

Ducati Monster 696

Na prvi pogled vam se novi Monster možda čini kao dotjerani trendy štreber, pitom i tih, no kako potječe iz dobre obitelji, s rođacima svjetskim prvacima, on svoju promjenjivu ćud pokazuje tek kad mu stanete na žulj. Još ako je dodatno isprovociran gradskom gužvom, anoreksični sprinter će vrlo brzo raspršiti vašu predodžbu

Mangup IZ predgrada

PIŠE: IGOR KREČ

BARCELONA: Grad kao stvoren za prezentaciju novog čeda iz Bologne. Užurbana gradska gužva milijunskog grada (gdje su vozači automobila pitomiji nego što je to slučaj u domicilnoj Italiji) i vijugave ceste lokalnih brežuljaka definitivno su najbolji poligon za predstavljanje Monstera 696.

Davne 1992. godine na crtačoj dasci tada mladog i prezaposlenog dizajnera Terblanchea nastao je za ono vrijeme pomalo čudan motocikl, rekli bismo: neugledan, otkrivenog cjevastog okvira i sa spremnikom za gorivo čudnog oblika. Nitko nije ni slutio da će upravo to ružno pače odrediti smjernice za cijeli budući naraštaj naked motocikala. Zahvaljujući tom produktu do tada pomalo umoran i uspavani Ducati je naglo živnuo s proizvodnjom. Nakon skoro šesnaest godina došlo je vrijeme da se bestseller dotjera, te je pred kreativce iz Ducatija stavljen težak zadatak: modernizirati postojeći model kako ne bi zaostajao za sofisticiranim golim motociklima iz Japana, koji sve više podsjećaju na znanstveno-fantastično prijevozno sredstvo "suca Dreda", te pritom zadržati prepoznatljivu liniju Monstera.

Umjetnost imitiranja sebe

Prateći na internetu razne studije koje su procurile u javnost u fazi razvoja pomalo smo strahovali što će sve izaći iz glava talijanskih dizajnera, no kada smo na milanskom sajmu ugledali prototip, ocijenili smo njihovu kreaciju za sezonu proljeće-ljeto 2008. čistom peticom.

Monster je zadržao prepoznatljivu liniju, ali izgleda svježe. Prepoznatljivi spremnik goriva zadržao je svoj oblik s neupadljivo ubačenim usisima zraka. Sada se ustvari radi o plastičnom pokrovu koji prikriva air-box kapaciteta 10l i limeni spremnik goriva od 15 l. U slučaju da vam dosadi prvobitni izbor boje, jednostavnom zamjenom pokrova osvežit ćete svog ljubimca. Tu je i cjevasti okvir koji je promijenio promjer, ali je oblikom ostao autentičan. Sličan okvir je ugrađivan u modele 848

promjera glavnih cijevi 34 mm (prije 28 mm), s time da je kod Monstera nešto kraći, te je debljina stjenki cijevi smanjena s 2 na 1,5 mm čime je povećana čvrstoća i postignuta ušteda na težini.

Sjedalo je isto lako prepoznatljivo, ali više nije učvršćeno na cjevasti nosač, već na onaj aluminijski. Veće izmjene su pretrpjeli elementi kao što je prednje svjetlo, koje je sada trodijelno i blago clip-soidno, te gledajući s boka prati liniju spremnika goriva i stapa se sa siluetom motocikla. Na horizon-

talnu središnju liniju svjetla nadovezuju se pokazivači smjera, koji sada završavaju zašiljeno. Dok s gornje strane lagano proviruje redizajnirana instrument ploča, koja je ujedno i lagani vjetrobrian, s donje strane zašiljenu liniju prati i novi blatobran. Tu su i retrovizori, koji sada

CIJENA
72.500 KN
*Monster 696+ 75.900 kn

Uz tradicionalnu Ducati crvenu i mat crnu, ove sezone je ponuden Monster u trendy perla bijeloj boji



▼ Ne, to nije Ducatijev maneken, već vaš dugogodišnji grafički urednik, kojemu je dosadilo "gurati miša" ispred monitora, te je na koljenima isprobao da ga pošalju u Barcelonu na prezentaciju novog Monstera (kao jedinog novinara iz ovog dijela Europe). No, kako je iz neiskustva prepustio svoju priljagu službama zračne luke, morao je još prositi dobre ljude iz Borgo Panigalea kacigu i jaknu



Grana ispušnog sustava prednjeg cilindra neobično je postavljena iznad kućišta agregata, ali lijepo se uklapa u bočnu siluetu



▲ Instrumenti su potpuno digitalni, te njima dominira uvijek vidljiv brojač okretaja, dok je pokazivač brzine minimaliziran i teško vidljiv u vožnji ▶ Kontakt brava je zadržala svoju poziciju ▼ Spremnik goriva i air-box nalaze se ispod plastičnih oplata koje se vrlo jednostavno skidaju



više ne strše kao da ne pripadaju istom motociklu, već su postavljeni niže i elegantno izduženi.

