

# Ducati Monster 900 S i.e.

El monstruo más conocido de la historia de las dos ruedas, aquel que nació de la idea de un argentino que trabajaba en Ducati, se transforma para enfrentarse al año 2000....

Álex Medina

# El monstruo se transforma







La Monster del 2000 estrena imagen.

**R**ecuerdo perfectamente la primera toma de contacto que tuve con una Ducati Monster. Un día inolvidable.

Sobre las resbaladizas carreteras que bordean un precioso hotel propiedad de los hermanos Castiglioni, en un desapacible día grisáceo y frío, aquel monstruo me impresionó.

Al margen de su rompedora estética, concepto naked a la italiana, amasijo de hierros con tropezones de fibra de carbono, y del inevitable tacto del motor Ducati entonces heredado de la Paso, me apasionó la sensación superbike de los 70.

Era aquél un motor que roncaba, que tosía a bajas vueltas, montado sobre una parte ciclo excepcional, en la que la excitante sensación de que el tren delantero se te iba de las manos en los cambios de dirección formaba parte de un divertido juego.

Cuando la pasada semana tuve la oportunidad de probar la nueva versión S de la Monster, me vino a la memoria aquella primera versión, y no pude dejar de son-

reír bajo el casco. Ducati ya no es de los Castiglioni, y la Monster ha cambiado, ha madurado y ha mejorado, a pesar de que ha perdido parte de aquel encanto...

### Mejorando lo presente

En las Monster del 2000 han variado muchas cosas a todos

los niveles, y una de ellas es la escasa altura del manillar que siempre defendió Miguel Angel Galuzzi; aunque también merecen mención las suspensiones, discos de freno, pinzas, depósito de combustible y algunos retoques estéticos.

Esta nueva versión, además de presentar todas estas mejoras sustanciales, ofrece una amplísima gama cromática.

Entre todas las Monster del 2000, la versión 900 S es la más brillante, la más potente, la que lleva un mejor equipamiento; posiblemente sea ella la auténtica referencia de la nueva saga del monstruo.

Lo que más destaca a nivel estético es su nuevo "cupolino", y lo que más me llamó la atención cuando me senté sobre ella es

tamente con el amortiguador Öhlins -también regulable-, permite a la Monster, en su versión especial, disfrutar de un estatus verdaderamente privilegiado.

Detalles como las llantas y el bastidor en gris metalizado, placas laterales, guardabarros delantero y protectores de los escapes en fibra de carbono otorgan a la 900 S un toque de distinción.

Es ésta la mejor de las Monster, la más distinguida y, afortunadamente, este "lifting" se ve acompañado de unas cuantas mejoras a nivel de motor que le conceden 73 CV de potencia real... ¡el monstruo ruga como nunca!

La Monster S, refrigerada por aire, monta un radiador de aceite con más capacidad, y la base de los pistones recibe aceite a través de unos nuevos conductos.

Para que sea capaz de llegar a esos 74 CV, las optimizaciones a nivel de motor afectan a los árboles de levas, que son herencia de la 900 SS, y la inyección electrónica presenta cuerpos de 45 mm.

