

TEST | Ducati Monster 1100^{EVO}

Fakt dobrej Monster

Ducati má letos jako největší bombu ďábelského Diavela, to ví každý. Ale že zároveň s ním představila i upraveného Monstera, to už leckdo ani nezaregistroval. A to je škoda, protože podle mého názoru je právě 1100^{EVO} tím nejlepším Monsterem všech dob!



Na místě se dá přepínat či deaktivovat kontrola trakce a ABS



VERDIKT

Ducati Monster 1100^{EVO}

Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	7/10
Město	6/10
Cestování	6/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	7/10

fenomén. Vždyť posuďte sami: první Monster, tehdy jako 900, byl vyroben 5. března 1993 a od té doby jich v Boloni udělali ještě dalších 246 482! Fakt, čtvrt milionu Obludníků různých objemů. A k tomuto zajímavému číslu bohatě stačily dvě modernizace, první v roce 2000 (spíše technická než vzhledová) a druhá ve 2008. Když si vezmete, jak jsou na tom supersporty, třeba takový Fireblade vyráběný podobně dlouho už je tady v deváté reinkarnaci... Evidentně podařený koncept.

A jaký tedy nový Monster má být? Jako pokaždé, prý i nyní vývojáři vycházeli z požadavků trhu (no ještě aby vycházeli z požadavků uklízečky v úctárně). Takže to, co máme před sebou, je Monster s nejsilnějším Desmodue motorem, jaký kdy v Ducati hodili do série, s prvky aktivní bezpečnosti, čímž je myšlen sériově montovaný Ducati Safety Pack obsahující ABS a kontrolu trakce, s upravenou ergonomií a ještě hezčím sportovnějším vzhledem. Jak se výfuky přestěhovaly na stranu, tak zadek je teď vážně hodně sexy. Mimochodem, výfuky – vystavený byl i stroj nacpaný spoustou originálních doplňků Ducati Performance, a ten měl moc pěkné karbonové Termignoni. Hned by tam šly, mít Monstera doma, ne snad kvůli zvuku, nýbrž pro úsporu hmotnosti. Ty sériové totiž váží snad tunu.

Červená je červená

Před hotelem stojí tři desítky naprosto identických Monstříků, takže bitva „o nejfotogeničtější stroj“ se nekoná, všichni máme dle mého názoru tu hezčí ze dvou nabízených variant. Pokud by se vám nelíbila ani ta, ještě máte možnost v rámci programu Logomania pořídit svému Obludníkovi obleček v různých speciálních barvách, nové GP Replica (Nicky 69 a Vale 46) nevýjimaje.

Já bych žádný tuning kromě zmíněných výfuků nepotřeboval, mně se červeno-bílá 1100^{EVO} líbí už v základu moc. Ale na vzhled to nejedná, takže co udávané novinky, jak se projevují? Hned na začátek zjišťuji ne zrovna příznivou věc pro krátkoprsté, brzdvová páčka i na nejbližší polohu je pořád docela daleko, tohle by pro moji Kytí a její XS prstíky bylo na hraně. Spojková páčka jde možná lehčeji, ale pořád to není žádná „jednoduchost“, což mě osobně těší, protože ty „samozamykací“ APTC, které vám tahají za páčku, když přidáváte, nemám moc v lásce. Tohle by mělo mít také jakési „self-servo“, ale jak ukáže jízda, chová se jako normální spojka. Vlastně jako velice dobrá spojka, a to díky tlumení zpětných rázů.

