

U zagrljaju besmrtnog čudovišta

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK



Poput kakva moćna vladara ili okrutna tiranina Monster je oduvijek oko sebe stvarao kult ličnosti i tako si za vijekove vjekova osigurao neprikosnoveni status u svijetu motocikala. Deklariranom cijenom i performansama S2R 1000 predstavlja zlatnu sredinu i zato bi među najgorljivijim štovateljima dinastije Monster upravo on trebao slovit kao predmet najvećeg obožavanja, dok bi mu široke narodne mase mogle zamjeriti što prilikom okretanja ručice gasa ne oslobađa barem dio one energije koju pokazuje prilikom kočenja motorom. Ušminkan, usavršen i primjereno uglašen, bolji je nego ikada prije, iako osjećajem koji pruža u vožnji nije previše odmakao od slabijih modela



Još od prvog dana svog postojanja Monster je smatran posebnim motociklom koji bi sasvim sigurno pokorio svijet čak i da se ispod njegova neoklasičnog i karizmatičnog izgleda nije skrivala kvalitetna ciklistika i za ono vrijeme neuobičajeno nestašna narav. No od ljepote se ne živi, barem ne vječno, tako da su u Ducatiju paralelno s jenjavanjem ljubavi na prvi pogled promišljeno privlačili pozornost potencijalnih kupaca redovitim obogaćivanjem ponude, tek ponekad popraćenim diskretnim dizajnerskim i tehničkim promjenama. Ukoliko, dakle, ustvrdimo da je originalni Monster M 900 bio jedinstven svojim izgledom i revolucionarnim uvođenjem sportskih elemenata u tada neuzbudljivu klasu naked motocikala, onda se iz današnje perspektive može reći da cjelokupna obitelj Monster predstavlja gotovo neviđenu posebnost, koliko po svojoj dugovječnosti na tržištu, toliko i po širokoj proizvodnoj paleti u kojoj bi svoje zadovoljstvo trebali pronaći najraznovrsniji ljubitelji naked filozofije.

Izuzmemo li model 620, koji je na samom kraju svoje karijere, kupci Ducatija mogu birati između 4 do 7 modela Monstera, ovisno o tome hoćemo li u računicu uzeti samo osnovne modele ili pak i njihove izvedenice koje u nastavku imena nose oznake Dark, Testastretta i RS. To je više nego dovoljno da svi oni sa zrcem sumnjičavosti počnu dvojiti o isplativosti takvog pristupa. No, realno gledajući, dosadašnje proširenje ponude nije bilo ništa drugo nego pamet-

no kombiniranje različitih komponenti preuzetih s drugih modela ovog proizvođača i njihovo ugrađivanje u manje-više zajedničku osnovnu konstrukciju gotovo svih Monstera. Taj automobilski pristup proizvodnji različitih modela na - uvjetno govoreći - istoj platformi lako je uočiti i kod testiranog modela S2R 1000, koji bi po logici stvari trebao biti poveznica između slabijih "goliš čudovišta" pokretanih zrakom hlađenim agregatima manje zapremine i onih prestižnih i pomalo brutalnih S4R modela, koje pogone moderniji "vođenjaci" preuzeti s nekadašnjih slavni superbike modela 996 i 998.

Carevo novo ruho

Zahvaljujući takvoj politici ljubitelji Monstera imaju doista rijetko videnu mogućnost odabira motocikla koji odgovara njihovim specifičnim željama, a junak naše priče predstavlja na neki način presjek njihovih zahtjeva. Jednostavno, radi se o motociklu koji je svojim zimzelenim izgledom i koncepcijom pogonskog agregata i više nego dovoljno klasičan da privuče pozornost štovatelja tradicionalnih Ducatijevih vrijednosti, ali istovremeno i sasvim dovoljno potentan da zagolica maštu onih koje privlače snažni, ali i pretjerano skupi Monsteri iz serije S4R.