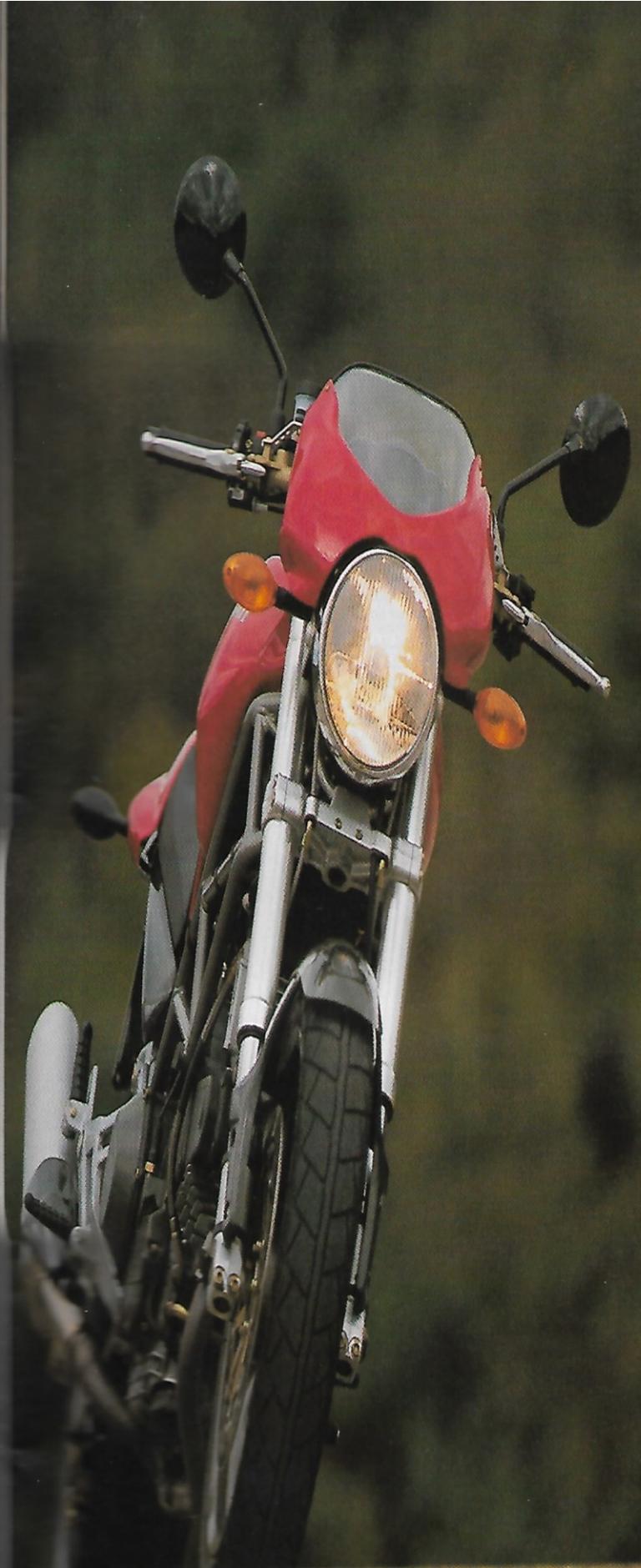
La caja de cambios se hereda de

## Estética, inyección electrónica, equipamiento y suspensiones regulables, principales novedades

la superior altura del asiento y manillar.

La parte trasera se ha modificado, con un nuevo soporte para la matrícula y el piloto trasero rediseñado; el depósito de combustible es más estrecho en la parte inferior y el asiento, nuevo.

La suspensión delantera es ahora una horquilla invertida de Showa con barras de 43 mm completamente regulable y, conjun-



la 748-R y los silenciosos son de mayor volumen.

A nivel de instrumentación, se instala un nuevo cuadro de instrumentos con velocímetro y cuentarrevoluciones. Aquella solitaria esfera del velocímetro y su casi minimalista información pasan a la historia.

### **El rugido del monstruo**

El sonido que emite el escape de esta versión Speciale de la Monster 900 se aleja de aquellas pistonadas más bruscas, de un sonido tal vez más ordinario, quizás más auténtico.

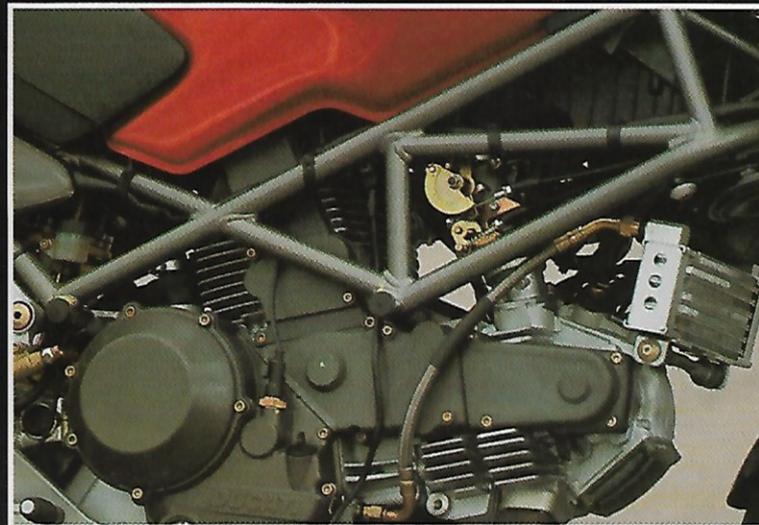
Sobre ella uno encuentra un nuevo posicionamiento en el que se pierde algo de la agresividad de la anterior Monster que tanto me gustaba, pero también es justo reconocer que es más cómoda, especialmente en las largas dis-

propulsor es más brillante, más limpia y con un "punch" en la parte alta más apreciable, además se han ganado unas 15.000 rpm en la gama de utilización.

