

Special

# IL MOSTRO DEL DUCA

Il Monster 1100 rivisto e corretto  
dagli specialisti della Ducabike.

di Lorenzo Miniati - foto Enrico Schiavi





Un particolare di una delle prese d'aria presenti sulla parte anteriore del serbatoio. Come si vede grazie alla parziale verniciatura, le sovrastrutture sono in fibra di carbonio.

**C**i sono modelli che, per loro natura, si prestano spontaneamente alla pratica dell'elaborazione e il Monster, si sa, è uno di questi. Tuttavia, è altrettanto vero che l'ultima versione della celebre naked Ducati rappresenta un prodotto particolarmente evoluto, dove a meno di stravolgimenti veri e propri c'è ben poco margine di miglioramento, essendo figlio di un progetto molto più moderno e razionale rispetto a quello che ha dato inizio alla fortunatissima saga nell'ormai lontano 1993.

Pertanto, oggi è più difficile "mettere le mani" su un Monster 1100 appena uscito dalla fabbrica di Borgo Panigale, o almeno così sembra.

Gli specialisti della Ducabike di Bologna sono evidentemente di tutt'altra opinione, visto che a partire da questa base sono riusciti a realizzare una special bella, equilibrata e, al tempo stesso, protagonista di una buona dose di esclusività.

L'intervento è stato portato avanti a 360°, laddove, anziché apportare modifiche sostanziali, ne sono state effettuate tante di minor entità. In pratica, è stato preso in considerazione ogni singolo elemento che compone la moto, cercando di sostituirlo o migliorarlo solo in caso di reale necessità.

La base ciclistica, ad esempio, è rimasta quella di serie, anche se la forcella ha ricevuto un trattamento superficiale che ha fatto cambiare colore ai

foderi da alluminio naturale a rosso.

Con la stessa logica, se il telaio, il forcellone e l'impianto frenante sono rimasti quelli della dotazione originale, i cerchi sono stati oggetto della nuova caratterizzazione cromatica che vede il classico rosso Ducati affiancato al bianco e al nero, completando così la personalizzazione Ducabike, con il logo presente a tutto campo sul serbatoio.

Le uniche modifiche apportate al motore riguardano la frizione antisaltellamento a sei molle, anch'essa di produzione Ducabike, in ergal ricavato dal pieno (la stessa che utilizza il Team Supersonic nel Mondiale Superbike sulla 1198 di Maxime Berger), caratterizzata da un sistema di regolazione che permette di variarne il funzionamento con relativa facilità, e l'impianto di scarico SC Project, di tipo due in uno con terminale rialzato sul lato destro, che, insieme al portatarga "corto", contribuisce a rendere più aggressivo questo Monster anche dal punto di vista estetico.

Il tutto è completato da una centralina elettronica Ducati Performance studiata appositamente per "mettere



Sopra: la "mascherina" del faro è stata lucidata a specchio. Sotto: un dettaglio delle pedane in alluminio ricavato dal pieno e della frizione antisaltellamento.





d'accordo" l'impianto di accensione e iniezione con il fatto che non è più presente il catalizzatore integrato nello scarico di serie.

La frizione è coadiuvata da un attuatore idraulico maggiorato con pistone da 30 mm, mentre al manubrio compare il comando originale, arricchito dal coperchio del serbatoio in ergal ricavato dal pieno con inserto in carbonio e da una leva in due pezzi nello stesso materiale, così come nel caso dell'impianto frenante anteriore.

**La ricetta messa in atto non prevede stravolgimenti, ma tante piccole migliorie che, sommate una all'altra, portano a una spesa di ben 10.000 Euro!**

secco se si considerano anche gli altri interventi (primo tra tutti, la sostituzione dell'impianto di scarico).

In qualità di "moto laboratorio", poi, questo Monster impiega praticamente tutti gli accessori di produzione Ducabike disponibili per il modello in questione, caratterizzati dal fatto di essere ottenuti lavorando l'alluminio dal pieno con macchine a controllo numerico e sottoponendolo a successivo trattamento di anodizzazione superficiale.

Al di là di quelli già citati, troviamo



L'impianto di scarico della SC Project è di tipo 2 in 1 e contribuisce a snellire la parte posteriore della moto, sia in senso estetico che materiale, rendendo l'insieme decisamente più sportivo.

Di serie è anche la cornice/supporto del gruppo ottico anteriore, resa però più accattivante attraverso la relativa lucidatura a specchio. In fibra di carbonio sono tutte le sovrastrutture, ovvero le cover del serbatoio, il coprisella, la protezione del radiatore dell'olio, i parafanghi e il piccolo cupolino.

In realtà, questo dettaglio emerge anche osservando da vicino la livrea di questo esemplare, ottimamente rea-

