Zemětřesení na vlastní kůži

Dvě nejšílenější věci, které kdy výrobci silničních vozidel dokázali zlegalizovat a bez nutnosti vlastnit zbrojní pas vyššího stupně je pustili na trh. Dvě absolutně odlišné konstruktérské školy zařazené do jedné kategorie „monster cruiser“. Dva vrcholy techniky, které ani cenou, ani výkonem rozhodně nejsou pro každého. Pro mě v letošní sezoně prostě test číslo 1.

Ondřej Hrůza
ondrej@cmn.cz
foto: Jan Rameš

Vždycky, než se pustím do psaní testu, se znovu snažím vrátit do sedla těžce zkouženého motocyklu a uvědomit si hlavně to, jaké ve mně vzbudil emoce a vnitřní pocity. Podle toho se pak uvidí, jestli se mi takový test bude psát lehce a půjde mi od ruky, nebo se skrz něj budu muset lehce probojovat.

Pocit, který zažívám teď, při psaní jednoho z nejvýznamnějších testů mého života, je velmi zvláštní. Nepředstavitelné dojmy se mísí s pocitem odpovědnosti člověka, kterému už není dvaadvacet let a najednou dostal od nějaké vyšší instance úkol zvěstovat lidstvu jednu velmi důležitou pravdu. Dokonce varování!

S příchodem nového Vmaxe a Diavela na zemi nastala pro lidstvo motorkářské úplně nová doba. V průběhu dějin tu už sice byla řada převratných a slušně překoňovaných motocyklů, na které nemohl sednout každý, ale tohle je opravdu příliš. Pánové od Ducati a především od Yamahy prominou, že to teď bude trošku vypadat, jako bych jim kazil kšeft, ale já fakt musím. „LIDI, PROBOHA NEBLÁZNĚTE! POKUD ZA SEBOU NEMÁTE ALESPOŇ TŘI SEZONY NA NĚJAKÉM OSTŘEJŠÍM LITRU, TAK O JEDNOM ANI O DRUHÉM STROJI VŮBEC NEUVAŽUJTE. TOHLE OPRAVDU NEJSOU NORMÁLNÍ MOTORKY PRO NORMÁLNÍ LIDI. TOHLE JSOU STROJE ZA HRANICÍ A VMAXE BYCH PRODÁVAL POUZE DRŽITELŮM ZÁVODNÍ LICENCE, KTEŘÍ PŘEDLOŽÍ POTVRZENÍ O NĚKOLIKALETÉ PRAXI ZA ŘÍDÍTKY. TOHLE SI TOTIŽ OPRAVDU NEDOVEDETE PŘEDSTAVIT.“ Tak, teď jsem splnil svoji občanskou povinnost, trošku jsem se uklidnil a můžu se pustit do seriózní práce.

Palubní deska Diavela lehce připomíná kokpit vesmírné lodi Enterprise

Šok na japonský způsob

Yamaha Vmax 2012 – pokračovatel, nebo lépe řečeno pomník legendárnímu modelu, který byl představen už v roce 1984 a během pár let se stal kultem pro velkou spoustu motorkářů na celém světě. Tehdy to byl pro motoristický svět velmi nečekaný šok, protože ještě nikdo před tím nenarval do rámu typu „roadster“ véčkový čtyřválec o objemu takřka 1200 cm³ s výkonem lepšího sportovního automobilu (145 k) a navíc zabijáckým krouťákem.

O téhle první řadě V-Maxů bylo napsáno mnohé, avšak jen málokde se dočtete, že šlo po Harleyích o jeden z nejupravovanějších motocyklů všech dob. Majitelé si však většinou tunili podvozky a brzdové systémy, na motor sahal málokdo, protože jen málokdo dokázal zvládnout jeho základní vlastnosti… Tuto informaci jakoby však konstruktéři nového Vmaxe vůbec nikde nepochytili a řídili se jen jediným základním požadavkem zaměstnavatele – znovu šokovat. A mnohem víc než v osmdesátém čtvrtém.

Klobouk dolů, tohle se jim tedy opravdu povedlo. Jistě, motorka se sice ve všech ohledech podobá starému dobrému Maxovi, ale… Nový, tenkostěnný rám, jehož součástí je i nový motor, tentokrát s objemem nelidských 1690 cm³, který při 9000 otáčkách dokáže vyprodukovat až 200 koní. Tahle hodnota v někom vzbudí velký respekt, ale většině z nás asi nic moc neřekne. Tak to zkusím jinak – 200 koní a točivý moment 166,8 Nm. Zase nic? Já vím, jsou to jen čísla, takže trochu analogie. Těmito výkonovými charakteristikami se pyšní třeba automobilové speciály pro rallye nebo závody do vrchu. Avšak ty pořád váží zhruba trojnásobek toho, co třistakilový Vmax na dvou kolech. A jak působí, tak se i chová. Vmax je nevypočitatelná šelma, kterou prostě nejde jen tak zkrotit. Člověk přestane chápat hned, jakmile se jen velice lehce a s přirozeným respektem dotkne plynové rukojeti.