Ergonomie: vše jinak, vše lépe
Vyrážíme od hotelu a vrháme se do víru provozu, kde neplatí jiné

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Monster 1100^{EVO}

Objem	1078 cm ³
Výkon	73,5 kW/100 k@7500
Točivý moment	105 Nm@6000
Hmotnost	169 kg (bez náplní)
Cena	cca 285 000 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený vidlicový dvouválec V90°, OHC/2 desmo, vrtání × zdvih 98 × 71,5 mm, kompresní poměr 11,3:1, vstříkávání Siemens Ø 45 mm, čtyřstupňová vypínatelná kontrola trakce DTC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová, hydraulicky ovládaná vícemelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový příhradový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Marzocchi Ø 43 mm, zdvih 130 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 148 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Brembo s vypínatelným ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Rosso II vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Rozměry: délka 2095 mm, výška 1099 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1450 mm, úhel řízení 24°, nádrž 13,5 l

Barevná provedení: červená s bílým pruhem, černá s šedým pruhem

pravidlo než „zavřít oči a držet klakson“. A zatímco se motáme městečkem s úžasnou atmosférou, kde nechybí čistě česká off-roadová vložka nebo uličky tak úzké, že se i s původní italskou předlohou polského Malucha vyhýbáme těsně na zrcátka, soustředím se na ergonomii. Už od prvních metrů vím, že to bude v cajku. Konečně, dříve to totiž úplně hvězdné nebylo.

Sedlo na předchozí jedenáctce bylo docela měkké a skloněné kupředu a vaše, ehm, víte co, dostávalo docela masáž od nádrže. Nedělali jste nic jiného, než poposedali pořád zpátky dozadu. O tom novém jsem předem věděl jen to, že je jiné a že má červené prošívání. To mohlo znamenat cokoli. Ale našťásti to znamenalo přesně to, že odted je sedlo konečně takové, jaké má být – tak akorát tuhé a hlavně správně skloněné!

Druhý bod ergonomického trojúhelníku – říditka. Ta jsou vyšší, stejně jako na 796. Loni jsem při testu právě prostředního Monstera řešil, proč na mě na dálnici fouká víc než na 1100, a přišel na to, že to je právě kvůli vyšším říditkům. Stará jedenáctka je totiž měla tak dole, že vás to na dálnici drželo pěkně v předklonu a fíceli jste bez problémů 180, zatímco na 796 už to přes 150 bylo lepší vleze na nádrži. My jsme se tady málokdy dostali přes stopádo, ale i tak můžu říct, že se nakonec také více kloním k těm vyšším. I když to s nimi asi nepůjde tak rychle, Monster získal citelně na ovladatelnosti a pohodlí, což oceníte hlavně ve městě.

A do třetice všeho dobrého, stupačky. Dříve byly ty jezdcovy i spolujezdcovy na jednom seg-



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Milagro

Začalo to vtipně. „Jak se vám líbí místní provoz? Já jsem Italka, ale tady jsem v šoku,“ oznámila nám Monica z Ducati, jen co jsme večer dorazili do hotelu pod Etnou. Test totiž probíhal na Sicílii, kam nás pozval dovozce strojů Ducati do ČR, firma Moto Italia, v úžasných panoramatech zřejmě nejslavnější světové sopky. „Pozor na místní řidiče, jsou trochu zvláštní. Semafory nebo

přednosti v jízdě jim nic neříkají,“ upozorňovali nás i řečníci při tiskové konferenci. A měli naprostou pravdu, tady skutečně vládne solidní anarchie. Třeba helmu na motorce jsme viděli akorát jednou, měl ji cca čtyřletý kluk, který stál mezi sedlem a říditky na plošině skútru, na němž ho máti odvážela ze školky. Co nás ale čeká, to naznačila už cesta z letiště. V devět hodin večer jsme za pořádné tmy a v silném provozu jeli v mikrobuse bez světel a řidič se vyloženě baval naší vytřeštěností...

Zdravější, krásnější. Jako miss?

