



Ducati traz ao Brasil a nova Monster Mais leve, compacta e potente: mais Monster do que nunca

Lançado em 1993, o modelo Monster já soma mais de 350 mil unidades produzidas desde a sua apresentação.

A nova Monster incorpora a verdadeira essência da Ducati na sua mais compacta, pura e leve aparência possível. O nome revela imediatamente a sua natureza interior. Monster. Nada mais. A receita original data de 1993, um motor esportivo, mas adaptado à uma utilização em estrada, combinado com um quadro derivado de Superbike, ou seja, tudo o que os motociclistas necessitavam para desfrutar da condução no dia a dia.

Vamos pensar no café italiano "ristretto": somente algumas gotas garantem uma irresistível explosão de aroma. É por isso que o coração da nova Monster é o motor Testastretta 11º, um bicilíndrico de refrigeração líquida com 4 válvulas por cilindro, 111 cv e distribuição Desmodrômica.

O seu chassi, inspirado pela Panigale V4, é um quadro em alumínio curto, fixo diretamente aos cabeçotes do motor. É ainda mais leve e contribui para reduzir o peso total para 166 kg (a seco). A Monster nunca foi tão Monster. Representa a reinterpretação moderna da receita que fez nascer o segmento das motos naked, agora renovada para ir ao encontro dos sonhos de novas gerações de fãs da Monster.

A Nova Monster é a moto naked esportiva ao alcance de todos. É a moto ideal para se começar, melhorando a cada saída. Representa também a perfeita companheira do dia a dia para os motociclistas mais experientes. Isto porque é leve, fácil de conduzir, eficaz e rápida. Em outras palavras, uma moto divertida e irresistível.

Numa visão lateral mais próxima, a sua silhueta revela claramente a ligação com a geração anterior. A nova Monster resulta não apenas mais leve, mas também mais compacto. As laterais são muito estreitas e essa escolha específica permite que o piloto coloque os pés no chão com segurança quando a motocicleta estiver parada.

O farol integra perfeitamente a imagem orientada para o futuro, ao mesmo tempo que nos remete para a forma redonda da ótica que apelou a centenas de milhares de apaixonados das Monster. A traseira tem linhas puras mas sinuosas, sendo suportada pelo sub-chassi melhorado pela avançada tecnologia GFRP (Glass Fiber Reinforced Polymer, ou Polímero Reforçado de Fibras de Vidro), para ser, simultaneamente, ainda mais leve e robusto.

O Testastretta 11º de refrigeração líquida e 937 cc tem homologação Euro 5 e é um exemplo único de um motor desportivo que resulta eficaz mesmo nas aventuras em estrada. O V-twin a 90º com distribuição Desmodrômica representa uma jóia exclusiva na sua classe. Comparado ao modelo 821 anterior, aumenta em cilindrada, potência, torque, diminuindo em peso (-2,4 kg), o que contribui



para a leveza geral da moto e também adiciona uma ciclística ainda mais aprimorada. Disponibiliza agora 111 cv às 9.250 rpm, com um torque de 9,5 kgf.m em 6.500 rpm. A nova Monster é uma moto moderna, uma excelente primeira escolha para jovens motociclistas.

Para este exclusivo bicilíndrico Testastretta, uma considerável atenção foi reservada à definição da curva de torque, especialmente em baixas rotações, mais usadas em estradas sinuosas, bem como uma condução de estilo urbano. Uma entrega cheia mais fácil de gerir é mantida também graças à reformulada caixa de velocidades – que assegura trocas de marchas precisas – e ao Quick Shift Up & Down (instalado de série).

A nova Monster nasceu para ser leve e compacta. Foi por isso que os engenheiros da Ducati trabalharam de forma árdua e obsessiva, focando-se em cada detalhe durante a fase de design. O quadro que, tal como na primeira Monster, inspirado numa Superbike de Borgo Panigale, é em alumínio e do tipo chassi, tal como o da Panigale V4. Este elemento é 4,5 kg mais leve (uns notáveis -60%) que o anterior em treliça, atingindo agora os 3 kg, ao mesmo tempo que apresenta dimensões extraordinariamente compactas. Além disso, os aros perdem 1,7 kg, a balança ficou mais leve em 1,6 kg, sem contar o quadro traseiro que perde 1,9 kg. Este cuidadoso trabalho de iluminação levou à uma redução de peso de 18 kg em comparação com a Monster anterior.