I při dráždění stošedesátipětikoňového hada lze s Diavelem jezdit rozumně a v každém ohledu na jistotu

Ducati jinou cestou

Italští konstruktéři na tom byli úplně jinak. Je nesvazovaly žádné původní tvary a odkazy legendy. Právě naopak, měli za úkol vymyslet něco, co se nebude podobat žádnému, dosud známému motocyklu, ale dokáže se stát přímou konkurencí strojů, jako je právě Yamaha Vmax nebo H-D V-Rod. Od Ducati krok na-

VERDIKT

Ducati/Yamaha	
Motor	8/10
Podvozek	7/5
Brzdy	8/6
Ovladatelnost	7/4
Město	6/5
Cestování	6/5
Sport	9/7
Výkon/Cena	6/4

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Diavel Cromo

Objem	**1198,4 cm³**
Výkon	**119 kW/162 k@9500**
Točivý moment	**127,5 Nm@8000**
Hmotnost	**210 kg** (bez náplní)
Cena	**17 970 EUR** (cca 450 000 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 vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: příhradový rám z ocelových trubek, vpředu USD vidlice Marzocchi ∅ 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 ∅ 320 mm, čtyřpístkové radiální monoblokové třmeny, vzadu kotouč ∅ 265 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Rosso vpředu 120/70ZR17, vzadu 240/45ZR17, lité ráfky 3,50“/8,00“

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

inzerce

prosto neočekávaný, avšak geniální. Takže vznikl hravý a pohodlný cesťák, ovšem s motorem a parametry ultimativního superbiku.

Jistě, když napíšu, že má Diavel 162 koní, tak si hned většina z vás řekne, že je to o celých 40 koní méně, než dává Vmax a tudíž je vítěz testu předem jasný. Jenže pozor, takhle to v mnohých případech nefunguje a právě Diavel je toho „živým" důkazem. Dobrý motocykl totiž nikdy nedělá pouze motor a jeho výkon, ale především podvozek, brzdy, těžiště a celkové jízdní vlastnosti. Navíc předesílám ještě před tím, než vyrazíme na silnici, že výkon 200 koní bez možnosti regulace, nebo postupného dávkování, beru u produkčního motocyklu spíše jako negativní vlastnost…

Co se Diavela týče, nesmím zapomenout na zajímavý test z loňska, kdy jsem ho velmi ostře porovnával se zbrusu novým V-Rodem. Tehdy u mě Diavel ztratil body především za to, jak příliš lehce a měkce na jezdce působí, i když disponuje tak obrovským výkonem a dvouválcem o objemu skoro 1200 cm³. Prostě mezi králi kategorie „power cruiser", nebo „monster cruiser" chcete-li, působil jako takové mávátko. Ve srovnání s Vmaxem jsem ale musel obrátit. Protože právě ta lehkost a obratnost dělá z Diavela naprosto unikátní stroj, a to nejen v této motocyklové kategorii. Jinak řečeno – postavíteli vedle sebe Vmaxe a Diavela na rovnou ranvej, oba stroje vám utrhnou ruce, ale Diavel Vmaxe nikdy nedohoní. Ovšem pojedete-li po normální silnici plné zatáček, nemá Vmax žádnou šanci. Koně nekoně. Teda měl by ji v případě, že bych na Diavelu jel třeba já a na Vmaxu navrátilec k Yamaze, jistý Rossi…

Jaguár vs. nosorožec

Na těchhle dvou unikátech, které už prostě vstoupily do motoristických dějin, máte na první pohled jasno, v čem tkví hlavní síla každého z nich. Vmax je mastodont, velká bestie, nahrbený bizon, nosorožec, buldok v motocyklové podobě. Ze všech jeho pórů cítíte, jak ukrutná je to věc. Jeden kamarád, motocyklový novinář, kdysi napsal, že „nic, opravdu nic, nejede takhle moc, jako nový Vmax". V tomto ohledu můžu jen říct, že to vystihl zcela přesně. Vmax je prostě motor. Obludný, ale přitom nádherný agregát, který bylo potřeba něčím trošku obalit a zabrzdit.

Co rozhodně chválím, je podoba na svého předchůdce ve všech ohledech, streetově-dragsterová řídítka a velký otáčkoměr dokonce se světelnou signalizací včasného řazení, který je dominantou celé přední partie. A rozhodně taky kardan, protože konvenční řetězy by se u tohoto stroje zřejmě musely měnit častěji než pneumatiky. Přezdívku „nosorožec" si u mě získal kvůli své šířce. Designéři prominou – chápu, že velký vidlicový čtyřválec má své potřeby na prostor, ale tohle už je myslím vážně kousek za hranicí. Takhle roztažené nohy nemáte na žádném motocyklu.