Ještě než jsme vyrazili na vlastní



Tahle verze bez výfuků pod sedlem má ještě sportovnější šmrnc, než že ne

kůži vyzkoušet, co je nový Monster (a místní řidiči) zač, absolvovali jsme nezbytnou technickou prezentaci. U motorky, co je

na trhu tak dlouho, je to vždycky zajímavé – některé motocykly po dvou letech výroby totálně propadnou, ovšem Monster, to je

BARRACUDA
ITALIAN DESIGN



www.barracudamoto.cz

JORGE LORENZO
OFFICIAL SPONSOR

Ducati Monster 1100^{EVO}

**Poprvé 100 koní
z motoru Desmodue**

**Zásadně lepší
ergonomie**

**V sérii ABS a DTC.
A fungují!**

mentu, který sice hezky vypadal, ale měl jednu negativní vlastnost – směrem dozadu se rozšiřoval a tím pilotovi roztahoval paty od sebe, když jste stáli na stupačkách na špičkách. Nyní jsou stupačky oddělené a je po problému. Akorát se občas pravou patou dotknete krytu výfuků, ale to už mi tak nevádí. Takže ergonomie je ode mě konečně za jedna!

Motorka s názorem

Znám zkratku, je to dál, zato je tam horší cesta, řekl si nejspíš náš průvodce a protáhl nás městem takovými místy, že ztratit se, nenajdu cestu domů ani podle kompasu. Ale o to líp vynikly Monsterovy městské kvality – jasně, není to skútr, ale vzduchem chlazené dvouválcové jedenáctikilo, u něhož ve městě nedáte víc než čtyřku a ještě s ultra lehkou rukou, takže messengeri a byznysmeni s kancem v centru Prahy asi sáhnou po něčem jiném, ale kdo má rád trochu divočiny, tomu Monster učaruje. Má takovou tu ideální směsici praktičnosti a zároveň mírné neotesanosti a agresivity, není to slizký metrosexuál, ale motorka s názorem. Jsem celkem imunní vůči řečem o italském srdci a podobným nesmyslům a ne-jsem ani žádný velký ego-masér (někdo audio aparaturu na svém H-D nebo BMW po příjezdu do města pořádně ohulí, já ji tlumím nebo vypínám), ale tak nějak podvědomě jsem cítil, že tady na Sicílii, kde každé místo má svou patinu, je Monster správně. Jet tady třeba na Fazeru, tak si to tolik neužiji, zážitek by byl takový plochý. Zvláštní, ale podmanivé.

Jakmile opustíme město a začneme stoupat vzhůru po vulkánu, podmínky se totálně mění.

**Pár drobných změn
v ergonomii a na
motorce se jede
nesrovnatelně lépe.
A ten dvouválec, to
je pořád klasa...**



Monster 1100^{EVO} bude standardně k dostání v těchto dvou barvách. Nebo můžete tunit pomocí prvků Logomania

Teplota rapidně klesá, pryč jsou úzké uličky a zeleň, naopak se dostáváme do míst, které by fanoušci Terryho Pratchetta zhodnotili jako Smrtovu říši. Širokánské a neuvěřitelně zakroucené silničky (občas máte pocit, že jste snad ve spirále, jak jsou ty vingly nekonečné) jsou zasazené do lávových polí, takže barevné schéma vašeho okolí si najednou vystačí s bezpočtem odstínů šedé a černé, které narušuje jen místy pohozený a z vrcholku Etny shlížející sníh. Konečně začínáme trochu tahat za plyn, i když ten pravý sportovní orgasmus má teprve přijít. Zatím zjišťuji jen to, že prvotní „sprajcová-

ní se“ při nájezdu do zatáčky, jak Monster předváděl dole ve městě, bylo způsobeno studenými pneumatikami, protože teď už je to skoro úplně v pořádku (zbytek by spravilo doladění podvozku, jenž je nastaven na standard a docela tuhý), a hlavně že ani s přibývajícím nadmořskou výškou nemá Obludník sklony k dychavičnosti, a to šplháme až do 1850 metrů!

Elektronika pro rychlost

O dvě hodiny později. Máme nafoceno a průvodce se ptá, jestli se vracíme do hotelu, nebo si dáme celou 70km trasu ještě jednou. Bože, to jsou otázky, nejsme tady

přece proto, abychom se váleli u bazénu! Teď teprve máme zjistit, co je Monster zač.