Sljedeći dio koji će vam sigurno upasti u oči je zadnja aluminijska "banana" vilica, koja je sada izrađena u die-cast tehnologiji i masivnija je nego što je to bio slučaj kod prethodnika s četvrtastim profilima, a u produžetku prati liniju okvira. Iako je takvo rješenje zadnje vilice specifično za sportske motocikle, savršeno se uklopilo u siluetu novog Monstera, dajući mu pritom ozbiljnost jednog trkača.

Između zadnje vilice i sjedala prazan prostor popunjavaju dva kratka "zdepasta" ispušna lonca, koja u potpunosti poštuju stroge Euro3 norme. Oni su završetak cijevi 2-1-2, od kojih ova s prednjeg cilindra sada obuhvaća kućište agregata s gornje strane. Takvo rješenje preuzeto s enduro motocikala dobro se uklopilo u bočnu siluetu i daje dodatni šarm. Završnu cjelinu nadopunjuju podignuta platforma sjedala suvozača i minimalističko stop svjetlo LED tehnologije sa zašiljenim zadnjim blatobranom, koji je ujedno i nosač registarskih

oznaka. Sveukupne izmjene su na kraju rezultirale ukupno smanjenom težinom motocikla, koja bez tekućina sada iznosi 161 kg.

Kud svi tu i mali Monster

Da ne bi ispalo da se Talijani oslanjaju isključivo na dizajn, novi Monster je i tehnički dotjeran. Prednji ovjes je sada povjeren vilici marke Showa promjera 43 mm (kod prethodnika Marzocchi) bez mogućnosti izmjene parametara, no sada nešto kraćeg hoda od 120 mm. Ona se provlači kroz redizajnirani masivniji donji trokut upravljača, da bi završila na sveprisutnom radijalnom prihvatu kočionih čeljusti, u slučaju Ducatija nezaobilazne marke Brembo. Te čeljusti sa svoja četiri klipčića pritišću disk istog proizvođača, sada nešto većeg promjera 320 mm, što je više nego dovoljno za zaustavljanje ovog ne teškog motocikla. A ako vam to nije dovoljno, možete si pomoći zadnjom kočnicom, koja je ostala nepromijenjena s diskom od 245 mm i kočionom čeljusti s dva klipčića.

Međusovinski razmak u odnosu na prethodnika povećan je za 10 mm i sada iznosi 1450 mm, što je doprinijelo stabilnosti vozila u dužima zavojima. Naplatci su ostali nepromijenjeni, trokraki, 17 inčni Marchesini (iako na srcu naplatka možemo vidjeti i natpis Brembo), a na njih su montirani pneumatici 120/60-17 naprijed i 160/60-17 straga. Modeli na prezentaciji bili su opremljeni gumama Bridgestone BT-56, no kupcima će se isporučivati s novijim proizvodom BT-016. Stražnji ovjes je povjeren Sachsovom monoamortizeru hoda 145, s podesivim predopterećenjem opruge i povratom.

Upravljač je kao i kod prethodnika širok, zakretnog kuta 24 stupnja, s logično postavljenim električnim kontrolama, kojima je na lijevoj ručici



Prednja kočnica može se fino dozirati i duboko u zavoju bez remećenja putanje



▲ Prednje svjetlo je sada elipsoidno i trodjelno. Dok je centralni dio poziciono svjetlo, iznad njega je svjetlo kratkog, a ispod ono dugog dometa



Napadački položaj vozača u vožnji gradom dozvoljava i brže ulaske u zavoje

dodana nova tipka kontrole prikaza instrumenta. Stari analogni satovi s kazaljkom stvar su prošlosti. Instrument ploča je potpuno digitalna, podijeljena u dvije cjeline. Gornja strana prepuštena je preglednom brojaču okretaja vidljivom u svakom trenutku, dok se na donjoj strani s desne strane nalazi pokazivač brzine, kojem zamjeramo da se ne ističe dovoljno (u slučaju Hypermotarda to je puno bolje riješeno), a lijeva je strana prepuštena vašem odabiru. Na podužem popisu ponuđenih opcija su sat, temperatura ulja, ukupno prijeđena kilometraža, planirani put, potrošnja goriva, razina goriva u spremniku, ciklus održavanja, vrijeme po krugu (lap timer), kontrola jačine intenziteta zadnjeg LED svjetla u

