



Ve jménu svého jména

Temný, futuristický a dáblský povoz pro úplné magory, se kterým můžete zažít ráj, peklo i nebe – to je inovovaný model Ducati Diavel pro rok 2015.



David M. Bodlák
david@cmn.cz

foto: autor,
Jan Rameš

Druhá generace Diavela je tak trochu letošním překvapením. Po dvaceti tisících prodaných kusech stávajícího modelu nás Ducati

zaskočila inovovanou verzí pro rok 2015, kterou ovšem boloňští představili již na začátku letošní sezony. A my jsme samozřejmě rádi, protože tahle motorka zaujímá v našem testovacím kalendáři hodně vysoký post.

Mám rád brutální výkony, ostré brzdy, baví mě, když mě motorka provokuje, abych ji hnál jak smyslů zbavený – a s tímhle ďáblem je to přesně tak. I v dneš-

ní době plně výmyslů a nestandardních řešení na mě Diavel působí jako naprostý zjev a kdyby točili další díl Batmana nebo postapokalyptického kazatele, měli by filmaři jistě o řadu starostí méně, protože tahle motorka už v základu vypadá jako z jiné planety. Znáte ty designové studie, ze kterých si cvrknete do gátí, a pak vám fabrika ve srovnání s nimi naservíruje vy-

sloveně trapnou produkční motorku? U Ducati to udělali jinak, prostě tu studii rovnou poslali na výrobní pás. A po modernizaci si popravdě ani neumím představit, co by na tom šlo ještě udělat lépe, tedy kromě natunění několika málo užitečnými či spíše pěknými doplňky z katalogu Ducati Performance. Tahle druhá generace je totiž opravdu povedená a jinak nudné černočerné provedení zrovna u Diavela podtrhuje jeho výjimečnost i tu temnotu, která by tu měla vzhledem k jeho jménu být, takže za mě velmi dobrý tah.

Pár změn k dokonalosti

Co je na Diavelu 2015 jinak? Původní hlavní světlomet se zdál být oproti zbytku motorky až příliš obyčejný, teď soustava zajímavě poskládaných LED diod podtrhuje agresivní vzhled. Ledkové jsou i nově tvarované blinkry zakomponované v lehce pozmeněných plastech, jež kryjí boční chladiče, jiný je deflektor táhnoucí se od horní masky až na řídítka, přešivalo se sedlo, a vysloveně cool jsou nové kratší koncovky, které konečně nahradily ty strašné tubusy zprasené dle dnešních standardů. Dokonce je teď více na očích krásné letmo uložené kolo s frézovanými paprsky. Tyhle roury ale duní pořád stejně strašidelně a vůbec nechápu, jak může Ducati plnit přísné hlukové limity EU.

Inovace zasáhly zlehka i celkovou ergonomii a hlavně motor Testastretta 11°. Ten nově nese označení DS (Dual Spark), o dokonalé prohoření směsi se tedy stará dvojice svíček. Zvýšila se komprese a dvouválec nyní disponuje o 3 Nm vyšším kroutákem. Hodnota nejvyššího výkonu zůstala shodná, jen přichází o pár set otáček dřív, takže se 130,5 Nm@8000 a 162 kW@9250 je nový Diavel ještě o něco brutálnější než jeho předchůdce. Zároveň je ale reakce motoru v nižších otáčkách vyladěná do sametova a za ideálních podmínek dokáže tenhle agregát se zařazenou prudkostí tepat i na 2000 otáček, což je na italský dvouválec, pokud opomenu Multistradu, až nevídané.

Superbikové monstrem

Diavel má specificky sportovní i komfortně laděný posaz, tedy alespoň pro mých 188 cm. Řídítka jsou tak akorát (překvapil mě i slušný rejdl), nohy nejsou nijak

smrtelně zalomené, široké sedlo je pohodlné a celkově je to skvělá jízdní pozice. Tedy až na ta kulatá záda... Pro mě tak bylo zcela zásadní prokládat rovnoujízdu náročnými zatáčkovitými úseky, kde jsem ani chvilku nezůstal v klidu a mohl se tak vysvobodit z jedné strnulé pozice.

Že vám k tomu nesedí zadní široká pneumatika navlečená na osmipalcovém ráfku? Chápu. Je monstrózní a každému se při pohledu na ni hnedka vybaví ultimativní cruiserovské stavby, na kterých se dá jezdit akorát rovně nebo vůbec, ale tohle je italská Ducati, odvěký výrobce sportovních motorek, který do trubkového rámu s větším rozvorem naimplementoval ryze sportovní srdce. A můžete si být jisti, že Ducati by nikdy nepustila mezi lidi motorku, která by neuměla zatáčky. Jasně, chce to tro-

chu cviku, hlavně v nižších rychlostech a v utažených pomalých vinglech je potřeba dát Diavelu jasný příkaz, ale v tomhle případě funguje naprosto skvěle kontra řízení, v rychlých táhlých zákrutách pak zažijete naprostý orgáček. Tuhý sportovní podvozek spolu s nízkým těžištěm totiž dává motorce neuvěřitelnou stabilitu, a můžete si tak dovolit hodně slušné náklony, které jsou limitovány pouze nízkou umístěnými stupačkami. Když se toho nebudete bát, zadní gumou se dá za jednu vyjížďku načmárat hodně čar. Tohle se ale bude odvíjet především od toho, jakému programu dáte zrovna přednost.

