



## **Ducati Monster S2R**

*S2R je Monster naglašeno sportskog izgleda koji većinu atraktivnih komponenti preuzima s modela S4R. Pogonski agregat obujma 800 cm<sup>3</sup> ima dva ventila po cilindru i zračno hlađenje, a motociklu daje nešto blažu narav nego što je to slučaj kod kapacitetnije verzije*



# **Finalno brušenje**

Svoj oštar izgled S2R zahvaljuje atraktivnim detaljima preuzetim s modela S4R kao što su Marchesinijevi kotači, jednostruka stražnja vilica i visoko podignuti dvostruki ispušni sustav



Cijena **81.900 kn**



U ovom slučaju pozivnica nas je odvela na razvikani Mediteran ili bolje rečeno, u poreznu oazu i jedno od najvećih okupljališta jet seta, u kneževinu Monaco i njegovu prijestolnicu Monte Carlo.

Povod? Uživanje u blagoj klimi, morskome povjetarcu i "špijuniranje" nekog od pripadnika svjetske elite? Ne, nego nešto što je za nas puno atraktivnije. Radilo se o prezentaciji nove Ducatijeve uzdanice u segmentu naked vozila. S obzirom da ova talijanska tvrtka

iznimno mnogo polaže na tradiciju, nismo se niti nadali nekom ultramodernom projektu, nego prije nekoj nadogradnji, odnosno evoluciji nekog od postojećih modela. Tako je i bilo: predstavljen je Monster, ali ne bilo kakav, nego Monster S2R.

Prvo što vam prođe glavom i prije nego što vidite novi model je pitanje: kakav bi trebao biti novi Monster? Naime, nakon što neki motocikl postane ikonom, teško je osmisliti dostojnu zamjenu koja će biti uspješna kao i prethodnik. Ovaj zadatak još je i teži ako je riječ o modelu koji je nastao daleke 1993. go-

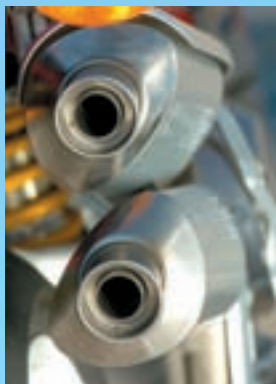
PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

U zimsko doba, kada u većem dijelu Lijepe naše "udari" minus, a niti u drugim dijelovima vrijeme nije baš za neku pohvalu, motoristima ne preostaje drugo nego se uz čašicu razgovora i nekolicinu istomišljenika prisjećati toplih dana i sezone koja je prošla. Listaju se časopisi, komentiraju se tek predstavljeni noviteti i očekuju se prvi znaci sunca, kako bismo se na

svojim metalnim ljubimcima ponovno "zakotrljali" cestom i po tko zna koji put proživjeli poznatu frazu: "Born to be wild". Gledamo li trenutačne vremenske uvjete, moramo reći da mi novinari spadamo u povlaštenu populaciju jer nam se i u doba "zimskog sna" ponekad posreći da zajedno s pticama selicama posjetimo neke od toplijih krajeva i svom vozačkom stažu dodamo još par stotina kilometara tijekom upoznavanja nekog od aktualnih modela za predstojeću sezonu.



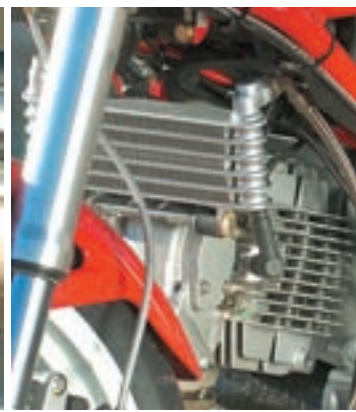
Instrumenti su izrađeni u skladu s tradicijom, pregledni su, ali pomalo zastarjeli



Jednostruka stražnja vilica od ekstrudiranog aluminija i ispušni sustav s udvojenom cijevi ne samo da izgledaju atraktivno, već su i zaslužni za mogućnost većeg nagiba od 48°



Iako je na tržištu već punih 11 godina, moramo priznati da se ovaj Ducatijev model još uvijek jako dobro drži



Oslonci za noge putnika više nisu povezani s vozačevim, kao što je to bio slučaj na starom modelu

dine, kada je postavio nova mjerila klase naked, kako po pitanju dizajna, tako i po pitanju odnosa performansi i ciklističkih svojstava. U prilog ovoj tvrdnji govori i činjenica o preko 140.000 prodanih primjeraka i isto toliko, ako ne i više, pristalica koje je ovaj model stekao tijekom 11 godina proizvodnje.