▼ Agregat sada koristi Siemensovo elektronsko ubrizgavanje goriva, te istiskuje 80 KS pri 9.000 okr/min s okretnim momentom od 7 kgm pri 7.750 okr/min. Najmanji Monster dolazi s kliznom spojkom



Iako moderniziran, Monster je zadržao svoju iskonsku ljepotu i privlačnost

► Prednji kočioni diskovi narasli su na promjer od 320 mm, a pritišću ih četveroklipna Brembo kliješta s radialnim prihvatom



Zadnji kočioni disk ostao je nepromijenjen, ali novost je aluminijska "banana" vilica



Aerodinamika instrumenta i prednjeg svijetla dovoljno štite od vjetrova, pa iako smo tijekom cijelog testa bili prinuđeni nositi jet kacigu, nismo osjetili nedostatak većeg vjetrobrana

četiri stupnja i priprema za DDA (Ducati Digital Analyzer). U proširenom dijelu izbornika postoji i opcija kontrole DQT (Ducati Quick Shifter) i DTC (Ducati Traction Control) u svih osam razina, kao na 1098R, naravno, sve to uz pretpostavku da imate ugrađene module. Naime, teško je vjerovati da će netko od korisnika najmanjeg Monstera ugrađivati quick-shifter, a kamo li tek kontrolu proklizavanja zadnjeg kotača. To definitivno nema smisla i slobodno se može nazvati pretjerivanjem, no nikada ne znate, ponosni vlasnici motocikala ove talijanske marke su često skloni tome.

Te dodatne funkcije dolaze u paketu s novom elektronskom upravljačkom jedinicom. Magneti Marelli kao dugogodišnji kooperant Ducatija dobio je otkaz, a njegovo mjesto je popunio germanski div Siemens. Hoće li kombinacija njemačkih instalacija i talijanske mehanike istje-

rati "duhove" iz dotičnog motocikla - to će nam samo vrijeme pokazati.

Agregatovo novo ruho

Gledajući agregat mislili biste da se šalimo s vama i upitali se što je tu uopće promijenjeno u zadnjih 15-tak godina. Pa to je dobri stari Ducatijev dvocilindrični 'zračnjak' s razmakom između cilindara od 90 stupnjeva postavljenim u obliku slova L, desmodromikom pokretana dva ventila i dvije svjećice po cilindru. Donekle ste i u pravu, izmjene na agregatu su minorne. No, snaga agregata je sveukupno povećana za 9% te sada iznosi 80 KS pri 9.000 okr/min, dok je okretni moment s obzirom na prethodni model povećan za 11%, te sada iznosi 70 Nm pri 7.750 okr/min. Povećana je i kompresija sa 10,5:1 na 10,7:1. Trenutačno je to najjači Ducatijev zračni agregat, ako gledamo snagu po litri zapremine.

To povećanje donekle možemo pripisati i novom elektronskom ubrizgavanju goriva Siemens s leptirastim tijelima promjera 45 mm.

Zapremina, provrt i hod (88 x 57,2 mm) ostali su isti kao na prethodnom modelu 695, iako proizvođač sada deklarira 696 ccm. Dizajn glave i cilindra je promijenjen, kako bi se poboljšalo strujanje zraka i omogućilo bolje hlađenje. Glava cilindra sada je izvedena po uzoru na onu na agregatu 1100DS koja se ugrađuje na Hypermotard i Multistrada, a novost je da se bregasta osovinna sada oslanja direktno na glavu i podmazuje se pritiskom ulja, bez do sada korištenih kugličnih ležajeva. Promjene nevidljive izvana doživjeli su klip i komora izgaranja radi optimiziranja dinamike fluida. Od vanjskih je izmjena vidljiv i novi izgled poklopca remena.

