

Receta mágica



DUCATI MONSTER MATH >

Aligerar está en el punto de vista de la mayoría de los preparadores y casi siempre resulta positivo, especialmente si se reduce el peso en los elementos no suspendidos. En esta Monster se ha trabajado mucho en este aspecto.

LO QUE HA BUSCADO NUESTRO AMIGO DINO CAPPA, RESPONSABLE DE LA FIRMA RAM

Italia y propietario del concesionario Math Moto en Castelanza (Varese) ha sido, principalmete, aligerar la masa no suspendida al desarrollar esta especialísima Monster 1100. Además de introducir reformas reseñables en la parte motriz, donde más ha trabajado ha sido en reducir el peso en los elementos que se apoyan en el asfalto y que no se sustentan a través de las suspensiones, como llantas, basculante, frenos y horquilla, entre otros. De este modo, se

gana agilidad, aceleración, y frenos y suspensiones funcionan mejor.

La Monster es una base muy buena que se presta a recibir preparaciones de todo tipo en las que casi siempre se respeta el lado estético. Y la Math Monster es de éstas. Ha recibido muchas reformas, incluso se ha suplantado al completo su carrocería, pero las formas de ésta son las mismas. Eso sí, todos los elementos que se han cambiado, se han suplido por otros más ligeros y, supuestamente, mejores. Si la Monster 1100 S pesa en nuestra báscula «sólo» 187 kg con el depósito lleno, esta Math ha rebajado en

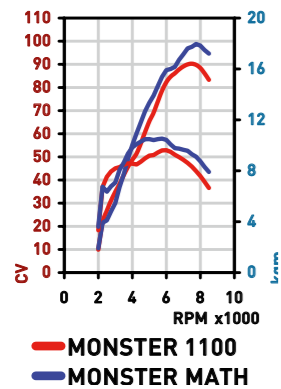
más de 12 kg esa cifra. A Dino Cappa le encantan las matemáticas y a menudo predica lo de «lightness is rightness», que más o menos significa que si las cosas se hacen bien, «cuanto más ligero, mejor». Además, sostiene también la teoría de que rebajar una unidad de peso no suspendido tiene una influencia ¡joho! veces superior.

Muy exclusiva

Como se puede apreciar, la parte ciclo de esta preparación incluye componentes muy exclusivos, algunos de los cuales sólo se suelen ver en motos de carreras. El especialísimo basculante monobrazo

> FICHA TÉCNICA

BANCO DE POTENCIA



EL PREPARADOR



DINO CAPPÀ DEFIENDE LA TEORÍA matemática de que rebajar una unidad de masa no suspendida tiene una influencia hasta ocho veces superior.

> MOTOR

Tipo	4T, 2 cilindros en V a 90°, refrigeración por aire
Cilindrada	1.078 cc
Potencia verificada	100 CV a 7.790 rpm (serie 90 CV a 7.550 rpm)
Par verificado	10,5 kgm a 5.720 rpm (serie 9,6 a 5.980)

> CHASIS

Tipo	Multitubular de acero
Horquilla	Monobrazo de magnesio RAM Invertida MUPO presurizada con barras de 43 mm Öhlins multirregulable
Rueda delantera	BST Mamba. 120/70-17"
Rueda trasera	BST Mamba. 190/50-17"

> FRENOS

Delantero	2 discos de 320 mm. Pinzas Brembo SBK
Trasero	Disco de 245 mm. Pinza de 2 pistones opuestos

> PESO

Verificado lleno	175 kg (serie 187 kg)
------------------	-----------------------

de magnesio de RAM (1.500 gr. más ligero y 12 mm más largo que el original), las llantas de fibra de carbono BST (40 por ciento más ligeras), la horquilla invertida presurizada Mupo con barras de 43 mm y todo tipo de regulaciones, la tija «cuádruple» de ergal de Style&Performance, el monoamortiguador Öhlins (que ya lo monta en origen la Monster 1100 S), las estriberas Rizoma y el amortiguador de dirección FG, son una muestra de la calidad de esta Math Monster. Por otro lado, las pinzas de freno «oficiales», los discos de 320 mm y la bomba, todo material Brembo «pata negra», consiguen que el equipo de frenos mantenga el alto nivel del resto del conjunto. También, la nueva carrocería de fibra cerámica y carbono, de tono plateado, reduce también el peso y le otorga un aspecto muy futurista a esta bella creación.