Imajući sve to u vidu, ne može se pobjeći od spoz-

naje da S2R 1000 i s marketinške i s tehničke strane predstavlja kompromis svega dosad viđenog, sa svim pozitivnim i negativnim stranama koje mu takva konotacija donosi. To je vidljivo već i u načinu njegova nastanka, jer iako se radi o tek nedavno predstavljenom modelu, on nam u stvari ne donosi ništa novo i predstavlja tek umjerenu preobrazbu svojeg prethodnika jednostavna imena Monster 1000, od kojeg je preuzeo okvir, kočnice i neznatno promijenjeni pogonski agregat. Doduše, čak će i laici uočiti da je kao posljedica ugradnje jednostruke stražnje vilice, bočno smještenog ispušnog sustava i Marchesinijevih naplataka s pet krakova novi S2R vizualno atraktivniji od starog modela, no sa svim smo se tim elementima već odavno upoznali na drugim izvedenicama ovog kulturnog modela, tako da nas ništa od navedenog nije oborilo s nogu.

No, da bi izbjegli komentar da se radi tek o ušmin-kanoj verziji starog modela, Ducatijevi su inženjeri promijenili nekoliko sitnica, tako da možemo reći da je S2R ipak ponešto evoluirao u pogledu sportske primjene. Pritom se nije išlo na bitno mijenjanje postojećih vozništvih svojstva, već se naviše pažnje posvetilo konkretnijem iskorištavanju svih onih kvaliteta koje je posjedovao i njegov prethodnik. Tu u prvom redu mislimo na povećanje minimalne udalje-



Jednostavna i elegantna ploča s instrumentima sasvim je u skladu s duhom i namjenom motocikla

nosti od tla, ali i na već spomenuti visoki smještaj ispušnih lonaca, koji ne doprinose samo ukupnom vizualnom dojmu, već i efikasno eliminiraju boljku svih Monstera s klasičnim smještajem prigušivača koji su pokazivali pretjeranu sklonost da prilikom ekstremne uporabe dolaze u kontakt s podlogom i tako smanjuju mogućnost nagiba u zavoj.

Dakle, sada bi konačno trebale u potpunosti doći do izražaja sve prednosti koje pruža kvalitetna Ducatijeva ciklistika. Kao što smo već rekli, glavni je nosivi dio motocikla preuzet sa starog modela i kako



U pogledu dizajna Monster je stvoren da traje vječno, tako da povremene make-up intervencije nisu uspjele prikriti duh originalnog modela koji se pojavio prije 15-tak godina

Nisko postavljene upravljače uzrokuje nešto veće opterećenje ruku vozača, no ukupno gledajući, motocikl ima sasvim dovoljno argumenata da ga proglasimo relativno udobnim



to tradicija nalaže radi se o klasičnoj “a la Bolognese” rešetkastoj konstrukciji okvira koja je već odavno postala specijalitetom i kuriozitetom kuće. Za čvrstoću prednjeg kraja zadužena je potpuno podesiva Showa upside-down vilica promjera 43 mm, podesiva po svim parametrima i vrlo slična onoj koja se ugrađuje u model S4R, dok je stražnji kotač ovješena preko ranije spomenute jednostruke vilice s progresivnim polužjem i Sachs monoamortizerom s mogućnošću podešavanja predopterećenja i povrata, a kojeg je ovaj Monster posudio od slabijih modela S2R 800 i 695. Međuosovinski razmak je ostao 1.440 mm, što je još jedna karakteristika koja povezuje sve Monstere, a

Pogonski agregat dobro je poznat iz drugih modela ove tvrtke. U ovoj izvedbi možemo pohvaliti određeno smanjenje vibracija, a vjerujemo da bi pokazivao i nešto više živosti da prijenosni odnosi nisu tako dugo proračunati. Mjenjač je nešto mekši nego na starim Monsterima. Prednje je ovješeno riješeno putem Showa upside-down vilice, dok se jednostruka stražnja vilica giba u ritmu Sachs amortizera neobično duga hoda.

masa vozila je malo smanjena u odnosu na stari model i sada iznosi vrlo prihvatljivih 178 kg.