Spojka je hidraulički upravljana, šeststupanjaska i dalje u uljnoj kupci kao kod prethodnika, te je klizne izvedbe, kako bi se spriječilo eventualno blokiranje zadnjeg kotača prilikom ubacivanja u nižu brzinu. Interesantno da sportska braća 848 i 1098 dolaze bez klizne spojke, no u njihovom slučaju mogli ste pronaći rješenje u katalogu Ducati Performance te izdvojiti još par stotina eurića, za što biste dobili sigurno kvalitetnije rješenje nego što je ovo Monsterovo konfekcijsko, prilagođeno masovnoj proizvodnji prema uzoru na konkurentne proizvode s Dalekog Istoka. Prijenos snage na zadnji kotač vrši se putem lanca, prednjeg lančanika od 15 zubaca i zadnjeg lančanika - sada nešto većeg - od 45 zubaca.

Gradski "fakin"

Napokon je došlo vrijeme da vidimo kako to izgleda u praksi, no prije svega moramo napomenuti da naš test vozač sa svojim gabaritima od 193 cm visine i skoro 100 kg žive vage malo odskače od hrvatskog, a puno više od talijanskog prosjeka. Položaj za upravljačem je ostao isti kao kod prošle generacije Monstera, napadački nagnut prema naprijed s raširenim rukama lagano savinutim u laktovima. Oslonci za noge su malo viši, tako da su noge dosta savijene u koljenu, ali se fino oslanjaju na rub spremnika goriva. To je formula koju ne treba mijenjati. Široki upravljač uvelike olakšava upravljanje naked motociklima tako da samo dlanom pritišćete stranu na koju skrećete, ne mijenjajući pritom položaj u sjedalu i koristeći minimalno energije. Takav stil vožnje je specifičan za enduro / supermoto motocikle (samo još s nogom dolje), a najprimjenjiviji je u gradskom prometu i u kratkim sporijim zavojima. Rješenje koje bi trebali preuzeti svi konkurentni proizvođači, a ne tvrdoglavo opremati nakede preuskim upravljačima.

Nakon okretanja ključa kontakta i odigrane predstave žaruljica i brojača okretaja, pritišćemo tipku elektropokretača (sada marke Denso) i osluškujemo poznati, ali prigušeni ritam eksplo-



Zadnje svjetlo je sada LED s mogućnošću promjene intenziteta u četiri stupnja



Straznji Sachs amortizer podesiv je na opruzi po tvrdoći i povratu



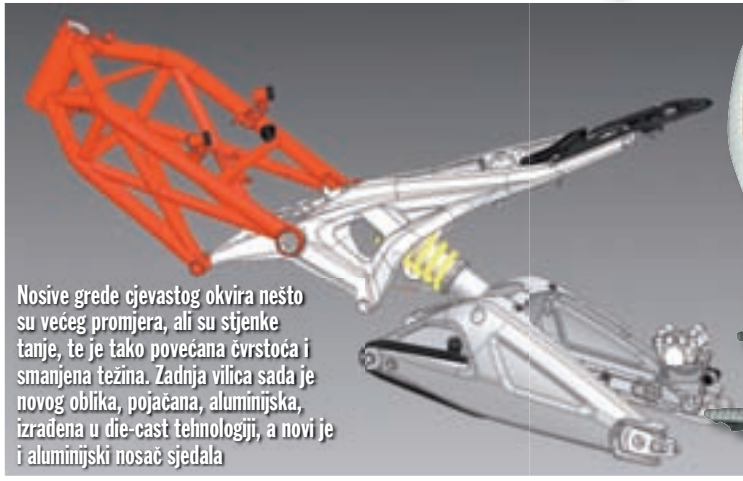
Ispušna grana prednjeg cilindra neobično je postavljena

Iz ptičje perspektive novi Monster izgleda zašiljeno poput strijele



zija iz dva cilindra. Pritišćemo ručicu hidrauličkog kvačila, koje je sada dosta mekano, ubacujemo u prvu i krećemo. Po našem ukusu kvačilo otpušta malo previsoko, pa nas - s obzirom na to da smo već odvrnuli ručicu gasa - Monster ispucava s mjesta. Već u prvim metrima se stapamo s motociklom kao da ga oduvijek vozimo. Mijenjamo stupnjeve prijenosa i odvrćemo gas ne štedeći ga nimalo, a on poslušno odgovara na sve naše zahtjeve.