El propulsor tampoco se ha librado de ser «operado» por las manos de Dino Cappa. Árboles de levas, embrague en seco con antibloqueo, centralita, tapas varias, colectores de escape, además de otros pequeños detalles, todos han sido tomados del



LAS ESTRIBERAS DE RIZOMA PERMITEN múltiples regulaciones. El pistón que empuja el embrague es de Ducati Performance

EL EMBRAGUE EN SECO CON SISTEMA ANTIBLOQUEO es de Ducati Performance. Árboles de levas, centralita, colectores y filtro de aire tienen la misma procedencia. La ganancia en potencia ronda el diez por ciento.

LA HORQUILLA CON NITRÓGENO presurizado de MUPO tiene todo tipo de reglajes. Incluso permite regular el nivel de aceite. Monta pinzas Brembo SBK.

LAS COLAS DEL ESCAPE ESTÁN MUY abiertas y no silencian apenas el rugido del motor. La verdad es que el nivel de decibelios es increíble.



El monobrazo de magnesio es el protagonista de esta preparación. Lo fabrica **RAM Italia** y su precio es de 2.200 euros.

Muchos componentes de esta Math Monster **sólo se pueden ver en motos de carreras.**



catálogo de Ducati Performance. Las colas de escape que discurren bajo el colín han sido realizadas directamente por Dino Cappa. Forradas con fibra de carbono, están muy abiertas, así que te puedes hacer una idea de cómo suena el desmodue de 1.078 cc. Con todo, en nuestro banco hemos comprobado que se han ganado casi 10 CV, de modo que la potencia máxima roza los 100 CV, mejorando la relación peso/potencia de 2,1 kg/CV a sólo 1,8 kg/CV (300 gr por CV se notan mucho).

En pista

A los mandos de esta italiana en la rápida pista de Alcañiz apenas se notan cambios ergonómicos con respecto a la moto de serie. Los estribos están más altos, pero como la parte trasera también

se ha elevado, las piernas van prácticamente igual de flexionadas. Cargamos más peso sobre el tren delantero, pero eso en circuito se agradece. El manillar es el de serie, y no estaría mal que fuese un poco más estrecho para una utilización en pista. De todos modos, el tren delantero es tremendamente ágil y sus reacciones son muy directas, aunque habría que haber trabajado un poco en la puesta a punto para que costase menos ceñirla al ápice de las curvas y ofreciese más confianza en apoyos fuertes. Además, el conjunto se siente realmente rígido, y su frenada es impresionante. Las pastillas muerden con muchísima fuerza los grandes discos y, lo mejor de todo, es que no resulta difícil de dosificar. También la poderosa horquilla con

tarados resistentes, contribuye a poder aprovechar muy bien la frenada. El motor sigue respondiendo de forma muy similar al de serie hasta 4.500 rpm, pero a partir de ahí nos obsequia con una «patada» extra que nos lleva muy rápido hasta el corte de encendido (8.600 rpm) y que contribuye a que el tren delantero se levante con facilidad en marchas cortas, incluso hasta en tercera. La Math Monster nos ha demostrado ser una moto excitante. Además, no es especialmente exigente y por prestaciones no hace falta ser muy experto para poder disfrutar de ella. Se trata de una moto fácil de conducir y no demasiado potente. Eso sí, ruga como una bestia. 🐾

Victor Gancedo. Acción: Sergio Romero
Fotos: Juan Sanz/Jaime De Diego