Na prvi pogled nije vidljivo da je motocikl smršavio za 2 kg, no zato se lako može uočiti dotjerani izgled koji je zapravo tek blago preinačena forma originalnog Monstera iz 1992. godine. Za nekim većim promjenama nije ni bilo prijekne potrebe, budući Monster s godinama nije gubio na privlačnosti, a po trajnim vrijednostima koje predstavlja njegov izgled mogu mu konkurirati samo jako rijetki modeli u povijesti motocikala. Pogčešći od klasične prednje maskice, pogledom prebiremo preko zavodljivog rešetkastog okvira i lijepog spremnika goriva, kako bismo došli do tradicionalno minimalistički uređenog stražnjeg kraja, na kojem ujedno uočavamo i najveće promjene u odnosu na stari model zbog ugradnje ranije spomenutog novog ispušnog sustava i jednostruke stražnje vilice. Iz svakog pojedinog dijela ovog motocikla isijava strast toliko tipična za proizvode izašle iz pogona ove slavne tvornice, a kao 'točka na i' dolazi bijela pruga koja se uz manje prekide proteže od prednjeg do



stražnjeg svjetla i tako pridonosi eleganciji, ali i nostalgичnoj noti cijelog motocikla.

Dodatna se nostalgija budi prilikom sjedanja za upravljač motocikla, budući Monster gaji specifičan i kod suvremenih nakeda već pomalo zaboravljeni izduženi položaj vozača koji svoje korijene vuče još iz pradavnih vremena kada su "goli" motocikli važili za ultimativne sportaše. Takav je smještaj vozača uvjetovan nisko postavljenim upravljačem, ali ponešto izduženim spremnikom goriva kao i sportski, ali još uvijek i dovoljno korektno postavljenim osloncima za noge koji su neobično uske izvedbe, tako da na njih možete osloniti samo unutarnji dio stopala. Sve nam to govori da se nauštrb ukupne udobnosti prednost dala sportskom položaju vozača, s time da su u cijeloj toj priči najdeblji kraj izvukle ruke, koje su osjetno jače opterećene nego li što je to slučaj kod modernih motocikala slične koncepcije. Ta zamjerka vrijedi samo tako dugo dok uporabu ovog motocikla ograničavate na grad ili autocestu, no kada je za upravljačem iskusan vozač koji je spreman ići do kraja, onda je takav nisko postavljeni upravljač dobro došla stvar koja omogućuje da se naked iz Bologne vozi poput kakvog sportskog motocikla. Ne treba zaboraviti niti to da će se zbog takvog gotovo sportski postavljenog upravljača u uvjetima ekstremne primjene u sjedalu Monstera podjednako dobro snaći oni navikli na sportske motocikle, kao i oni koji svoj vozački staž odrađuju za upravljačem nekog suvremenog nakeda.

Proždiranje zavoja

Ne treba stoga posebno naglašavati da je istinsko zadovoljstvo postupno otkrivati limite ovog motocikla, a to posebno vrijedi za slučajeve kada vam kao testni poligon posluži neka krivudava cesta ili natjecateljska staza. Sportski orijentirana, no ne i pretjerano agresivna ciklistika omogućuje lagana, ali ne i previše munjevita prebacivanja u zavojima. Takav dobro pogođeni kompromis između upravljivosti i reaktivnosti omogućuje vozaču da sve radnje izvodi s lakoćom, ali da istovremeno ima osjećaj totalne kontrole koji nam je toliko potreban za istinsko uživanje u svim mogućnostima što ih može pružiti kombinacija čovjeka i stroja. Tom pozitivnom dojmu doprinosi i primjerena stabilnost koju nije uspio ozbiljnije narušiti niti za jedan naked ekstremno dugi hod stražnjeg ovjesa, a svakako treba još jednom spomenuti i to da više nema ograničenja koja su ranije predstavljali prenisko postavljeni ispušni lonci, tako da su sada mogućnosti naginjanja motocikala ograničene samo dovoljno visoko postavljenim osloncima za noge i spretnošću samog vozača.

