

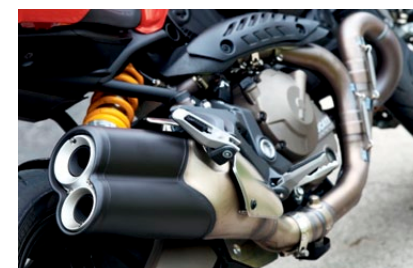
Bolonjski žlahtno rdeč



Sicer neprimerno za motoristične strani, a kot kult(ur)ni izdelek iz Bologne novi Ducati Monster 821 potrjuje, da s starostjo družine Monster, tako kot vino, postajajo motorji lahko tudi vse bolj žlahtni.



► V teh jesenskih dneh je slovenske kupce in strokovno javnost vzradostila novica, da se Ducati uradno vrača v Slovenijo. Italijansko legendarno znamko bodo odslej zastopali v Trzinu. AS Domžale že lepo število let skrbi za Honda – bo to šlo skupaj? Bo, pravijo v Trzinu, kjer načrtujejo ločene zgodbi, na italijansko in japonsko poglavje, saj bodočih kupcev po filozofiji, tehniki in tradiciji ne kaže mešati. V italijanski sklop sodi tudi predvideni novi objekt, v katerem bo Ducati-jev razstavi salon in vse drugo, kar sodi zraven. Se ga že veselimo, saj bo dobro-



Čeprav pri Ducatiju pravijo, da je 821-ka vstopni model, pa skriva v svojem drobovju obilje elektronike.

došla obogatitev slovenskega motorističnega trga! In ne dvomimo, da se pri AS-u dela ne bodo lotili korektno in z vso odgovornostjo, tako do kupcev kot medijev.

Dve dekadi družine Monster

Daleč je že leto 1993, ko je pronicljivi Miguel Galuzzi na pobudo takratnega tehničnega direktorja Massima Bordija porodil prvega Monsterja 900. Na začetku devetdesetih so pri Ducatiju namreč iskali smer razvoja nove modelne pale-

Ducati Monster 821

Cena testnega vozila: 11.250 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 821 cm³, dvovaljni Testastretta 11° L-zasnove, štirikratni, tekočinsko hlajeni, elektronski vbrizg goriva, 4 ventili na valji, tri različne nastavitve elektronike delovanja motorja.
Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, veriga.
Moč: 82,4 kW (112 KM) pri 9.250/min.
Navor: 89,4 Nm pri 7.750/min.
Zavore: spredaj dva koluta 320 mm, štiribatne radialno vpete čeljusti Brembo, zadaj kolut 245 mm, dvobatna čeljust.
Gume: 120/70-17, 180/55-17.
Okvir: jeklen cevni.
Vzmetenje: spredaj nastavljive obrnjene teleskopske vilice 43 mm, zadaj nastavljiv blažilnik.
Teža brez tekočin: 205,5 kg.
Medosna razdalja: 1.480 mm.
Višina: 785-810 mm.
Posoda za gorivo: 17,5 l.
Prodaja: AS Domžale Moto center d.o.o.

te. Monster je napadel trg, ki ga je kljub zmerni ceni v začetku sprejel precej zadržano. Slečeni stroj z enostavnim konceptom, v tradicionalni palični okvir vpet dvovaljni agregat z ravnim krmiom in veliko lučjo, je bil za tiste čase nekaj novega; a odet je bil s šarmom Ducati-jeve preteklosti. Ideja se je vendarle prijela in Monster je (p)ostal v kriznih letih, ki so prišla, model, na katerega so pri Ducatiju vezali preživetje. Tudi dirkarijo v prvenstvu Suprebike in pozneje v MotoGP.

Osemsto enaindvajset

Osnovna Monsterjeva filozofija dostopnega slečenega motocikla se je v vseh teh več kot 21 letih spreminjala. Vanj so vgrajevali agregate tam od 400-kubičnih centimetrov dalje pa do klonov strojev Testastretta, ki razgrajajo v hišni superšportni falangi. Najmlajši član družine je tako Monster 821, ki je nadomestil model 796, predstavljen leta 2010. Že na oko je novinec svež, sodobnejših linij, s parom (konkretno glasnih) izpuhov na desni strani – torej ne več 'pod ritjo' kot pri modelu 796. Všečna je zaščita sedeža, ki ga tisti, ki se poleg soliranja vozijo v paru, brez težav odstranijo. Žene ga tekočinsko hlajen agregat Testastretta 11°, vzet iz modela Hypermotard. Čeprav pri Ducatiju pravijo, da je 821-ka vstopni model, pa skriva v svojem drobovju obilje elektronike. V njej so denimo nastavljivi parametri agregata, nadzora oprijema in zavor. Na voljo so tri možnosti: Urban, Touring in Sport. Njegov paket DSP združuje standardni ABS in sistem DTC, sistem proti zdrsu pogonskega kolesa. V vožnji je novi Monster, tako kot večina njegovih bratov, okreten in hiter, tako v mestih kot na podeželju, njegov agregat pa (predvsem v programu Sport) pa omogoča že čisto spodobne dirkaške občutke. Takšne so tudi zavore. Na zdravje, novi s patino zgodovine ozaljšani Monster! ◀