Nesta perspectiva, a nova Monster apresenta-se não só mais leve, mas também mais compacta. As zonas laterais são muito estreitas, e esta opção em particular permite ao condutor colocar com segurança os pés no chão quando a moto se encontra estacionada. Este resultado foi conseguido também devido ao confortável assento, a 820 mm de altura. Um assento de 800 mm está também disponível como opcional, enquanto que, com o kit de rebaixamento da suspensão, é possível reduzir a altura do banco para 775 mm. A Monster tem uma distância entre eixos compacta de 1.474 mm, enquanto que o raio de esterço foi aumentado para maximizar a manobrabilidade a baixas velocidades e em manobras estacionárias (agora de 36°, +7° em comparação com a versão 821). Tudo isto significa um prazer de condução sem rival, mesmo através do trânsito da cidade no dia a dia.

Uma Monster tão moderna merece um conjunto de eletrônica top. O equipamento de série inclui o Bosch Cornering ABS, Controle de Tração e Controle de Wheelie, totalmente ajustáveis. A natureza esportiva da nova Monster é também sublinhada pelo Launch Control, que assegura um arranque rápido: características fora do comum, habitualmente reservadas às motos superesportivas, permitem à Monster expressar o seu desempenho com segurança. Além disto, os Riding Modes tornam possível alterar o caráter da nova Monster de acordo com os diferentes gostos e necessidades. Tudo pode ser facilmente gerenciado através dos controles do guidão e visualizado na nova tela full-TFT de 4,3", com gráficos de leitura imediata inspirados na Panigale V4. Por fim, um grande conta-giros é posicionado no centro junto com a indicação da marcha selecionada.



[Vídeo Monster](#)

Ducati Monster

- Cores
 - Ducati Red com aros pretos
- Principais características de série:
 - Motor de 937 cc Testastretta 11°
 - Homologação Euro 5
 - Potência máxima de 111 cv às 9.250 rpm
 - Torque máximo de 9,5 Kgf.m à 6.500 rpm
 - Peso (a seco) 166 kg
 - Quadro em alumínio 'Front Frame'
 - Sub-chassi traseiro em GFRP (Polímero de Fibra de Vidro Reforçado)
 - Chassi em alumínio
 - Novo sistema de iluminação full-LED com piscas de tecnologia 'swiping'
 - Tela Full-TFT de 4.3" indicando mudança de marcha e nível de combustível
 - Riding Mode (3 configurações)
 - ABS Cornering ajustável (3 níveis com modo "only front")
 - DTC e DWC ajustáveis (8 níveis)



- Launch Control
- Garfo invertido de 43 mm
- Amortecedor regulável
- Discos de freio dianteiros Brembo de 320 mm com pinças monobloco M4.32, bomba radial e pastilhas feitas de material sinterizado
- Embreagem hidráulica com bomba radial
- Assento com 820 mm de altura, 800 mm (opcional) ou até 775 mm, com assento rebaixado e kit de rebaixamento de suspensão
- DQS Up/Down

Design

A nova Monster vai buscar o seu DNA no modelo de 1993, nomeadamente o que é necessário para desfrutar da máxima diversão numa moto. Ou seja, um motor, um assento, um tanque e um guidão. Todos elementos inconfundíveis e perfeitamente integrados.

O modelo é, definitivamente, um novo capítulo, caracterizado pela evolução das formas numa direção moderna, desportiva, elegante, sofisticada e tecnológica, com esta sofisticação e tecnologia a serem exaltadas no design.

A procura de uma moto o mais compacta e leve possível combina-se com as tradicionais linhas limpas e puras da Ducati, em que cada elemento técnico participa no design para renovar o conceito de naked desportiva concebido pela Ducati em 1993. Começando pelo chassi dianteiro, claramente derivado da Panigale V4.