Zbog svega navedenog u Ducatiju nisu željeli previše eksperimentirati, nego su se odlučili za provjereni recept. Poznatu siluetu osuvremenili su nekolicinom modernih detalja, kako bi Monster i dalje ostao vjeran svojim izvornim korijenima, a ipak dobio i onu prijeko potrebnu dozu nove atraktivnosti koja će mu osigurati da se i dalje ravnopravno nosi s konkurencijom.

Nešto slično Ducati je pokušao i prije par godina sa modelom S4R, koji je predstavljao simbiozu klasičnog Monstera i snažnog agregata visokih performansi sa tadašnjeg SBK modela. Ipak, ovaj model nije ispunio očekivanja. Kao prvo, bio je preskup za klasični naked, a izvrsne vozne osobine kvarile su nervozne reakcije kapacitetnog motora koji je za upravljačem zahtijevao iskustvenog "kočijaša". Zbog toga je ovaj model imao relativno uzak krug kupaca, iz kojeg su izostali početnici i oni koji su željeli motocikl za svakodnevnu primjenu.

S druge strane, detalji poput jednostruke stražnje vilice, visoko podignutog ispušnog sustava, vjetrobranske maske i sportskih kotača s pet krakova, kakvi su se ugrađivali i na bolonjske maksi sportaše, dali su ovom modelu poseban šarm i naglašenu dozu ekskluzivnosti koju su klasični modeli već odavno izgubili.

Sljedeći potez Ducatijevih projektanata bio je sasvim logičan nastavak dosadašnjeg razvoja. Pod imenom Monster S2R predstavljena je replika modela S4R koju pokreće zrakom hlađeni motorom zapremine 800 cm<sup>3</sup>, a ne pogonski agregat od 1000 cm<sup>3</sup> sa maksi sportaša 996.

Ovo ukratko znači da S2R izgleda "opako" poput modela S4R, ali mu je motor puno "pitomiji" i bolje izbalansiran, pa je stoga i bolje prilagođen motociklu ove vrste. Ipak, novi model nije potpuna kopija većeg "brata". Naime, osim razlike u težini od oko 4-5 kg manji model nema ni hladnjak tekućine niti usisni sustav, a mapa ubrizgavanja i ukupna snaga su mu potpuno različiti, pa je i dojam u vožnji potpuno drukčiji. Drugačiji je i okvir motocikla, koji je preuzet s modela 800, a ne sa modela S4R.

Što se tiče samog motocikla, on i dalje ostaje vjeran malom zakretnom kutu i minimalnoj udobnosti, a prazan hod se teško na-

lazi. Ukratko, i dalje je to onaj isti stari Monster koji je tijekom godina dobio izvjesnu profinjenost.

Kao što se i na slikama može uočiti, stražnja dvostruka vilica standardnog Monstera zamijenjena je jednokrakim elementom od ekstrudiranog aluminija. Osim vizualnog dojma i ukupna težina je smanjena za gotovo 1.100 grama. Nadalje, jednostruka stražnja vilica omogućila je i ugradnju novog ispušnog sustava, s dva prigušivača pozicionirana jedan iznad drugog, na desnoj strani motocikla. Navedeni ispušni sustav postavljen je puno više nego što je to slučaj kod standardne verzije, čime je doskočeno poznatoj Monsterovoj boljci, a to je da se sa klasično izvedenim ispuhom vrlo brzo dolazi u kontakt sa podlogom.

Vratimo li se još jednom usporedbi novog S2R-a sa "oštrijim" S4R-om, vidjet ćemo da i ciklistika kao i kočioni sustav u potpunosti prate smirenije performanse manjeg "brata".

Ovjes je tako povjeren Marzocchi upside-down vilici promjera 43 mm koja ne posjeduje mogućnost podešavanja, dok se stražnji Sachs monoamortizer može podešavati samo djelovanjem na opterećenje opruge i na fazu hidrauličnog istezanja.

**S2R je blažih reakcija i njime se lakše upravlja nego s kapacitetnijim modelom S4R. Dakako, potisak je sasvim drukčiji, ali unatoč tome motoru ne nedostaje živosti**



Isto tako, umjesto diskova od 320 mm ugrađuju se diskovi promjera 300 mm, na koje djeluju kočione čeljusti s 2, a ne s 4 klipčića. S druge strane, kotači su ostali isti, Marchesini s 5 krakova, kao i na modelu S4R, a to vrijedi i za upravljač promjenljivog presjeka tvrtke Magura.