Diavel, který na mě vždycky působil dojmem hodně dravého motocyklu (navíc v černé s chromovanou nádrží), mi najednou vedle Vmaxe připadal spíše jako nějaká designová studie z kategorie hodných strojů. To je ten nejzákladnější rozdíl mezi oběma motocykly. Vmax se ve všech ohledech tváří jako brutální bouchač, boxer těžké váhy. Oproti němu je Diavel atlet a rozvážný elegán. Taková lasička. Nebo jaguár. Samozřejmě do chvíle, než ho nastartujete a rozjedete se s ním. Oba motocykly však mají jedno společné. Na první pohled nedostanou člověka detaily, ale celkovým vzhledem. Každý je úplně jiný, ale oba svým způsobem dokonalí a hlavně nekonvenční.

Hravost, ovladatelnost, radost

S Diavelem jsem to měl asi stejně, jako když člověk sedne na koně podruhé v životě a konečně si začne jízdu naplno užívat. Hned na začátku cesty při výjezdu z Prahy jsem zjistil, jaké jsou výhody elektronického krocení výkonu. Jel jsem po městě, takže jsem zcela logicky zvolil režim Urban. Člověk pořád cítí, že tam ty koně i krouťák jsou, jen mají odhadnutelnější nástup a motorka není na křižovatkách tak uskákaná. Hned za městem přehazuji režim a na displeji se objeví nápis Sport, což by mělo podle výrobce znamenat, že teď budu mít k dispozici plnou nálož koní. A v tomhle režimu je to vážně kruťárna.

Hlavně ten krouťák. Nejprve jezdím zatáčky obezřetněji. To kvůli tomu, že mám ze zadního kola pořád pocit, že nutně musí jít do smyku. Ale kupodivu nejde. Tedy, mám-li být úplně přesný – na rovince se vám to nestane, ale když budete hodně „gramlaví" nebo neopatrní na spojku, v zatáčce v náklonu to kolo protočíte. Naštěstí se rychle a rádo zase chytne, inu kontrola trakce dělá divy. Diavel mi tentokrát začal připadat takřka dokonalý. Nádherně se vodil do zatáček a když jsem ho potřeboval trošku „přebrzdit", měl jsem podobně jistý pocit, jako bych jel na závodním motardu o váze 120 kg.

Za dragsterový otáčkoměr má Vmax velkou pochvalu

Ten prazvláštní pocit lehkosti byl opravdu hodně nečekaný.

A z čeho jsem byl asi nejvíc paf, že ta motorka jako celek poslouchala na slovo. Krásně jsem se s ní za chvíli sžil a měl jsem pocit, že zatáčky projíždíme jako jeden kompaktní celek. U těžkých a výkonných motorek, nota bene vybavených 240mm gumou vzadu, prostě nejsem zvyklý, že by se mě nesnažily někam tahat nebo si zpracovávat zatáčku po svém. V tomhle mě Diavel hodně mile překvapil. A taky v tom, jak rychle dovolí svému jezdci užívat si ten obrovský výkon, ze kterého měl ještě před pár kilometry velký respekt.

Otevřeno – zavřeno

Popsat co nejdokonaleji pocity z nějakého stroje a srovnat ho s jiným lze jedině tak, že z jednoho slezete a na druhý usednete, což se mi tentokrát poštěstilo. Sedl jsem na Vmaxe a už po pár stech metrech jsem na Honzise ječel, co že si to na mě vymyslel, že chce, abych srovnal nesrovnatelné. Jak chcete porovnávat mrštný sporťák a tank, kterému však někdo nadělil motor s nadpřirozenými schopnostmi? To prostě nejde, i když pro totálního laika jsem prostě jen „střídal nějaké dvě černé motorky".

První dojem z Vmaxe byla velká hmotnost a celková „obrovitost". Druhý dojem se dostavil se zařazením dvojky a odvážnějším přidáním plynu. Vmax nejede, ten odstartuje a rovnou letí. V místě, do kterého ho nasměrujete, je dřív, než mu stačíte dát povel. „Ta věc" snad vůbec nedokáže jezdit pomalu. Vůbec nechápu, na co má plynová rukojeť takový rozsah, když si člověk připadá jako na elektrickém motocyklu, kde se při přidání plynu dostaví ihned plný výkon a krouťák? Ten tah je naprosto neuvěřitelný a co je nejhorší – nemá nikde konec. Ale když dám motoru jednu velkou jedničku s hvězdičkou, tak u zbytku už si tak jistý nejsem. Vmaxovi je totiž opravdu nejlépe na široké, rovné silnici, kde si může člověk užívat jeho akcelerační schopnosti. Ale zatáčky ho moc nebaví. Na mě působil vysloveně těžce a absolutně nepoddajně. Ingot, který dokáže vystřelit, ale ke všemu ostatnímu ho musíte hodně přemlouvat. A když už se s ním do zatáčky vejdete a donutíte ho k náklonu, tak vás čekají hned dvě překvápka. To první, že vás motorka začne stahovat dolů, a to druhé, že jak se snažíte pomocí přidání plynu vrátit zpět, začne se zadní pneumatika protáčet a klouzat. Dostat zadní kolo nechtěně do smyku vlastně není s Vmaxem vůbec žádný problém. Proto jsem rád, že jsem se s ním dokázal vyhnout dešti.

