

# TEST | Ducati Diavel vs. Harley-Davidson VRSCF V-Rod Muscle



Modelka: Dominika Bravencová

Na tenhle úkol jsem se opravdu těšil, postavit proti sobě dva nejradikálnější produkční stroje ostře sledované kategorie powercruiser. Nakonec tu ale sedím a dobře vím, že musím srovnat tvory ze dvou naprosto odlišných planet.



**Ondřej Hruža**  
ondrej@cmn.cz  
foto: Jan Rameš

**O**ba stroje na špici jedné kategorie zvané odborníky powercruiser, oba postavené a vybavené od výrobce na maximum. Oba mají hodně sportovně naladěné dvouválcové motory v objemové kategorii 1000–1300 cm<sup>3</sup> s válci do V, čtyřventilovou technikou a maximálním výkonem v nezvykle vysokých otáčkách (na cruiseru). Oba jsou koncipovány spíše pro jízdu sólo se vzpřímeným posazem řidiče a na oba je zcela nevhodným vybavením otevřená přilba. Já si ji vzal pouze na focení, protože toho dne

bylo nesnesitelné vedro a my fotili v pravé poledne...

Oba motocykly si hrají s různými odstíny černé. Tím ale jejich podobnost končí. Absolutně! Jak praví už sám nadpis, tyhle dva motocykly pochází ze dvou úplně rozdílných světů a v závěru důkladně projedněného odpovědi mi připadlo, že se po mně chce srovnat nesrovnatelné. Je to opravdu velmi zvláštní. Jedna zeměkoule, stejné módní trendy, zhruba stejné požadavky trhu, ale v Evropě vznikl totálně odlišný motocykl než v Americe. U Moto Guzzi V7 Classic a H-D Sportstera najdete spoustu společných prvků a vlastností. Stejně tak u novodobého Indiana Scout a Triumphu Thunderbird. Ale u Diavela a Muscla? Nic! Jen obrovská propast oceánu, který od sebe dělí obě fabriky a s tím

také toky myšlenek jejich vývojových inženýrů.

## Ultralight vs. parní hamr

První otázka všech, kteří věděli, pro jaký srovnávací test jsme se rozhodli, samozřejmě byla: „Tak co? Co je lepší? Co ten Diavel? Je to bomba, ne?“ A já vlastně nevěděl, co na to říct. Ano, Diavel je bomba, ale taková, že s ní má co dělat i zkušený pyrotechnik, a dopředu nevíte, kdy ta bomba vybuchne. Avšak Diavel je tak dokonalý a skrz naskrz prošípovaný elektronikou, že si tu „samovolnou explozi“ dokáže sám předem ohlídat.

Pokud bych měl své zážitky popsat těm, kteří se na novém V-Rodu nebo na Diavelu ještě nesvezli (tedy cca 98 % z vás), pak mě napadá celkem přesné přirovnání. Představte si, že byste dali na start nějaké rallyové erzety nové italské Ferrari a vedle něj povedenou americkou novinku Chevrolet Camaro v nadupané a otevřené verzi GT. Obě auta vám dokážou přivodit opojení z nelidské akcelerace a obě nemají problém dostat ručičku tachometru přes hodnotu 250 km/h. A z této rychlosti dokážou i spolehlivě zabrzdít. Jenže každé to dokáže úplně jiným způsobem, jinak rychle, s úplně jinou frekvencí řazení a ve finále se hlavně pohybuje v úplně jiných otáčkách.

Pokud budete sedět ve Ferrari, budete mít pocit, že sedíte v papírové šlupce, která nic neváží, pohybuje se po silnici s neuvěřitelnou lehkostí a dvanáctiválec piští někde v 8700 otáčkách vám bude dávat pocit řidiče F1. Naopak Camaro vám dá pocit řidiče tanku. Všechno velké, masivní, železné. Když zabere, tak si myslíte, že vás zezadu tlačí dalších deset podobných tanků, a když se ručička tachometru blíží k číslu 250, otáčkoměr se teprve pomalíčku přehupuje přes 5000.

A s pány Musclem a Diavelem je to přesně to samé. Pokud jste sebevrazi nebo máte bodů na rozdávání, pak se s oběma motocykly můžete naprosto klidně prohánět v rychlostech mezi 180–220 km/h. Ale s každým úplně jinak. Takže pokud byste náhodou třeba uvažovali o přesedlání z V-Rodu na Diavela, v žádném případě nepočítejte s tím, že byste uplatnili nějaké zkušenosti. Možná tak kde je spojka a kde se řadí, dál je ale všechno úplně jinak.