A perspetiva valoriza as formas sinuosas e sedutoras: o assento estreito na zona das pernas, o musculoso tanque de combustível que se alarga para, como uma verdadeira moto esportiva, se conjugam com os painéis laterais.

O tanque é o polo de atração mais visível na moto. Curvo e musculoso, como convém à uma Monster, esculpido com a clássica zona para os joelhos, envolvendo os volumes laterais até à roda dianteira, uma área onde estão os indicadores de mudança de direção com tecnologia 'swiping', integrados nos painéis laterais. Evolução também nas proporções, tornando-se mais curta para acomodar uma ergonomia mais moderna e avançada.

A traseira curta e simples, mas escultural ao mesmo tempo, é formada por um sub-chassi posterior deixado à vista, com funções estruturais e estéticas, bem como dois painéis pintados inspirados pela Panigale V4.

A ótica full-LED mantém o seu icónico formato redondo, tornada ainda mais evidente e moderna pela incorporação do sistema LED Daytime Time Running Light (DRL). A estrutura da ótica também evolui, fazendo-o graças a uma lente que integra totalmente tanto os elementos óticos



como eletrônicos, com os elementos técnicos a contribuírem para criar uma sugestão mais moderna e tecnológica.

Motor

A nova Monster é alimentada pelo motor Desmodrômico Testastretta 11° bicilíndrico de 937 cc. Nesta última versão, seu peso foi reduzido (-2,4 kg), alcançando agora mais desempenho e níveis de usabilidade. Desenhado como elemento estrutural do chassi, o bicilíndrico representa um elemento crucial, capaz de assegurar a leveza geral da moto.

A homologação Euro 5 não impediu os técnicos da Ducati de obterem valores de potência mais elevados que na Monster anterior, com uma potência máxima de 111 cv (81,6 kW) às 9.250 rpm e um torque máximo de 9,5 Kgf.m (93 Nm) às 6.500 rpm. A potência aumenta assim 2 cv, enquanto que o torque cresce 0,7 Kgm é atingido 1.250 rpm antes, comparativamente ao modelo 821, com uma curva de entrega mais cheia em todos os regimes, especialmente em baixas a médias rotações, as mais usadas em estrada. Este valor garante assim uma melhor entrega de potência, bem como uma resposta mais imediata do motor. Por outras palavras, garante uma maior dose de emoções e prazer de condução.

Graças a um refinado trabalho cobrindo todos os componentes, o novo motor Testastretta de 937 cc resulta extremamente viável, bem como acessível em termos de (longos) intervalos de manutenção. As trocas de óleo têm um intervalo de 15.000 km, enquanto que a inspeção das válvulas só é necessária a cada 30.000 km.

O sistema Ride-by-Wire permite a adoção de diferentes Riding Modes para alterar o caráter do motor, de acordo com as necessidades individuais e estilo de condução.

A embreagem que equipa a nova Monster é com acionamento hidráulica e deslizante e, graças ao seu particular sistema servo-assistido, garante um feedback suave. Devido ao novo comando hidráulico é extremamente "leve" de acionar (-20% de esforço) e perfeita na modulação para se adaptar a motociclistas de todos os níveis e temperamentos. Este sistema age de uma dupla maneira: "empurra" os discos um contra o outro em aceleração e reduz a pressão nos discos de embreagem quando é aplicado um torque oposto, prevenindo a destabilização da roda traseira durante reduções agressivas. O Quick Shifter, disponível de série, assegura o auxílio à troca de mudanças tanto subindo de marcha como em reduções, e é a companhia perfeita numa aventura esportiva, bem como num estilo de condução urbano, prevenindo assim, neste caso específico, as mudanças de marcha frequentes.