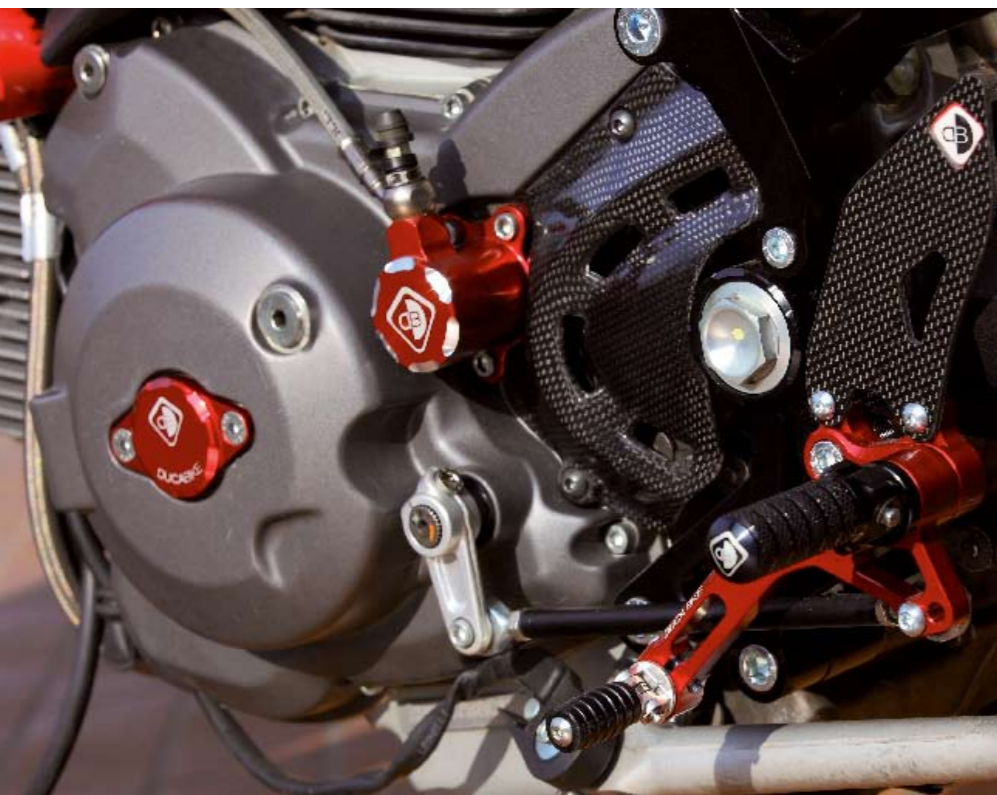
lizzata dalla Artemoto di Bologna: le porzioni che in un primo momento possono sembrare nere, infatti, sono in realtà quelle non verniciate e lasciano pertanto in bella vista la fibra di carbonio sottostante.

Una soluzione che, al di là del risultato estetico, ha portato anche dei benefici a livello di leggerezza, facendo scendere il peso del veicolo di qualche Kg, per un totale di circa 160 Kg a

anche il coperchio per l'ispezione della fase, i tappi del telaio, il kit di registri della forcella, il portacorona, il dado della ruota posteriore, i contrappesi del manubrio, il tappo di carico dell'olio, il coperchio della frizione aperto con paratia in fibra di carbonio e le pedane regolabili, comprensive di battitacco in fibra di carbonio e poggiatesta snodati, con quelle destinate al passeggero rimovibili per l'uso da "single".



Sopra: la sella è originale, ma è stata rivestita in pelle rossa, in abbinamento al telaio e ai cerchi. Sotto: oltre alle pedane, si notano il coperchio della fase e l'attuatore idraulico della frizione, tutti in ergal anodizzato.



Claudio Gandolfi, titolare della Ducabike di Bologna, commenta così il risultato finale: "A differenza di altre nostre precedenti realizzazioni, nel caso di questo Monster abbiamo deciso di non attuare grossi stravolgimenti, sia perché volevamo proporre qualcosa di particolarmente accessibile per il cliente e, poi, perché francamente non c'era bisogno di modificare la struttura del mezzo, che è già molto valida così come viene proposta dalla Casa."

L'accessibilità cui fa riferimento Claudio non si traduce in una spesa finale poi così contenuta, visto che sommate una alle altre le modifiche sono venute a costare circa 10.000 Euro, ma nel fatto che chi vuole può prendere spunto da questa "ricetta" poco per volta, o solo per quanto riguarda gli interventi che ritiene più interessanti, essendo questi ultimi volutamente indipendenti tra loro.

"Il nostro obiettivo era che, in un certo senso, i ducatisti si riconoscessero in questo Monster, prendendo spunto da una o più soluzioni che lo

caratterizzano per personalizzare la loro moto. In un periodo in cui la crisi continua a farsi sentire, questo principio vale ancora di più. Se togliamo i pezzi in carbonio, l'impianto di scarico e le pedane, ad esempio, sono già 4000 Euro in meno rispetto alla cifra totale, ma dipende da cosa uno cerca: funzionalità, prestazioni, leggerezza o estetica."

Una piccola curiosità, a proposito della quale abbiamo chiamato in causa lo stesso Gandolfi, riguarda le viti che fissano il coprisella, di colore blu anziché rosse, come tutto il resto degli accessori, sella compresa.

Ecco svelato il perché di questa soluzione apparentemente insolita: "Me lo

hanno chiesto tutti! – spiega ridendo – In realtà si tratta di un caso. Mentre stavamo allestendo la moto per esporla alla fiera di Verona, ci siamo accorti di aver esaurito quel tipo di viti nella colorazione rossa, così ne abbiamo

**Ergal ricavato dal pieno e tanta fibra di carbonio: oltre ad essere più bello e curato rispetto all'originale, questo Monster è anche più leggero.**

mo messe un paio blu, consapevoli del fatto che si trattava di un rimedio provvisorio. Poi, però, al Bike Expo siamo stati letteralmente tempestati di domande su quel particolare; così, vista l'attenzione che ha suscitato, abbiamo deciso di lasciarlo!"

In effetti, il Monster della Ducabike ha catalizzato l'interesse di molti, tra i quali il titolare del Team Supersonic, Danilo Soncini, che ha chiesto all'azienda bolognese di allestire una moto simile, personalizzata con i colori e il numero di gara del pilota Maxime Berger, in modo da esporla nel paddock dei circuiti italiani (Monza, Misano e Imola) dove farà tappa il campionato del mondo Superbike 2011.



Grazie agli interventi operati dalla Ducabike, questo Monster 1100 dovrebbe essere "dimagrito" di circa 10 Kg. Un risultato niente male, se consideriamo che la naked bolognese è già di serie una delle Ducati più leggere.