Musím se řehtat do helmy. Ráno nám organizátoři zatrhlí jízdu po zadním, prý „safe riding“, a teď tady letíme ve vláčku patnáct lidí pět metrů za sebou s koleny milimetr nad zemí a s plynem otočeným na doraz, asi italský smysl pro bezpečnou jízdu. Taký se začínám proklínat, že jsem předtím ze zvědavosti přenastavil kontrolu trakce na Level 4, tedy největší intervenci. Jenže předtím jsme jeli na pohodu a žádné zásahy jsem necítil, teď ale motorka v každém vinglu umře – neškube, nejančí, prostě jen na chvíli poleví. Na mokro to bude fajn, teď však potřebuji i toho posledního konika, abych vražednému tempu stačil. A tak jen co na vteřinu zastavíme, hned přehazuji DTC aspoň na dvojku. Šla by i vypnout, ale já si rád nechám tuhle pojistku pro strýčka Příhodu, protože takhle můžu za plyn brát bezstarostně a jen se divit, co nové Diabla Corsy II snesou, než povolí. Párkrát pocítím, že už jsem přetáhl strunu, zadek si trošičku klouzne, ale zase se okamžitě chytne a výpadek výkonu prakticky nepozoruji. Jsou to vymoženosti, tyhle elektronické fičury, a nechápu, že někomu můžou vadit. Snad akorát na jízdu po zadním, tam je potřeba DTC vypnout.

Stejně tak na jízdu po předním kole musíte deaktivovat ABS, které je další součástí standardně montovaného Ducati Safety Packu. Ábíčko funguje moc pěkně, zasahuje sportovně pozdě a dobře si rozumí s radiálně montovanými Bremby. Na tyhle brzdy mám pífku, na Multistradu

► MONSTER SLAVÍ PLNOLETOST

Je to už 18 let, co Ducati začala prodávat model Monster. Tím prvním, vyrobeným **5. března 1993**, byl model Monster 900. Zajímavé je, že motorka sama vznikla z již používaných **dílů jiných modelů**, třeba motor a předek rámu pocházel z modelu 900 Supersport (rám měl dokonce původ až v superbiku 851), vidlice ze 750 Supersport atd. a designér Miguel Galluzzi tento technický základ obdařil agresivně tvarovanou nádrží a minimem plastů a bylo vlastně hotovo.

V první generaci, vyráběné až do roku 1999, byly Monstery k dostání také v objemech 600 a 750, pro Japonsko dokonce i 400. **S příchodem milénia** se Monstery výrazně inovovaly, dostaly **vstřikování** a následně se objevily větší motory 1000 a 800, doplněné ještě o 620, ke konci až 695. Druhá generace také přivítala **první vodou chlazený** superbikový agregát, nejprve z 916 (Monster S4) a tohle vodní šileství skončilo modelem S4Rs se 130koňovou Testastrettou. Pro mnohé milovníky čistých linií ale „vodník“ do Monsteru nikdy nepatřil a brali jej spíš jako genetickou vadu.

Na podzim roku 2007 se představil Monster 696, který už znamenal příchod **třetí** a totálně překopané **generace**, a během pár měsíců jsme se dočkali i 1100 a 796, vodou chlazené motory z nabídky zmizely. Vyznat se dnes ve všech variantách, vyráběných za těch 18 let, je téměř nemožné, vedle standardních verzí se dělal bezpočet vylepšených, jako např. Cromo s chromovanou nádrží, City s brašňami a vyššími řídítky, temné a cenově výhodné Dark, byly tu různé modely S či S-R... Každopádně od plínek až po dospělost si Monster uchoval svůj **nezaměnitelný styl** a charisma a dnes je považován za jednu z nejvýznamnějších novodobých motorek.