Quadro

Surpreendentemente preciso e eficaz, o conjunto ciclístico da nova Monster transporta os princípios inspiradores das Superbike Ducati para uma moto de estrada. A nova Monster traz o motor de volta ao centro do palco, ligado ao chassi que nos remete conceitualmente para o da Panigale V4. Feito em alumínio, é mais leve cerca de 4,5 kg em relação ao quadro anterior, uma redução de peso de 60% que contribui para a leveza geral da moto. O braço oscilante também é em alumínio, retomando o padrão lançado com a Multistrada V4, e é 1,6 kg mais leve que o anterior.



Tudo isto, combinado com a considerável atenção prestada a cada detalhe, reduziu o peso da Monster para os 188 kg em ordem de marcha, o que significa menos 18 kg que o modelo anterior. O peso a seco é de 166 kg.

Extremamente leve, esta configuração refinada permite conseguir uma ciclística muito compacta, com a distância entre eixos reduzida para 1.474 mm. Um ângulo de direção reduzido é uma solução que melhora a utilização cotidiana, bem como um ponto chave no projeto Monster.

O novo chassi, mas também o cuidado posicionamento de alguns componentes, como o radiador, tornaram possível uma grande melhoria face à anterior Monster 821, nomeadamente um raio de direção de 36°, ou, mais precisamente, mais 7° que a anterior versão. Graças a esta fórmula técnica, a Monster nunca foi tão ágil em condução urbana e também nas mudanças de direção, resultando mais fácil e intuitiva.

A otimização da engenharia permite trazer o motor para o centro de tudo. A traseira esguia, diretamente ligada ao quadro, também tem a sua parte na ligeireza geral da moto. Único elemento realizado em GFRP (Glass Fiber Reinforced Polymer, ou Polímero Reforçado em Fibra de Vidro) age como elemento estrutural e como suporte e alojamento de todos os componentes elétricos e eletrônicos. A utilização deste material permitiu a otimização das formas e superfícies com vantagens no peso e nas dimensões compactas. A bateria também foi reformulada em termos de tamanho (agora é menor) e peso. De um modo geral, cada componente foi projetado para terem o menor peso possível.

Posição de condução

Uma verdadeira Monster não pode prescindir de uma posição de condução que seja simultaneamente confortável, de absoluto controle e capaz de nos deixar à vontade mesmo numa condução mais esportiva. O piloto está agora ainda mais à vontade e relaxado graças a um design particular do assento, caracterizado não apenas por uma forma extremamente reduzida da área do assento aos pés, mas também por uma espuma exclusiva. Este último elemento maximiza o conforto e dá o feedback real de "o que está acontecendo" sob as rodas.

A posição de pilotagem foi atualizada para melhorar ainda mais a ergonomia, o controle e o conforto. O assento - a 820 mm do solo e com bons 70 mm de espessura de espuma, os pedais são rebaixados em 10 mm e esticados em 35 mm. A posição do piloto é então um pouco mais vertical e o guidão está agora 70 mm mais próximo do piloto. O assento rebaixado, disponível como acessório, mantém mesmo assim um elevado grau de conforto, graças à espuma com 50 mm de espessura, reduzindo assim a altura ao solo para 800 mm. Mas a nova Monster pode ser ainda mais baixa, graças a um kit especial de rebaixamento de suspensão, com a altura do assento a chegar aos 775 mm, com as pedaleiras a serem reposicionadas para se obter uma ergonomia correta.

Suspensões

A nova Ducati Monster está equipada com um garfo com 43 mm de diâmetro, que assegura um curso da roda dianteira de 130 mm. O amortecedor traseiro ajustável permite um curso



particularmente generoso de 140 mm. O amortecedor trabalha em conjunto com um esquema em cantilever ligado diretamente ao braço oscilante, com mola de duplo K desenhada para oferecer a correta progressividade de intervenção. Conforto e precisão, é o que as suspensões da nova Monster oferecem, sem negligenciar o equilíbrio ideal entre uso urbano ou no dia a dia e a condução esportiva, que é, sem dúvida, parte integrante do DNA da nova Monster.

Pneus e aros

Aros de liga leve, aliviados em 1,7 kg em comparação ao modelo Monster 821, participam na leveza geral da nova Monster. De 3.5 x 17" na frente e 5.5 x 17" na traseira, montam pneus Pirelli Diablo Rosso III de 120/70 na dianteira e 180/55 na traseira.