## Inspirace v dragsteru

Sama fabrika přirovnává svůj inovovaný model VRSCF V-Rod Muscle k nahrbenému býkovi, což celkem sedí. Pro ty, kteří by snad ještě nevěděli, co znamená slovíčko „muscle“, vězte, že je to sval, respektive v tomto případě svalovec. Tím samozřejmě v Milwaukee nemysleli ty hlísty, kterých se obávají všichni milovníci tatarských bifteků, nýbrž tzv. „muscle cars“ – velmi silná, překoňovaná americká auta především z období sedmdesátých let. Vývojáři sami přiznali, že už první Muscle byl inspirován tvary a některými designovými prvky korábů silnic této éry. Jeho

první upgrade se touto vlnou nechal unést ještě víc.

Z nového Musclu má mít člověk pocit, jako kdyby jel na dragsteru. Úplně přepracovaný multifunkční trojbudík, který má konečně plnohodnotný sportovní otáčkoměr s bílým pozadím, 240 mm široká zadní guma, designově výrazně změněné přední kryty sání a airboxu (myslím v místech, kde každému jinému „normálnímu“ motocyklu začíná nádrž), blinkery vtípně integrované do tykadél zpětných zrcátek, velké zadní LED světlo a samozřejmě velmi výrazné, ale zároveň také slušivé výfuky v matné saténovém chromu. Ty jsou opět inspirované automobilovým průmyslem.

Nikdy jsem netvrdil, že V-Rod není Harley, jako někteří ortodoxní vyznavači vzduchem chlazených dvouventilových dlouhozdvihů. Ale také jsem si v některých člancích neopomenul řípnout, že tyhle V-Rody jsou prostě ultramoderna a se svými předky (mají-li vůbec nějaké) mají jen pramálo společného. Vše se změnilo ve chvíli, kdy jsem futuristického a supermoderního V-Roda postavil proti Diavelu. Musím uznat, že proti

## VERDIKT

### Ducati Diavel/Harley-Davidson

|               |      |
|---------------|------|
| Motor         | 10/8 |
| Podvozek      | 9/7  |
| Brzdy         | 9/7  |
| Ovladatelnost | 7/6  |
| Město         | 7/5  |
| Cestování     | 6/5  |
| Sport         | 9/7  |
| Výkon/Cena    | 8/6  |

němu je V-Rod stará škola. Doslova a do písmene!

## Pocit jistoty

Nový V-Rod Muscle vám totiž dává všechno to, co starší koncepce Harleyů, jen to má na spoustě důležitých míst už prostě vychytané. Třeba motor Revolution o objemu 1250 cm<sup>3</sup> s velmi příjemně překvapujícím maximálním kroutákem 115 Nm při 6000 otáčkách ihned reaguje na plyn kdykoliv a v jakémkoliv režimu si zamenete. Ale reaguje po svém, a jestli něco nemá rád, tak to jsou zbytečně nízké otáčky. Když ale máte V-Roda roztočeného v oblasti od 5000 výš, jen si výská. Neřepte se, dokonce ani moc nevíbruje, nevydává žádné nečekané zvuky „k zamyšlení“ a táhne.



Diavel vás sám pobízí ke sportovní jízdě a nenechá vás v sedle lenivět



Muscle je tužší, mnohem stabilnější a dokáže tvořit s jezdcem kompaktní celek

Ducati – nejpodmanivější motorka posledních let

Ducati nemá mezi powercruisery konkurenci

V-Rod trumfuje nízkým těžištěm

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Diavel

|               |                     |
|---------------|---------------------|
| Objem         | 1198,4 cm³          |
| Výkon         | 119 kW/162 k@9500   |
| Točivý moment | 127,5 Nm@8000       |
| Hmotnost      | 210 kg (bez náplní) |
| Cena:         | 399 000 Kč          |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 106 × 67,9 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstřikování Mitsubishi s oválnou vstřikovací jednotkou Mikuni, kontrola trakce DTC, elektronický plyn se třemi programy (Sport, Touring, Urban), bezklíčkové zapalování, elektrický startér, šestistupňová převodovka, hydraulicky ovládaná antihoppingová vicelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

**Podvozek:** příhradový rám z ocelových trubek, vpředu USD vidlice Marzocchi Ø 50 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková jednoramenná kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 120 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo s ABS Bosch vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální monoblokové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Rosso vpředu 120/70ZR17, vzadu 240/45ZR17, lité ráfky 3,50"/8,00"

**Rozměry:** rozvor 1590 mm, úhel řízení 28°, stopa 130 mm, sedlo 770 mm, nádrž 17 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

