

**CARBONIO NON OMOLOGATO**

Qui sotto, i cerchi in fibra di carbonio BST sono realizzati in un sol pezzo, assolutamente privo di incollaggi e quindi molto resistenti.



# BEATA LEGGEREZZA

UNA MONSTER 1100 **PREPARATA** CON ESTREMA **PRECISIONE** E CURATA PARTICOLARMENTE NELLE MASSE NON SOSPESE, ALLA **RICERCA** DELLA MASSIMA **AGILITÀ** IN STRADA E IN PISTA

di **Andrea Toumaniantz**

*I due terminali in carbonio sono realizzati come pezzo unico da Math Moto e sono privi di omologazione. Le pedane Rizoma, regolabili su parecchie posizioni, hanno anche eccentrici per la regolazione dei pedali di cambio e freno posteriore*



La Monster, oltre ad essere il "best seller" della Ducati, è una moto che si presta benissimo a personalizzazioni di ogni tipo, che nella maggior parte dei casi riguardano principalmente il lato estetico, anche se non sempre è così. Durante una giornata di test sul circuito di Alcaniz, in Spagna, ci è capitata tra le mani una Monster 1100 realizzata dalla concessionaria Math Moto di Castellanza (VA), che ci è parsa subito perfettamente allestita, nella ciclistica come nel motore, per ben figurare in pista.

La Math Monster, così come è stata ribattezzata dal preparatore, oltre alle modifiche sul propulsore, vanta particolari della ciclistica molto esclusivi e difficili da vedere montati anche su moto da gara.

Appena la si osserva si nota il possente forcellone monobraccio in magnesio marchiato Ram Italia. Realizzato artigianalmente tramite fusione in sabbia, con un peso ▶

di 3,5 kg, permette una riduzione di 1,5 kg rispetto all'originale. Anche la misura della lunghezza varia, aumentando di 12 mm, alla ricerca di una migliore trazione. Mentre sul forcellone lavora senza leveraggi sul mono Ohins di serie della versione S, all'anteriore la forcella rovesciata è una sofisticata Mupo di 43 mm Ø ultraregolabile, che oltre ad avere la cartuccia pressurizzata, offre anche un registro supplementare di regolazione livello dell'olio, per gestire al meglio la risposta a fine corsa. Sui piedini degli steli troviamo gli attacchi radiali delle pinze ricavate dal pieno Brembo racing, che vengono



comandate da una pompa radiale, sempre marchiata Brembo, dotata di rinvio rapido per la regolazione della distanza leva dal manubrio. Altro elemento particolare sono i cerchi BST, realizzati in fibra ceramica e carbonio in corpo unico, privo cioè di incollaggi e giunzioni. Questi cerchi a

7 razze permettono una riduzione di peso di circa il 40%, che se misurata in movimento si traduce in una riduzione della masse inerziali intorno al 60%. Fibra composita e carbonio li troviamo anche sulle sovrastrutture, che comprendono anche un rastremato cupolino posto a protezione della strumentazione, la quale resta quella originale. Sopra al manubrio è stato aggiunto l'ammortizzatore di sterzo regolabile marchiato Ducati e prodotto da FG, mentre le piaste in ergal, ricavate dal pieno, sono della Style & Performance.

A livello propulsore, il preparatore non ha rinnegato il proprio legame con Ducati, montando gran parte dei pezzi disponibili sul listino Ducati Performances. Alberi a camme modificati, frizione antisaltellamento, collettori di scarico 2-1-2, centraline e coperchi vari, portano tutti il marchio dei ricambi "racing" della Casa bolognese e oltre a portare un effettivo vantaggio in termini di potenza, sono anche in bella mostra sul motore totalmente a vista. Si differenziano i due sottili terminali sottosella, realizzati in carbonio da Math Moto.

### IN PISTA PIÙ CHE AGILE E IMMEDIATA

**SEBBENE** il tracciato di Alcaniz, con i suoi lunghi rettilinei e i non indifferenti saliscendi, calzi un po' largo ad una naked, la Math Monster ha tutti i presupposti per non sfigurare. Appena in sella si nota che la posizione di guida è praticamente quella del modello originale. La sella



### FORCELLONE E FORCELLA FIRMATISSIMI

Realizzato da RAM Italia, il bellissimo forcellone monobraccio in magnesio (nella pagina a fianco) ha un inconfondibile colore oro. A fianco, la forcella Mupo di 43 mm Ø comprende anche il registro per la regolazione livello dell'olio

della curva. Ogni minima correzione viene subito recepita dalla ciclistica e, anche in questo caso, bisogna non mettere troppa forza nei comandi. Forcella e mono risultano molto sostenuti e la nostra impressione è stata quella di avere maggiore luce a terra rispetto all'originale.

Il propulsore, con una potenza relativamente bassa, tira con decisione dai 5.000 agli 8.200 giri circa, regime in cui interviene prepotentemente il limitatore, proprio quando sembrerebbe di avere ancora un po' di allungo da sfruttare. Complice il motore che ancora saliva forte di giri e il flash di cambio marcia regolato troppo in ritardo, siamo andati molto spesso a limitatore. Nelle staccate la poderosa forcella evita ogni eccessivo affondamento, mantenendo un assetto molto pulito del retrotreno, che resta così facile da gestire, per-

mettendo di innescare coreografiche derapate, grazie anche all'ottimo lavoro della frizione antisaltellamento. Le impegnative accelerazioni a moto ancora inclinata, tipiche di Alcaniz, mettono a dura prova la sospensione posteriore, che in questo caso ha mostrato insufficiente sostegno, dando spazio a qualche "pompaggio" di troppo. Oltre a ciò, in questo frangente si soffre per la non indifferente forza dell'aria che investe totalmente il pilota, causando non voluti movimenti del manubrio. Non fosse per questo, la buona precisione del telaio, incrementata dal più rigido monobraccio in magnesio, non darebbe adito ad alcun appunto. L'impianto frenante anteriore è lo stato dell'arte per moto ben più potenti, quindi si è dimostrato potentissimo e molto sensibile ad ogni sollecitazione sulla leva. ■



### RACING IN TUTTO FUORCHÉ NELLE MANOPOLE

Le manopole "stonano" con il carattere racing della moto e offrono poco grip nell'utilizzo in pista. Le sovrastrutture, dall'aspetto molto originale, sono realizzate da Math Moto in fibra ceramica e carbonio