Razvijanje snage od 3.000 okr/min prema gore je linearno, bez osjetljivih rupa. Motor ne treba previše 'razvrtavati', a najiskoristiviji je, naravno, između 7.000 i 8.000 okretaja, tako da tijekom vožnje nismo niti jednom došli do blokade - on jednostavno grabi i na nižim okretajima. Lagano krstarite po gradskim cestama, a ako vam zatreba



Nosive grede cjevastog okvira nešto su većeg promjera, ali su stjenke tanje, te je tako povećana čvrstoća i smanjena težina. Zadnja vilica sada je novog oblika, pojačana, aluminijska, izrađena u die-cast tehnologiji, a novi je i aluminijski nosač sjedala



Sa snagom od 80 KS i okretnim momentom od 70 Nm ovaj lagani motociklič naprosto ispucava na izlasku iz zavoja

S produženjem međuosovinskog razmaka na 1450 mm Monster je dobro na stabilnosti u dugačkim brzim zavojima



ispucavanje, jednostavno ubacite u nižu brzinu, odvrnete ručicu i svih raspoloživih 80 konjića je tu! Mali Monster zna i iznenaditi, nemojte ga nikad podcjenjivati: ako prilikom kretanja naglje otpustite kvačilo lako bi vam se moglo desiti da vam se podigne prednji kraj.

MONSTER 696

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 88 x 57,2 mm
Obujam: 696 ccm
Odnos kompresije: 10,7:1
Razvod: Desmodromika i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Siemens s leptirastim tijelima promjera 45 mm
Spojka: klizna s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: sprijeda Showa upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straga oscillirajuća vilica s Sachs monoamortizerom, hod 148 mm
Gume: prednja 120/60-17, stražnja 160/60-17
Kočnice: naprijed diskovi promjera 320 mm i radijalne kočione s čeljustima sa 4 klipića, straga disk od 245 mm s dva klipića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.100, visina sjedala 770, osovinski razmak 1.450, težina 161 kg
Deklarirano: snaga - 80 ks (58,8 kW) - 9.000 okr/min, max. okr. moment - 7 kgm (69 Nm) pri 7.750 okr/min
Spremnik goriva: 15 l
Max. brzina: cca 220 km/h

+ okretnost, linearno razvijanje snage, klizna spojka, kočnice, položaj sjedenja, izgled, karizma
- pokazivač brzine, nepraktičan bočni oslonac, cijena

Kvačilo funkcionira besprijekorno i uopće ne zamara lijevu ruku, a mjenjač bez ikakvog zastajkivanja klizi iz brzine u brzinu. Na trenutak zaboravljamo da se vozimo na Ducatiju. Izražen je i efekt kočnja s agregatom kao kod svih dvocilindraša, a klizna spojka se brine da vam ne zablokira zadnji kotač ako slučajno zalutate koji stupanj prijenosa prenisko. Mi smo u vožnji prilikom prebacivanja u niži prijenos iz navike koristili međugas.

U prvoj dionici vožnje probijamo se kroz gradsku gužvu, Monsterovo prirodno okruženje. Teško je prikriti oduševljenje ovim lakim motociklom i lakoćom kojom se probija kroz gusti gradski promet. Čak i da morate upotrijebiti i vlastite noge kao pogonsko sredstvo, lako ćete ga odgurnuti. Ako autoru ova- ga teksta s prije spomenutim gabaritima i artrozom lijevog skočnog zgloba to nije stvaralo nikakvih poteškoća, vama će biti još lakše.

U gradskom prometu dolazi do izražaja i njegova sposobnost brze izmjene pravca, zahvaljujući prije svega sveukupno maloj težini od oko 180 kg s tekućinama i nagnutom položaju prema naprijed. Malu zamjerku moramo uputiti instrument ploči. Naime, brzina kretanja se ispisuje premalim slovi-

ma, tijekom vožnje ćete se morati malo žešće koncentrirati da biste očitali željeni podatak, dok vam je podatak o broju okretaja uvijek u vidnom polju. Moramo priznati da instrument ploča u kombinaciji s oblikom svjetla solidno obavlja funkciju vjetrobrana, tako da - iako smo za vrijeme cijeloga testa bili prinuđeni nositi jet kacigu (dok je naša integralka s ostalom opremom putovala avionom po svijetu prema Barceloni) - ne možemo uputiti nikakve zamjerke radi udara vjetra o prsa.

Dolazimo do sljedećeg ispitnog poligona: brdske ceste iznad grada, dovoljno široke, dužih ravnica, preglednih dugačkih zavoja, laganog uspona i srednjeg prometa. Utrka novinara počinje. Mijenjamo stil vožnje u onaj s izbacivanjem tijela, specifičan za sportske motocikle. Naprosto ne možemo odoljeti prekrasnoj dionici i tjeramo Monstera do "balčaka". Ponovno nas oduševljava svojom stabilnošću u dugačkim brzim zavojima, te nabiranjem brzine na izlasku i ravnica. Kod ulaska u zavoj kočimo agregatom i lagano pritišćemo polugu prednje kočnice, prvenstveno zato da bismo kolege iza nas upozorili da usporavamo.