Os pneus Pirelli Diablo Rosso III são a terceira geração da família Diablo Rosso e têm características esportivas para uso urbano e rodoviário e contam com alta performance tanto no asfalto seco quanto no molhado. A banda de rodagem deriva diretamente do reconhecido Pirelli Diablo Supercorsa e conta com a tecnologia Pirelli utilizada no Campeonato Mundial de Superbike. O Pirelli Diablo Rosso III é rico em sílica e bi-composto na traseira, gerando um combo de alta quilometragem com excelente aderência lateral desde o início da inclinação.

Sistema de frenagem

O melhor sistema de frenagem possível ao mesmo tempo que mantém uma grande modulação e um controle leve e preciso no acionamento. E foi o objetivo dos engenheiros da Ducati que, em colaboração próxima com a Brembo, desenvolveram um sistema de frenagem de alta qualidade. Na frente encontram-se duas pinças Brembo M4-32 monobloco de quatro pistões, que mordem discos de 320 mm. A nova bomba radial oferece um controle superior, garantindo também uma potência de frenagem que é uma referência no segmento. Os manetes de embreagem e freio são ambos ajustáveis permitindo ótima ergonomia ao piloto. Na traseira tem um disco de 245 mm fixado por uma pinça Brembo; como no freio dianteiro, conta com pastilhas de freio sinterizadas de maior eficácia.

Eletrônica

Modos de pilotagem, ABS Cornering, DTC, DWC DPL, DQS

Tal como em todas as Ducati de última geração, a nova Monster tira proveito da tecnologia Ride-by-Wire para os sistemas de controle dinâmico da moto, compondo os Riding Modes que modificam as características da moto, adaptando-a às condições da estrada e/ou às capacidades de condução. O ABS, ajustável em três níveis de intervenção, integra agora a função Cornering nos níveis 3 e 2. Enquanto o nível 3, o mais elevado, oferece uma extraordinária estabilidade em frenagem, juntamente com a máxima prevenção da elevação da roda traseira, o nível 2 ativa uma intervenção do ABS de orientação esportiva, com moderada prevenção da elevação da traseira. Finalmente, o nível 1, sem intervenção da elevação da traseira, é do tipo "somente à frente" e oferece a máxima performance em pista.

Ducati Traction Control (DTC)



O sistema DTC age como um “filtro” inteligente entre o acelerador e o pneu traseiro. Permite que o condutor escolha um entre 8 diferentes níveis de intervenção. Cada um dos 3 modos de pilotagem tem níveis de DTC padrão, mas estes podem ser personalizados para se adaptarem às os estilos individuais e condições da estrada.

Launch Control

A nova Monster está equipada com um sistema de Launch Control que permite arranques extremamente eficazes. Uma vez ativado, o sistema gere de forma autônoma o motor (assim que o acelerador é aberto) levando o motor ao torque máximo e deixando ao condutor apenas a gestão da embreagem no arranque. Um modo à “drag race” que proporciona a melhor aceleração possível.

Wheelie Control

O sistema de Launch Control também faz uso do Wheelie Control, o controle que permite a moto acelerar ao máximo enquanto detecta qualquer elevação da roda dianteira. Esta atitude é gerida eletronicamente, melhorando a segurança de condução, mas, ao mesmo tempo, assegurando a melhor performance de aceleração. Para além disto, o Wheelie Control é ajustável de forma independente dos restantes sistemas de controle.

Ducati Riding Modes

Os Ducati Riding Modes assinalaram, sem dúvida, um marco tecnológico, permitindo aos pilotos selecionarem – dependendo do modelo – diferentes regulagens: Sport, Touring e Urban, que otimizam o comportamento da moto para estilos de condução individuais e diferentes condições da estrada. Cada Riding Mode foi desenvolvido para fazer variar instantaneamente a característica do motor (Power Modes) e os níveis de intervenção do ABS, DTC e DWC, mesmo durante a pilotagem.