H-D VRSCF V-Rod Muscle

|               |                                |
|---------------|--------------------------------|
| Objem         | 1250 cm³                       |
| Výkon         | 92 kW/125 k@8200               |
| Točivý moment | 115 Nm@6500                    |
| Hmotnost      | 307 kg (provozni)              |
| Cena:         | od 18 600 Eur (cca 480 000 Kč) |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V60°, DOHC/4, vrtání × zdvih 105 × 72 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstřikování ESPFI, elektrický startér, pětistupňová převodovka, hydraulicky ovládaná antihoppingová vicelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řemenem

**Podvozek:** ocelový rám, vpředu USD vidlice, vzadu ocelová kyvná vidlice se dvěma postranními tlumiči, brzdy Brembo s ABS vpředu 2 kotouče, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč, čtyřpístkový třmen, pneu Michelin Scorcher 11 vpředu 120/70ZR19, vzadu 240/40R18, lité ráfky

**Rozměry:** délka 2410 mm, světlá výška 105 mm, rozvor 1700 mm, úhel řízení 34°, stopa 142 mm, sedlo 705 mm, nádrž 18,9 l, olejová náplň 4,7 l, udávaná spotřeba 6,9 l/100 km

Kdybych neměl srovnání, tak bych si jen pochvaloval, jak mocně dokáže tahle věc akcelarovat. Jenže oproti Diavelu je až příliš cítit, jak velkou hmotnost musí motor přinutit k pohybu (307 kg!), že se s tím musí prát a že mu to prostě trvá. V-Rod, který byl pro mě doposud synonymem akceleračního sportovce, se z křížovatky řekněme „velmi rozvázně rozjížděl“, kdežto Diavel doslova vyskočil jako splašený hřebec. Ale! Díky své hmotnosti, velmi nízkou a vpředu posazenému těžišti, celkové konstrukci motocyklu a hlavně podvozku se V-Rod chová i při vyšších rychlostech až neskutečně klidně a je maximálně tuhý a stabilní. Prostě pořád je to, jako byste jeli na kovadlině odlité z jednoho kusu. Žádné třepání, žádné měkké tlumiče a po celou dobu ani chvilíčka, při níž by měl člověk pocit, že snad přestává motocykl ovládat. Jako by ta věc prostě neměla nikde žádnou vůli. I přes tu váhu se parádně vodí a v zatáčkách drží úplně nemilosrdně. Podtrženo sečteno – ať jsem z Musclem dělal, co jsem chtěl, vždycky jsem z něj měl pocit jistoty a bezpečí. A to mají mazlíčci rádi :-).

**Đáblovo stvoření**  
Okamžik přesednutí a prvního poskáklení plynu Diavela se snad ani nedá slovy popsat. Asi nejlépe to vyjádřil kolega novinář Dan Kruml, který se poté, co slezl z Diavela, zmohl pouze na větu: „*Tak u toho jsem byl divák, přátelé.*“ A já musím chtít nechtít přiznat, že jestli mě za dobu mého působení v motoristické novinářině něco opravdu dostalo a poslalo na kolena hned několikrát během pár okamžiků, pak to byl právě Diavel. To je neskutečná věc!  
Tak neskutečná a mimo lidské chápání, že ji prostě ani nejde s ničím srovnat. Původně jsem si myslel, že test budu končit slovy, že se Diavel bije spíš s novým Vmaxem. Ten má v základu 200 koní, Diavel „pouze“ 162, jenže je plus mínus o tři čtvrtě metráku lehčí než Vmax i V-Rod, a to je taková devisa, na kterou prostě nemá konkurence žádný argument. Tenhle zásadní rozdíl je znát při každém rozjezdu i při každém výjezdu ze



Tak takhle bych si cruisera nepředstavoval ani v tom nejdivočejším snu...

## Ocelový ingot V-Rod Muscle vám pořád dává jakýsi pocit jistoty. Oproti tomu Diavel působí jako neřízená střela!

zatáčky. Prostě odvážný majitel Diavela teď dokáže absolutně bez problémů spráskat každého choppera, cruisera, a nebojím se říct, že i kdejakého sportáka.

Motor má Diavel stejný jako nová úspěšná Multistrada. To je fakt a technický údaj. To, že lépe řešený airbox a zase o kousek dál posunutý systém vstřikování dává Diavelu pár koní k dobru, teď opravdu neřeším. Já měl možnost svést se na obojím a Multistradu, přestože je velmi sportovně laděná, jsem si zařadil mezi „hodnější“ motorky. To Diavela rozhodně ne! Mimochodem víc než motorem mi Diavel připomínal novou Multistradu spíš posazem a chováním podvozku – pořád mi připadalo, že je to všechno děsně moc měkké a až zbytečně lehké. A navíc je fakt, že oproti všemu, s čím tu dnes Diavela srovnávám, a především oproti V-Rodu Muscle, má Diavel nečekaně velkou světlou výšku, respektive hodně vysoko posazené těžiště. Proto se s ním musí jezdit úplně jinak a Diavel sám ponouká svého pilota, aby jen nečině neseděl v sedle a začal v zatáčkách pracovat i se svojí vahou. Jak se z V-Roda nedá nikam naklánět ani vysednout, Diavel si o to při sportovnějším stylu jízdy vysloveně říká. No vidíte, sportovnější styl; vždyť já se bojím, že s touhle motorkou ani jinak než sportovně jezdit nejde.