Sve u svemu, kada ga primite za rogove i počnete bacati u lijevu i desnu stranu, S2R postaje iznimno zabavan i brz motocikl, no računajte s time da biste vrijedne sekunde koje ste

uštedjeli prilikom brzih prolazaka kroz zavoje mogli izgubiti na dugim ravnicama, na kojima ovo čudovište pomalo ostaje bez daha.

Da podsjetimo, za pokretanje je zadužen dobro poznati i zrakom hlađeni agregat zapremine 992 ccm opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva i dva ventila po cilindru koja se nimalo iznenađujuće miču u ritmu učinkovita, ali i komplicirana desmodromskog sustava upravljanja. Ako gledamo njegove osnovne elemente, onda se isti takav agregat sa cilindrima postavljenim u obliku slova L ugrađuje i modele ST3, SS i Multistrada 1000, a to samo potvrđuje našu raniju tezu o Ducatijevom promišljenom Lego načelu sastavljanja motocikla. U ovom je svojem posljednjem izdanju taj agregat uspio zadovoljiti Euro 3 norme o kvaliteti ispušnih plinova, a solidnih 95 KS koje razvija pri 8000 okr/min trebalo bi jamčiti vrlo dobru zabavu. I doista, ovaj se Monster može pohvaliti solidnim performansama koje bi ga prije desetak godine stavile u sam vrh ove vrste motocikala, no u usporedbi sa današnjim cjenovno sličnim naked motociklima opremljenim pogonskim agregatima koji razvijaju i više od 150 KS, ovaj motocikl djeluje ne jako poput dojenčadi.

Srčani Ducatisti će na ovu primjedbnu samo odmahnuti rukom i reći da su u bogatoj paleti Monstera za ultimativne performanse zaduženi S4R modeli, no, čak i kad bismo to uzeli u obzir,





Kvalitetna ciklistika i nizak upravljač omogućuju da se S2R 1000 zavojima vozi gotovo poput nekog sportskog motocikla. Rešetkasti okvir i dalje predstavlja jedan od najupečatljivijih detalja na koji se odlično nadovezuju svi drugi elementi





Tako se radi o modernom motociklu, Monster je prepun nostalgčnih detalja. Bijela traka koja se proteže uzduž cijelog motocikla samo je jedan od njih. Jednako kao i kod prvih modela, stražnji je kraj i dalje agresivne i minimalističke izvedbe

Monster je bio i ostao zabavan u vožnji zavojitim dionicama, a za potpuni užitek nedostaje samo nešto srčaniji pogonski agregat



ne možemo se oti dojmom da je ova izvedba agregata manje eksplozivna i od gotovo istovjetnog i 3 konjske snage slabijeg agregata koji se ugrađuje u sestrinsku Multistradu.

U nedostatku drugih argumenata tu ćemo suzdržano pripisati tome što dva spomenuta motocikla imaju ponešto drugačiju krivulju okretnog momenta, ali i činjenici da je završni prijenos modela S2R projektiran mrvicu duže od onog na Multistradi. Ako nam je slobodno suditi, vjerujemo da bi se upravo nešto kraće proračunati prijenosni omjeri pozitivno odrazili na živost agregata, iako bismo se tada vjerojatno još češće dovodili u situaciju da se aktivira blokada taman u trenutku kada smo pomislili da će nam agregat pokazati neke svoje dotad skrivene draži.

