakako trebale biti mekše jer se ipak radi o jednom motociklu koji je namijenjen za svakodnevnu upotrebu. Zahvaljujući čvrstom okviru kontrola nad motociklom niti u jednom trenutku ne dolazi u pitanje, što donekle kompenzira prethodni nedostatak. Treba tu spomenuti i odličan odabir pneumatika Pirelli Diablo kao prve ugradnje na ovaj motocikl. Sveukupno gledajući, u usporedbi s Mon-



Testna verzija Darka bila je kombinacija mat crne boje, te okvira i kotača u titan izvedbi

sterom prethodne generacije, očigledan je napredak u segmentima upravljivosti, stabilnosti i lakoće upravljanja.

Sprijeđa dvostruki diskovi promjera 320 mm u kombinaciji sa Brembo "Goldline" čeljustima s četiri klipca svoju funkciju odraduju vrlo korektno. Zapravo bismo prednju kočnicu najkraće okarakterizirali kao tipično početničku: nema pretjerane agresivnosti, ali je zato vrlo učinkovita i laka za doziranje. Straga je montiran disk promjera 245 mm na koji djeluje čeljust s dva klipca, a njihovo korištenje predstavlja prvu rijetkost.

Iako naša verzija Monstera nije imala niti onu gornju, malu oplatu, to nam nije nimalo smetalo da na autocesti držimo putnu brzinu od 160-170 km/h. Zbog karakterističnog upravljača i uskog hvata na njemu nije bilo pretjeranih problema s vjetrom. U polegnutom položaju uspjeli smo kazaljku pokazivača brzine dotjerati na brojku 200. Ipak, najbolje od sebe Monster je dao na sporijim zavojitim magistralnim cestama, gdje je vožnja po zavojima i brzo prebacivanje u njima predstavljalo "dječju igru". Za spuštanje u zavoj potreban je minimalan napor, a imate osjećaj da motocikl sam "klizi" kroz njih. Pri tom je jedini uvjet da okretaje motora držite u polju od 5000 do 8000, jer se ipak radi o motoru zapremine 600 cm³.

Potrošnja goriva vrlo je skromna. U prosjeku, dakle kombinaciji autoceste i magistralne ceste, ona je iznosila svega 5 do 5.5 l/100 km.

Novodizajnirani instrumenti predstavljaju veliki korak prema naprijed u odnosu na staru seriju Monstera. Po dizajnu i funkcionalnosti u rangu su s japanskom konkurencijom te klase, a sastoje se od: pokazivača brzine, okretaja motora, kontrolnih lampica, LCD sata, LCD mjerača prijednog puta, indikatora rezervnog područja goriva. Monster je također opremljen sigurnosnim sustavom protiv krađe s kodiranim ključem, popularno zvanim "immobilizer", koji je također dodatak koji je postao standard kod gotovo svih motocikala. Završna obrada ovog motocikla oduševljava. Ponovno je tu prisutna ona posebna pažnja koju ova tvornica polaže na izradu svakog detalja.

Na kraju možemo reći da je Monster 620 i.e. DD motocikl koji nudi sasvim solidan paket opreme. Tu su upside-down prednje vilice, vrlo čvrst okvir i odlična ciklistička svojstva, mekana spojka sa PTC sustavom, štedljiva potrošnja i živahan pogonski agregat. Dojam samo donekle kvari neprimjerno postavljan upravljač, premali zakretni kut volana te pretvrda prednja vilica. Cijena ove verzije Monstera iznosi 66 620 kn, što je sasvim opravdano s obzirom na opremu i potpis na ovom proizvodu.

Na kraju, s kojim konkurentom zapravo usporediti ovaj motocikl? Konceptijski i cjenovno najbliži mu je konkurent iz dalekog istoka, Suzuki SV 650, koji je od svog talijanskog konkurenta jeftiniji za nešto više od 6000 kn. Premda Suzuki nudi svežiji dizajn i moderniju tehnologiju, zagriženim ljubiteljima ove talijanske marke on zasigurno neće biti konkurencija pri kupnji ovog motocikla. ■



10 godina "malog" Monstera

● Model Monster prisutan je na tržištu gotovo 12 godina, te se proizvodio u varijantama sa različitim pogonskim agregatima: 600, 620, 750, 800, 900, i 1000 cm³.