### Albatros vs. B2

Když už se dneska tolik vyžívám v přírovnáních, asi mi budete muset nakonec odpustit ještě jedno. Kluci z Harleje mě nejspíš pár dnů nebudou mít rádi, ale tohle je bohužel realita. Pokud mám srovnat vybavení, možnosti funkcí různých systémů nastavení a jakéhosi celkového přizpůsobení vlastností motocyklu potřebám konkrétního jezdce, je to jako srovnávat letitou českou stíhačku Albatros s neviditelným bombardérem B2 plným mimozemských technologií. Pozor, tím nechci V-Roda nijak degradovat. V-Rod Muscle má úplně všechny funkce, které jsou dnes u motocyklů této cenové kategorie naprosto standardní, včetně tripmasteru a podobných funkcí multifunkčního budíku, který tu nahrazuje palubní desku.

Jenže Diavel má palubní desky s velkými přehlednými displeji hned dvě. Jednu na řídítkách a jednu na nádrži. Konstruktérům totiž

naštěstí došlo, že pokud zamontují do rámu místo běžného motoru věčkový atomový reaktor, musí dát člověku šanci, aby se s ním dokázal sžít a časem ho i správně využívat. Proto máte na výběr z celkové tří režimů – výkonové seškracený Urban pro pohyb ve městě, Touring na cestování a Sport, to pokud vás přestane bavit žít. No a samozřejmě do toho aktivní kontrola trakce a spousta dalších věcí. Prostě italský powercruiser nabízí tak 5x více funkcí než ten americký, a nejsou tady jen pro okrasu.

### Muscle morálním vítězem

Teď je na mně, abych vyřkl ortel. Svůj subjektivní ortel. Diavel od Ducati mi přivodil obrovské zážitky a jednu dlouhou adrenalinovou koupel. Jak už jsem řekl a za tím si stojím, něco tak šíleně divokého, ale zároveň dokonalého jsem nikdy neřídil. Působil na mě úplně stejně jako silná droga. Vůbec jsem z něj nechtěl slézt. Zapomněl jsem na pracovní program a měl jsem jedinou touhu – tankovat a jezdit a jezdit a jezdit... Ale mělo to i jednu negativní stránku, které jsem si začal všimnat až nebezpečně pozdě. Tahle motorka je tak dokonalá a tak nádherně ovladatelná, že vám sama začne posunovat hranice. Jenomže ne postupně, v průběhu týdnů. Ona vám je posune hned a bez ptaní. Prostě jsem si uvědomil, že místa, která mám najetá a která si za slabého provozu dávám kolikrát už sakra rychle, najednou projíždím na Diavelu ne o 5 km/h rychleji, ale třeba o 25! A úplně přirozeně! Že

jdu mnohem později na brzdy a strašně rychle si zvykám na to, jak dokonale to všechno funguje. Bylo to něco jako Upír z Fera-tu. Od prvního okamžiku došlo k budování jakési vazby. A právě toho jsem se začal bát. Toho, jaký vliv na mě tenhle stroj má.

Kdyby mi bylo o osm, deset let méně, nerozmýšlel bych se. Vyklidil bych garáže, všechno prodal a ubytoval tam jednu z nejdokonalejších motorek na světě, Ducati Diavel. Ale dneska už se na to dívám s rozumem, takže kdybych teď v ruce žmolal přebytečných 400 000 Kč a musel si koupit jednu z těchto dvou motorek, sáhl bych po Musclu. Ne proto, že by byl lepší, ale je to stroj pro ty, kteří nemají tak silnou vůli a nedokážou krotit pravačku na plynové rukojeti. V-Rod totiž má své hranice, Diavel nikoli!

**Motocykly do testu zapůjčily firmy Moto Italia a Motocykly Brno.**



Rozdíl v každém komponentu. Brzdy obou titánů nesou značku Brembo. Ta na Diavelu je však z říše superbiků, ta na V-Rodu ze světa cruiserů

| STUDENT | AGENCY |  
express

Cestujte s námi za zážitky!

více než  
50 evropských  
měst již za  
950 Kč

volejte 841 101 101 | [www.studentagency.cz](http://www.studentagency.cz)