Con suspensiones de lujo, totalmente regulables, en cuanto a parte ciclo se ha ganado mucho, y ahora la Monster se adapta mejor a las necesidades de cada uno y al uso al que se destine en cada ocasión.

No ha perdido su facilidad para entrar en los virajes, sí ha ganado en "feeling", y la suspensión delantera tiene ahora un comportamiento más preciso. Todas estas cualidades hacen de esta versión Speciale del último monstruo del siglo una moto con un comportamiento más sano.

Más potencia, mejor equipo de freno, más confort y un comportamiento más homogéneo son las sensaciones que nos trans-



## **La Monster 900 S es la más elaborada de la saga y costará 1.704.000 ptas.**

tancias, y que "las partes nobles" ya no se oprimen contra el depósito, lo cual, como podéis imaginaros, es de agradecer...

Más altura de asiento, las manos ligeramente elevadas, más confort, más racionalidad.

El tacto del embrague y del cambio parecen sensiblemente más delicados, y con la primera insertada, aquella sensación de que la Monster podía salir despedida con la rueda delantera apuntando al cielo parece haberse amortiguado.

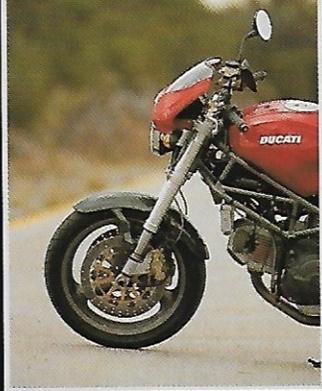
En líneas generales, es una moto más cómoda y la respuesta del

mitió una moto que está preparada para seguir escribiendo páginas en la historia de Ducati y, posiblemente, en la nueva historia de uno de los monstruos más excitantes de los últimos tiempos.

Tras una breve toma de contacto y la posibilidad de demostrar en el banco de pruebas que, efectivamente, la Monster S es verdaderamente "speciale", esperearemos ansiosos a que lleguen a España para evaluar sus verdaderas posibilidades.

El monstruo se ha transformado. ✓

# Se ha ganado en confort, suavidad y potencia, pero tal vez pierda algo de personalidad



La horquilla es ahora una Showa invertida con barras de 43 mm, y el guardabarros, de nuevo diseño. Asiento más alto y cola rediseñada. El cuadro de instrumentos es nuevo e incorpora cuentarrevoluciones. El amortiguador trasero es Öhlins.



## Ficha Técnica

### Motor

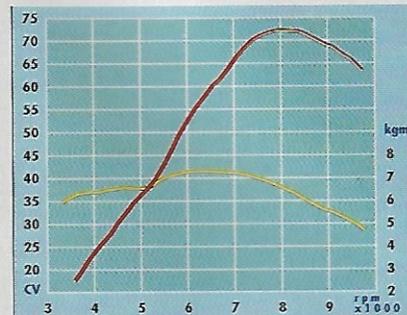
Tipo de motor	2 cilindros L-90° 4T aire SOHC 4V
Cilindrada	904 c.c.
Diam. x Carrera	92,0 x 68,0 mm. x 2
Compresión	9,2:1
Alimentación	Inyección electrónica Marelli 1.5
Encendido	Electrónico digital
Arranque	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en seco
Cambio	De 6 relaciones
Trans. Secund.	Por cadena de retenes sellada

### Parte Ciclo

Tipo chasis	Multitubular en acero redondo
Geometrías	23° y 104 mm.
Basculante	Tubo de aluminio rectangular
Susp. delantera	Horquilla telehidráulica invertida multiregular de 43/120 mm.
Susp. trasera	Sistema progresivo Ducati con monoamortiguador de 144 mm.
Freno delantero	2 discos de 320 mm. pinza 2 pist.
Freno trasero	1 disco de 245 mm. pinza 2 pist.
Neumáticos	120/70 ZR17 y 170/60 ZR17
Dep. gasolina	16 lt.
Peso en seco	185 kg.

## Banco de Potencia

Potencia decl.	78,0 CV	6.750 rpm
Potencia real	73,9 CV	7.750 rpm
Par máx. decl.	7,5 kgm	6.500 rpm
Par máx. real	7,5 kgm	6.500 rpm



## Guía del Comprador

Precio	1.766.776
Garantía	2 años piezas y M.O.
Importador	Desmotrón S.L. 961 539 330