Objektivno gledajući, Monster S2R 1000 ide sasvim solidno, no vozač to često puta ne može adekvatno osjetiti, a upravo je taj subjektivni osjećaj brzine najvažniji za potpuno uživanje u vožnji. Ovakvo je osjećaj kojeg smo stekli za upravljačem ovog motocikla lako usporediv s onim što doživljavaju vlasnici modela S2R 800, iako realno tisućica pruža bolje performanse.

U raljama slabije braće

Ako ćemo ga već uspoređivati sa slabijom braćom, onda svakako moramo spomenuti da za razliku od njih S2R 1000 ima suhu spojku koja nije opremljena korisnim APTC sustavom za sprječavanje blokiranja stražnjeg kotača prilikom kočenja motorom. To rezultira time da je kod žešće sportske vožnje, koja prilikom usporavanja na ulasku u zavoj često traži mijenjanje dva stupnja niže, gotovo nemoguće izbjeći zanošenje stražnjeg kraja koje ne djeluje nimalo benigno.

No, stvar donekle spašava već spomenuta lakoća upravljanja kao i solidna kočiona grupa predvođena dvostrukim prednjim diskovima promjera 310 mm, koji dobro obavljaju svoju zadaću, iako ručica kočnice djeluje nekako spužvasto i time donekle umanjuje preciznost doziranja.

Naplatci s pet krakova, jednostruka stražnja vilica i visoko podignuti dvostruki ispušni sustav zajednički su elementi svim Monsterima iz S2R i S4R serije

Pričom o kočnicama završavamo s istresanjem dojmova o Monsteru S2R 1000, kojemu uz neke tipične, ali i sve manje izražene Ducatijeve boljke možemo prigovoriti samo to što nam njegov pogonski agregat nije pružio sva ona zadovoljstva koja se očekuju od jednog motocikla takve zapremine i toliko dobre ciklistike. Manje agresivni vozači mu to sigurno neće zamjeriti, a ljubitelji ove talijanske marke lako će mu oprostiti i to što se za 89.900 kuna danas mogu nabaviti i osjetno snažniji naked motocikli, uključujući tu ne samo manje karizmatičnu japansku konkurenciju, već i neke uzbudljive motocikle s Apeniskog poluotoka.

No, Ducati jeva je neskrivena i jedinstvena karizma oduvijek imala svoju cijenu, a to vrijedi i za ovog najsnažnijeg zrakom hlađenog «golačad iz Bologne koji po mnogo čemu predstavlja optimalan odabir u okviru Monster obitelji. Stoga, iako je pojavom

modela S4R i Multistrada izgubio titulu najsnažnijeg Monstera i najnestašnijeg Ducatiya, uopće ne sumnjamo da će i dalje biti jedan od najpoželjnijih motocikala ove slavne marke. Stvari bi mogle još dodatno krenuti u njegovu korist kada jednog dana u svojem rešetkastom okviru udomi agregat zapremine 1078 ccm, koji se već počeo ugrađivati u razigranu Multistradu. Tada će svojim performansama vjerojatno nešto više odmaknuti od slabijih izvedbi i tako dodatno osnažiti svoj kult ličnosti pružajući svojim vjernim podanicima nešto više sirove brutalnosti koju oni tako željno iščekuju. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: V2, četverotaktni
Promjer x hod: 94 x 71,5 mm
Obujam: 992 ccm
Odnos kompresije: 10:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
Hlašenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrzavanje s leptirastim tijelima promjera 45 mm
Spojka: suha
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: naprijed Showa upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 130 mm; straga jednostruka oscilirajuća vilica sa Sachs monoamortizrom, hod 148 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 245 mm i kočiona čeljust s 2 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: međuosovinski razmak 1.440, visina sjedala od tla 800, težina 178 kg
Deklarirano: snaga - 95 KS (70 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 9,6 kgm (94 Nm) pri 6.000 okr/min
Spremnik goriva: 14 l

+ ciklistika, izgled, karizma

- nizak upravljač opterećuje ruke, blokiranje stražnjeg kotača prilikom kočenja motorom