Najmanji Monster, onaj od 600 cm³, započeo je sa proizvodnjom 1994. godine. Pogonski agregat imao je zapreminu od 583 cm³, te razvijao snagu od 53 KS pri 8250 okr/min i najveći okretni moment od 48 Nm pri 7000 okr/min. Težina sa svim tekućinama iznosila mu je 188 kg.

2002. godine pojavljuje se novi "mali" Monster pod nazivom 620 i.e. Zapremina je porasla na 618 cm³, a rasplinjač je zamijenjen elektronskim ubrizgavanjem goriva. Osim toga, sprijeđa su se počeli ugrađivati dvostruki diskovi umjesto dosadašnjeg jednog, te je petbrzinski mjenjač zamijenjen šestbrzinskim. Ugradnjom katalizatora postignuto je zadovoljavanje Euro 2 normi. Snaga je povećana na 60 KS pri 9500 okr/min, dok je okretni moment narastao na 54 Nm pri 6750 okr/min.

Osim standardne verzije Monstera 620 i.e. u ponudi su i jeftiniji Dark 620 i.e. Monodisco, koji sprijeđa ima samo jedan disk, a mjenjač mu je 5 brzinski, te verzija Dark 620 i.e., koja se od standardnog Monstera 620 i.e. razlikuje samo po boji. Tu su i najprestižnije verzije Capirex i Matrix, koje uz atraktivne boje i grafiku imaju i zadnju viliču podešavajućeg tipa izradenu od aluminijske.

DIZAJNER PRVOG MONSTERA



Miguel Angel Galluzzi

● Argentinac Migel Angel Galluzzi u ono vrijeme je bio jedan od najtalentiranijih dizajnera koji je najviše obećavao. Radio je, baš kao i legendarni Massimo Tamburini, u CRC-u, Cagiva Research Center-u, u San Marinu. Početna ideja o Monsteru sastojala se u realizaciji "golog" motocikla koji će zadovoljavati minimalističke zahtjeve. Prvi Monster nastao je na bazi okvira Ducatija 851 i pogonskog agregata dvoventilske tehnologije iz modela 900 Supersport. Po prvi puta je javnosti predstavljen 1992. godine pod imenom Monster 900.

Do 2001. godine je s pokretne trake u Bologni izašlo nešto više od 100 000 motocikla iz Monster porodice.

TEHNIČKI PODACI

| |
|---|
| Motor: 4T, dvocilindrični V |
| Promjer x hod: 80 x 61,5 mm |
| Obujam: 618 cm ³ |
| Odnos kompresije: 10,5:1 |
| Razvod: jedna bregasta osovinu u glavi i 2 ventila po cilindru |
| Hlađenje: zračno |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko ubrizgavanje |
| Spojka: suha |
| Mjenjač: 6 brzina |
| Okvir: čelični cijevasti |
| Ovjes: sprijeđa upside-down vilica promjera 43 mm i hoda 130 mm, straga monoamortizer hoda 148 mm |
| Gume: prednja 120/60-17, stražnja 160/60-17 |
| Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm i čeljust sa četiri klipca, straga disk promjera 245 mm i čeljust s 2 klipca |
| Dimenzije (u mm) i težina: visina sjedala 770, osovinski razmak 1440, težina 177 kg |
| Deklarirano: snaga - 60 KS pri 9500 okr/min, max okretni moment - 54 Nm pri 6750 okr/min. |
| Spremnik goriva: 15 l |

+ nedostatak uljnog hladnjaka, položaj i zakretni kut upravljača, pretvrda prednja vilica

- živahan pogonski agregat, mekana spojka, ciklistika, završna obrada, mala potrošnja