Sport

Riding Mode Sport: o motor entrega 111 cv com uma resposta direta do Ride-by-Wire às solicitações da aceleração, com reduzida intervenção do DTC, eficiência de frenagem do ABS de nível 2 e elevação moderada da roda traseira. O nível de intervenção do DWC ressalta a condução esportiva.

Touring

Riding Mode Touring: o motor entrega 111 cv com uma resposta mais progressiva do RbW ao acelerador, maior intervenção do DTC, eficiência de travamento do ABS de nível 3, de modo a assegurar a máxima estabilidade em frenagem, e um moderado controle da elevação da roda traseira. O DWC está regulado para um nível ideal para garantir uma condução descontraída.

Urban

Riding Mode Urban: o motor entrega uma potência máxima de 75 cv com uma resposta progressiva do RbW às solicitações de aceleração; o DTC está regulado para oferecer um nível de intervenção ainda mais alto e o ABS está regulado para o nível 3, maximizando a estabilidade de frenagem e a prevenção da elevação da roda traseira.



Ducati Quick Shift (DQS) up/down

Disponível como equipamento de série na nova Monster, o Ducati Quick Shift (DQS) up/down, um sistema eletrônico derivado da competição, permite ao condutor engrenar mudanças sem utilizar a embreagem. Este sistema não só aumenta o desfrutar de uma condução esportiva, como também é um grande auxílio no tráfego do dia a dia na cidade ou em estradas sinuosas que requerem frequentes passagens de marcha.

Instrumentação TFT a cores

O painel de instrumentos da Monster ganha ainda mais beleza por uma tela TFT a cores de 4,3". O seu grafismo deriva da Panigale V4 e oferece uma útil informação on-board. No centro da tela estão visíveis todas as opções de configurações, como mudança de marchas, velocidade, combustível e modos de condução. A temperatura ambiente e o nível de combustível também são imediatamente legíveis. Este aparelho também está preparado para disponibilizar a informação do Ducati Multimedia System (DMS), que permite a ligação do smartphone à moto via módulo Bluetooth (disponível como acessório) e gerir algumas funções através dos botões posicionados no guidão. A tela mostra os comandos do "music player", os ícones de estado da ligação dos intercomunicadores e as chamadas recebidas, bem como os ícones de alerta das mensagens recebidas.

Ótica e indicadores

Como é óbvio, o farol redondo da nova Monster é um belo tributo ao passado, enriquecido com a mais avançada tecnologia full-LED, que está presente em todo o sistema de iluminação. Além disto, pela primeira vez, a Ducati adiciona a tecnologia "swiping", de cancelamento automático dos indicadores de mudança de direção.

Preço Público Sugerido: R\$ 86.990,00.

Disponível nas concessionárias Ducati em todo o Brasil a partir de setembro.



Cada Monster torna-se única com os acessórios e conjuntos de customização Ducati

A Monster tem sido sempre sinônimo de customização para todos os entusiastas que desejam tornar a sua moto única em termos estéticos e feita à medida do seu estilo de condução. Por este motivo, mesmo para a nova geração da sua naked desportiva, a Ducati criou uma série de acessórios desenhados para acentuar as características técnicas e o design da moto.

O catálogo Ducati Performance foi enriquecido com uma vasta seleção de acessórios que tornam a nova Monster ainda mais esportiva, sublinhando a sua imagem. São itens como ponteira Racing, pesos do guidão, manete e tampa para reservatórios de fluido de freio e de embreagem, assento para o piloto alto e também baixo, espelhos, bolsa tanque e muitos outros itens que podem ser adquiridos diretamente numa das lojas Ducati no Brasil.

A nova Monster e os acessórios Ducati Performance pode ser encomendados na rede de concessionários autorizados Ducati. Consulte o [site oficial da Ducati](#) e escolha o mais próximo.

Mais informações

PR, PRESS & DOC - DUCATI DO BRASIL

Maristela Ramos – extern.maristela.ramos@ducati.com

Telefone/whatsApp: (11) 98152.8752

www.ducati.com