V zatáčkách, které nezná, musí řidič Vmaxu hodně krotit pravou ruku

Rozdílné zážitky

Vmax umí, ale je to ortodoxní drsoň, kterému chybí ovladatelnost a jakýsi nadhled Diavela. Myslím, že nikdo z nás nemá právo být vrchním soudcem, protože každý má rád něco jiného a každá motorka si nakonec najde své příznivce, ale já mám po tomhle testu úplně jasno a přiznávám, že mé rozhodování nebylo tak složité. S Vmaxem jsem si sice užil tolik adrenalinu, jako za několik let dohromady a je to zážitek, na který se nezapomíná. Ale s Diavelem jsem se svezl. Parádně a s úsměvem na rtu. A to je to, co jsem od motorek (kromě dragsterů) vždycky chtěl. A když ještě srovnáte ceny, tak je to myslím dost srozumitelné. ■

Motocykly do testu zapůjčily firmy Moto Italia a Yamaha Motor Czech.

VMAX A DIAVEL – ZAČÁTEK NOVÉHO KULTU

Když se na nového Vmaxe i Diavela důkladně podíváte, tak tyhle stroje musíte automaticky zařadit mezi motocykly, na kterých není **potřeba nic upravovat**. Jsou dokonalé, každý svým způsobem. Proto tak moc fascinují lidi a proto se objevují na reklamních billboardech třeba na hodinky nebo na cigarety.

Stejně fascinující jsou ale i pro designery a úpravce motocyklů. Bloggeři na internetu dlouho polemizovali nad tím, jak se právě k těmto technickým skvostům zachovají „tuneři" a všichni byli zvědaví, kdo s tím začne. Nakonec se objevilo několik **zajímavých exemplářů** naráz. Především díky projektu s názvem Vmax Hyper Modified podporovanému samotnou Yamahou, která dala do parády tři nové Vmaxy třem známým úpravcům: Marcusu Walzovi z Walz Hardcore Cycles/Walz Werk, známému Američanovi Rolandu Sandsovi a hlavně mladému talentovanému konstruktérovi z Francie, Ludovicu Lazarethovi. Každý z nich pojal Vmaxe úplně po svém a Lazareth ho dokonce **přeplnil turbem**. Tenhle nechutně silný motocykl jste si pak mohli koupit za nějakých **38 000 eur**. Dnes už nejsou výjimkou ani Vmaxy přeplňované kompresorem či se vstřikováním rajského plynu.

Podobně na tom byl i Diavel. Nejdřív nic a najednou hromada **exkluzivních strojů**. Diavel měl oproti Vmaxu na tuning obrovské štěstí, protože se ho chytla například společnost AMG, která je jinak dvorním ladičem a úpravcem automobilů Mercedes. A Rizoma, známý italský producent tuningových dílů na motocykly, z něj dokonce udělala na rok 2011 svoji **vlajkovou loď**. A pak se přidali další. Ani tady nechyběl Marcus Walz.

Ondřej Hrůza, foto: archiv

> **V průběhu dějin tu už sice byla řada slušně překoňovaných motocyklů, na které nemohl sednout každý, ale tohle je příliš**

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha Vmax

Objem	**1679 cm³**
Výkon	**147,2 kW/200 k@9000**
Točivý moment	**166,8 Nm@6500**
Hmotnost	**310 kg** (provozní)
Cena	**559 990 Kč**

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec V65°, DOHC/4, vrtání × zdvih 90 × 66 mm, kompresní poměr 11,3:1, vstřikování s proměnnou délkou sání YCC-I, elektronický plyn YCC-T, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: hliníkový rám, vpředu teleskopická vidlice ∅ 52 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 110 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy s ABS vpředu 2 kotouče ∅ 320 mm, šestipístkové radiální třmeny, vzadu kotouč ∅ 298 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70R18, vzadu 200/50R18

Parametry: délka 2395 mm, šířka 820 mm, výška 1190 mm, sedlo 775 mm, rozvor 1700 mm, úhel řízení 31°, stopa 148 mm, světlá výška 140 mm, nádrž 15 l, olejová náplň 5,9 l, top speed 220 km/h

inzerce