Upravljač je dosta otvoren i za ovu vrstu motocikla postavljen relativno nisko, dok su oslonci za noge pomaknuti prema natrag. Ovo znači da S2R ima naglašeno "sportski" položaj i da su na njemu ruke jako opterećene. Nadalje, kvaliteta vjetrobranske kupole, koja se isporučuje serijski, nije osobita, tako da se o nekoj pravoj vjetrobranskoj zaštiti niti ne može govoriti. Očito je da joj je namjena više estetske nego praktične naravi. I retrovizori su prilično nemirni, a zbog njihovog neobičnog oblika ni preglednost im nije osobito uvjerljiva.

Što se tiče pogonskog agregata od 803 cm<sup>3</sup>, on je već poznat sa "standardnog" Monstera. U ovoj sportskoj izvedbi opremljen je elektronskim ubrizgavanjem goriva i novom APTC spojkom, koja se do sada ugrađivala samo na modele 620. Riječ je o uređaju za reguliranje momenta koji reducira poskakivanje prilikom naglog oduzima-

**TEHNIČKI PODACI**

**Motor:** dvocilindrični V 90°, četverotaktni  
**Promjer x hod:** 88 x 66 mm  
**Obujam:** 803 ccm  
**Odnos kompresije:** 10,4 :1  
**Razvod:** desmodromika i 2 ventila po cilindru  
**Hlađenje:** tekućinom  
**Paljenje:** elektronsko  
**Napajanje:** elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 45 mm  
**Spojka:** s višestrukim diskovima suha  
**Mjenjač:** 6 brzina  
**Okvir:** konstrukcija od čeličnih cijevi  
**Kut upravljača:** 24°  
**Ovjes:** sprijeda upside-down vilica s cijevima od 43 mm, hod 130 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 148 mm  
**Gume:** prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17  
**Kočnice:** naprijed dvostruki diskovi promjera 300 mm sa 2 klipca, straža disk od 245 mm i 1 klipac  
**Dimenzije (u mm) i težina:** duljina 2.105, širina 794, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.440, težina 173 kg  
**Deklarirano:** snaga - 77 ks (56,7 kW) pri 8.250 okr./min., max. okr. moment - 7,4 kgm (72,6 Nm) pri 6.500 okr./min  
**Spremnik goriva:** 14 l

**+** osobnost, vozne osobine, stražnja vilica, ispušni sustav, kotači, okretni moment, APTC spojka

**-** kut zakretanja, jako opterećene ruke, vjetrobranska zaštita

**POGLED NA KONKURENCIJU**

Model	ccm	br. cilin.	Snaga na kotaču (ks-okr.)	Okr. moment (kgm-okr.)	Max. brzina (km/h)	Ubrzanje 0-400m (sec)	Težina (kg)
Triumph Speed Four	599	4	88,9-12.000	5,70-10.500	221,7	12,20	194,2
Suzuki SV 650	645	2	72,45-9.000	6,41-7.200	205,5	13,17	182,0
Yamaha FZ6	599	4	98,12-12.000	6,43-10.000	220,8	11,76	192,6
<b>Ducati Monster S2R</b>	<b>803</b>	<b>2</b>	<b>77,78-8.250</b>	<b>7,44-5.250</b>	<b>208,6</b>	<b>12,22</b>	<b>182,4</b>

**UBRZANJE**

Pređeni metri	Vrijeme (sec)	Brzina (km/h)
100	5,22	123,4
200	7,85	150,3
300	10,13	165,9
400	12,22	177,0

**IZMJERENI PODACI**

**Maksimalna brzina:** 208,6 km/h  
**Težina:** 182,4 kg (87 kg naprijed, 95,4 kg straža)  
**Potrošnja:** po gradu 5,8 l, pri 130 km/h 5,7 l, maksimalno 8,9 l

Izmjereno	Snaga (ks-okr)	Okr. moment (kgm-okr)
Na kotaču	70,78-8.250	6,79-5.250
Na radilici	77,58-8.250	7,44-5.250





Jedna od najljepših slika u životu svakog novinara: test flota novih motocikala, u ovom slučaju Ducatia S2R i " Monte Carlo Beach Hotel" u Monacu

nja gasa, ali i znatno smanjenje sile kojom se treba stisnuti ručica spojke na upravljaču.

U usporedbi s modelom 800 standard, S2R se odlikuje i većom maksimalnom snagom, kao i izmijenjenom krivuljom. Prema tome, umjesto dosadašnjih 73 KS pri 8 250 okr/min i 7,0 kgm pri 6 500 okr/min S2R na istim okretajima razvija 77 KS i okretni moment od 7,4 kgm. Nove, veće vrijednosti zasluga su ponajviše drugačije izvedenog ispušnog sustava, kao i novo projektirane mape ubrizgavanja i mape paljenja. Isto tako, motor S2R-a mnogo manje vibrira, a i komande su mnogo nježnije.