Ispit kočnica provodimo nešto kasnije, kada smo došli na cestu sličnu našoj



Skladnu liniju upotpunjuje poklopac sjedala suvozača, koji dolazi u paketu s verzijom 696+

Model	Zapremina (ccm)	Br. cilin.	Snaga na kotaču (ks-okr.)	Okr. moment (kgm-okr.)	Max. brzina (km/h)	Težina (kg)	Međuosovinski razmak (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Aprilia SL750 Shiver	749,9	2	95-9.000	8,1-7.000	225	189	1.449	15	61.900
Ducati Monster 695	695	2	73-8.500	6,1-6.750	205	168	1.440	14	69.900
Ducati Monster 696	696	2	80-9.000	7-7.750	220	161	1.450	15	72.500
Kawasaki ER-6n	649	2	72,1-8.500	6,6-7.000	200	174	1.405	15,5	48.035
Hyosung GT 650 X	647	2	79-9.000	6,8-7.500	200	208	1.445	17	-

Sljemenskoj, usku s ostrim zavojima i serpentina ma te prometom u oba pravca. Prednja kočnica se lijepo dozira i prednji kraj u svakom trenutku daje dobre povratne informacije. Bez problema se sa stisnutom prednjom kočnicom može ući do polovice zavoja, a upravljač nema tendenciju zatvaranja kao što je to slučaj kod Hypermotarda. Tu dolazimo do zaključka da je Monster 696 bolji supermoto od njega.

Na toj smo dionici imali malih problema sa zadnjim krajem, koji nam je 'mijesio' u zavojima. Prvo smo za to okrivili na Bridgestonove pneumatike BT-56, no kasnije smo taj problem anulirali prebacivanjem u viši stupanj prijenosa, čime smo smanjili broj okretaja i smirili vožnju. Definitivno se radi o krivom izboru guma i bili bismo puno sretniji da su ovi testni modeli došli s montiranim BT-016 gumama.

Campioni del Mondo

Ah taj Ducati, predmet želja svakog bikera! Ako uzmemo u obzir cijenu ostalih modela iz asortimana ovog renomiranog talijanskog proizvođača, kojega dodatno krasi vijenac prošlogodišnjeg GP prvaka, te karizmu koju nosi sa sobom, onda je mali Monster sa cijenom od 72.500 kn najjeftinija ulaznica u svijet "Dukatista". Cijena možda i jest malo viša od konkurencije, no toliku količinu novaca možete izdvojiti i za neke jednocilindrične supermoto i fun bike motocikle. Ovdje je ipak riječ o uvijek atraktivnom Monsteru sa živahnih 80 konja iz kraljevske ergele, laganom i okretnom, izvrsnih kočnica, začudo dobre završne obrade i s ugrađenom kliznom spojkom, što je rijetkost u toj klasi. A ma gdje se pojavili s njime, sigurno nećete proći nezamijećeno.

Ostaje vam još samo da odaberete između tri ponuđene boje: klasične Ducati crvene, mat crne ili pomalo metroseksualne, u zadnje vrijeme sve popularnije, perla bijele boje. Ako vam je prvi odabir bio



Dovoljno je lagano pritisnuti široki Monsterov upravljač i izmjena pravca je trenutačna

kriv, kompletne oplate možete zamijeniti nekom drugom bojom. U ponudi je i model 696+, koji dolazi s malim vjetrobranom i poklopcem sjedala suvozača, za što ćete još dodatno izdvojiti 3.400 kn. A ako vam novac nije problem i želite personalizirati svog novog ljubimca, slobodno možete zaviriti

u ponudu kataloga Ducati Performance, gdje za vas već imaju spremne Termignoni ispušne topove (samo se još morate odlučiti između karbonskog ili titanskog plašta), razne dodatke od ugljičnih vlakana, motociklističku opremu te ostale "đinde-baje". Welcome to Ducati world! ■

Monster 696 je zadržao prepoznatljivost imitirajući glavne elemente od prethodnika: spremnik goriva, cjevasti okvir i kompaktno sjedalo. Prednje svjetlo sada je pripijeno uz vilicu i prati bočne linije spremnika