Monster 900, 1993



**Kdo jezdí často se
spolujezdce, může si pořídit
doplňková madla z katalogu
Ducati Performance**

více fotografií na
www.icmn.cz

či starou 848 mi přijdou vysloveně poddimenzované, ale v případě Monsteru a jeho plánovaného způsobu používání jsou adekvátní. Slušný průměr, navíc s dobřím a vypínatelným ABS.

Za pět litrů

A co motor a jeho proklamovaných 100 koní, je to vážně takový nářez proti staré 95koňové „dvošvičce“? U Hypermotarda 1100^{EVO} jsem loni skuhral, že motor tak uhladili, až se k motorce na krávnutí skoro nehodí. Ale že do Monsteru by mohl být akorát. Tady mi překvapivě tak hladoučký nepřišel, což mě ale svým způsobem potěšilo, protože je to stále taková polobestie, s kterou musíte rozmlouvat jejím jazykem. Stejně je to mazec, vzduchem chlazený dvouventil, který pamatuje Šemíka jako hříbě, a pořád má koule...

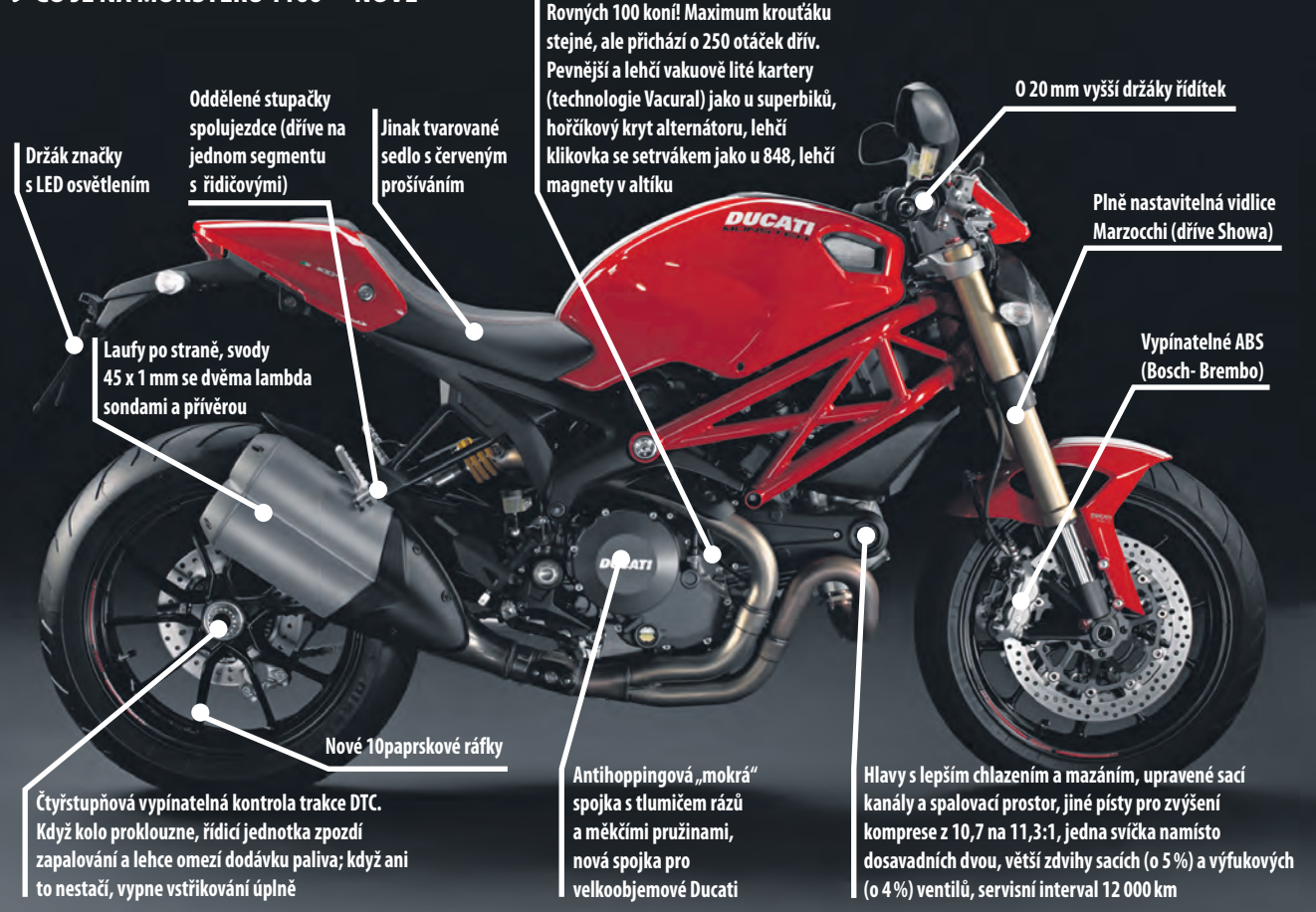
Pohled na porovnání křivek starého a nového motoru říká, že do téměř 5500 otáček byl mírně lepší starý motor (ve 4000 rozdíl nějaké dva koně a pět newtonmetrů) a naopak odtud dál až do omezovače v osmi a půl ten nový. A řekl bych, že skutečně záťah odspodu není tak ultimativní jako dříve, ale jen o chloupek (navíc jsme taky byli v dost velké nadmořské výšce), zato se motor daleko lépe cítí ve vyšších tocích a i mi přišlo, že lépe snáší změny zatížení, stejně jako podtáčení až někdy pod dva tisíce otáček.