Iz vozačeve perspektive stvari se nisu bitno promijenile, osim što je zbog drugačije profiliranog upravljača gornji dio tijela više pognut prema naprijed i što je opterećenje naglašeno na rukama vozača. S druge strane, ovakav položaj zaslužan je da vozač naprosto osjeća asfalt pod sobom.

Motor pali već na prvi dodir tipke startera. Začuđuje i činjenica da cijeli motocikl vrlo malo vibrira, da se ispušni sustav gotovo i ne osjeća i da je spojka izrazito mekana. Sjetimo li se buke i vibracija koju su stvarali dosadašnji Monsteri, S2R je izrazito civiliziran. Dvocilindrični agregat radi vrlo pravilno i fluidno, tako da je pogodan i za potpune početnike. No, iako deklarirane vrijednosti ne djeluju previše respektabilno, sa svakim okretajem ručice gasa osjeća se snažan potisak prema naprijed. Naravno, zasluga je to dobre vrijednosti okretnog momenta, ali i relativno male težine vozila od 173 kg. Isto tako, ovim je motociklom vrlo lako održavati visok tempo vožnje i to bez ikakva stresa. S druge strane, neće biti nikakvih problema niti ako se počne voziti energičnije.

Manje ograničenje odnosi se na vjetrobransku zaštitu, koja je dosta slaba usprkos prednjoj maski. No, kako je riječ o nakedu, to mu ne možemo uzeti za ozbiljniju manu, jer ovi motocikli niti nisu projektirani za visoke brzine.

S2R najbolje od sebe daje na zavojitim dionicama, kada dolaze do izražaja njegova upravljivost i agilnost. Isto tako, Monster S2R se pokazao i kao vrlo uravnotežen i dobro izbalansiran motocikl.

Motocikl ulazi u nagibe sasvim lako i ne dodiruje tlo, a u odnosu na model S4R blag je i miran pri izlasku na pravac. Dakle, kon-

trola vozila je u svim uvjetima potpuna, što je dobro i za one manje iskusne vozače.

Isto tako, tu je i nova APTC spojka koja smanjuje moment na stražnjem kotaču. Zahvaljujući njoj nema više onog karakterističnog blokiranja stražnjeg kotača prilikom otpuštanja gasa ili prilikom prebacivanja u nižu brzinu. Bez obzira kako vozili, S2R uvijek fluidno klizi, a motocikl vrlo dugo ostaje neutralan. Ovo je prije svega plus za malo grublje vozače.

Što se kočenja tiče, ne možemo reći da je riječ o nekim izvanrednim performansama,

jer s dva klipeća na prednjem kotaču umjesto prijašnjih četiri potrebno je prilično snažno stisnuti ručicu da bi se dobio željeni učinak. No, sve u svemu, učinak se može ostvariti.

S2R ima i nekih svojih mana, a jedna od njih su otežane manevarske sposobnosti prilikom polukružnog okretanja u mjestu ili "slaloma" među autima u gradskoj gužvi. Naime, kut zakretanja je vrlo mali, tako da vozač često mora oslanjati nogu na tlo kako bi korigirao putanju. Tu je još i dosta tvrdo podešen ovjes, tako da neke jače neravnine ponekad doslovno osjećamo i u "zubima". Ustvari, u oštrijem vožnji ovjes svoju funkciju obavlja vrlo dobro, no, prilikom opuštene vožnje ostavlja dojam tvrde podešenosti. Zapravo imate osjećaj kao da ovjes još dodatno pojačava oštećenja na cesti.

I na kraju, možda će neki ostati razočarani činjenicom da novi Monster vizualno i dalje ostaje vjeran svojim prethodnicima. No, drugačiji ishod nije bio moguć, jer upravo je minimalistički šarm jedan od najatraktivnijih elemenata ovog nakeda. Dodamo li tome još i inovacije poput jednostruke stražnje vilice, ispušnog sustava i atraktivnije dizajniranih kotača, vizualni dojam je postao potpun. Sve je i dalje ostalo u okvirima tradicije, no, "udahnut" je i novi dašak toliko željene ekskluzivnosti. Konačno, tu je još i vrlo prilagodljiv i elastičan motor koji će zadovoljiti gotovo svakog vozača. ■

**U usporedbi s "normalnim" Monsterom, S2R ima izrazito "sportski" položaj vozača za upravljačem. Upravljač je otvoreniji, pomaknut prema naprijed i dosta nisko postavljen, dok su mu oslonci za noge naglašeno pomaknuti prema natrag**