Sympatie si nový agregát na svou stranu definitivně strhává tím, jak krásně střílí do výfuků po zaklapnutí plynu, o velice příjemné spojení už byla řeč na začátku, a čím mě dostává do kolen, je spotřeba. Kdybych neviděl na vlastní oči, že jsme najeli 134 kilometrů a Ital na pumpě do „mojí“ motorčky dostal 6,7 litru a benzín byl až úplně po hrdlo, tak tomu neuvěřím. Vážně, půlku cesty jsem Monsteru fakt ždímal, a on si vzal rovných pět litrů na sto!

Dobřej. Fakt dobřej

Upřímně, nečekal jsem, že mě tohle EVO tak osloví. Měl to být další z mnoha testů mně důvěrně známého Monsteru, kterému Italové dali pár změn a marketingově se ho snaží prodat jako nového, a zvrtilo se to v nebezpečnou náklonnost. Změn není mnoho a technicky se žádná revoluce nekoná, a přesto dokázaly tak zásadně změnit celou motorčku. Dříve jsem z Monsterů slézal vždy s takovým tím pocitem „fajn, ale...“. Teď jsem ho zaparkoval, sundal si helmu a zamýšleně si ho ještě jednou prohlédl. Je dobřej. Fakt dobřej. Ze vzduchem chlazených Monsterů určitě ten nejlepší a jako celek sladnější než ta stará bláznivá S4Rs se superbikovým motorem, Öhlinsy a monoblokovými Bremby. Navíc za velice zajímavou cenu. Takže nejlepší Monster vůbec? Vlastně nejspíš ano. ■

► CO JE NA MONSTERU 1100^{EVO} NOVÉ



inzerce

TRYONIC

• Novinka na českém trhu • Kvalita, bezpečnost, dostupnost, design • Pro Váš styl a pocit z jízdy

Fell 3.7

- Schopnost pohltit náraz o síle 3.7 kN
- Jeden z nejlepších páteřových chráničů
- Level 2 - nejvyšší úroveň bezpečnosti

cena 3990,- Kč

www.tryonic.net



T6 - knee brace

- Lehký hliníkový rám
- Speciální jádro
- Gelové výstelky • 5 velikostí

cena 15900,- Kč/pár



www.mtt-brno.cz

Vám dále nabízí: Největší motobazar v Brně, servis + pneuservis, prodej oblečení a doplňků