Sofistikované zařízení

Diavel disponuje nejmodernější elektronikou. Výkon a chování motoru, kontrolu trakce i ABS, to vše máte spojené do tří jíz-



Jedinečný italský design a zajímavé detaily, jako např. spouštěčový výklopný stupačky nebo vysouvací madlo vzadu pod sedlem



Dvě přístrojovky, klasický ducatský LCD displej se základními údaji a nejmodernější barevný TFT displej se spoustou dalších užitečných informací. Veškeré nastavení parametrů zůstává uložené i po odpojení akumulátoru. Pecka!



Ve sportovním režimu s plným výkonem a minimální trakcí vás čeká spousta zábavy, jen tomu pořádně zatopíte pod kotlem!

► TEST | Yamaha D'elight

Dostupný fešák

Chcete pěkný městský skútr od renomované značky, ale nemůžete si dovolit utrácet horentní sumy? Yamaha v modelu D'elight ukazuje, že to vůbec není nereálný požadavek.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: Yamaha

Tři ladičky ve svém portfoliu jeden opravdu levný skútr měly, ovšem Vity na první pohled nezapřela, že jde o dinosaura. Spolehlivého a nenáročného možná, ovšem pořád dinosaura. To nový D'elight udělá parády víc, než leckterý konkurent s cenovkou bezmála dvojnásobnou. Yamaha totiž tenthle svůj entry-model s jednoduchou technikou zabalila do pohledného retro kabátku, který

okořenila zajímavým lakováním a hlavně dobrým zpracováním, jak od tohoto výrobce čekáte.

Kombinace 50 a 125

Co jsem naopak já vůbec nečekal, že bude tak malý. Dobře mi tak, mám čist tiskové informace, kde se přímo píše, že je dokonce o 20 cm kratší než padesátkový Neo's! A že kombinuje rozměry padesátky s výkonem kategorie 125 cm³.

Na mých 173 cm byl D'elight tak akorát, vyšší piloti už se na



Do města je D'elight skvělý, hlavně pro malé postavy. Ale on stejně nejvíc sluší holkám

něj těžko komfortně poskládají. Což je ovšem skvělá zpráva pro prcky a holky, protože tohohle se nemusí bát ani Atka Janoušková.

Nicméně když jsem za sebe přibral ještě podobně „konstruovaného“ Mišáka, překvapivě jsme neměli úplně klaustrofobní poci-

ty, jaké se dostávají právě na padesátkách. Sedátko je dostatečně velké i na dva menší zadky, pod něj toho dostanete taky dost, bo-

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Yamaha D'elight	
Objem	114 cm ³
Výkon	5,3 kW/7,2 k@7000
Točivý moment	7,6 Nm@5500
Hmotnost	98 kg (provozní)
Cena	49 990 Kč
Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený jednoválec, OHC/2, vrtání × zdvih 50 × 57,9 mm, kompresní poměr 9,3:1, vstříkávání, elektrický startér, variátor	
Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice, zdvih 85 mm, vzadu kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 70 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 180 mm, vzadu buben Ø 130 mm, pneu vpředu i vzadu 90/90-12	
Parametry: délka 1835 mm, šířka 685 mm, výška 1080 mm, sedlo 755 mm, rozvor 1250 mm, světla výška 115 mm, nádrž 4,4 l	

hužel prostor je dost mělký, takže integrálku tam už neschováte.

Hlavním trumfem D'elighu je směšně nízká hmotnost pod

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Diavel

Objem	1198,4 cm ³
Výkon	119 kW/162 k@9250
Točivý moment	130,5 Nm@8000
Hmotnost	239 kg (provozni)
Cena	17 290 Eur (cca 475 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 106 × 67,9 mm, kompresní poměr 12,5:1, vstřikování Mitsubishi s oválnou vstříkovačí jednotkou Mikuni, osmistupňová 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 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"

Parametry: délka 2257 mm, výška 1280 mm, sedlo 770 mm, rozvor 1590 mm, úhel řízení 28°, stopa 130 mm, nádrž 17 l, servisní intervaly 15 000 km (olej), 30 000 km (ventilové vůle)

VERDIKT

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

ních režimů, mezi nimiž přepínáte jedním tlačítkem (jednotlivé parametry můžete ještě individuálně ladit). Přiznám se, já jsem ani moc nepřepínal. Režim Sport s plným výkonem a ostrou reakcí je přesně to, co mi vyhovovalo. Trakce na dvojce (výchozí nastavení je „1“ z osmi možných) dovolovala na výjezdu při hodně ostrém krmení lehce utrhnout zadní kolo a nijak nekecala do jízdy po zadním, takže na pěkných rovinách jsem s předním kolem v luftě odřazoval až do čtyřky. Nejvíc mě ale bavila ta okamžitá reakce na plyn. Ve sto padesáti otočíte heftem a Diavel v pikosekundě a bez jediného zaváhání nebo prodlevy vyrazí kupředu, jako to umí většina nadupaných motorek na první kvalty. Jenže tady máte zařazenou šestku!

Program Touring je Sportu hodně podobný, jen osmistup-



Superbike v cruiserovském provedení, škoda, že jsem si nevzal kombošku se slidery...

ňová DTC byla v tomto případě navolena na vyšší hodnotu a nástup výkonu je pozvolnější. Třetí možností je pak městský režim Urban s výkonem ostrouhaným na 100 koní, v něm je ale Diavel tak klidný, že je zároveň strašně nudný. Chudáci motorkáři ve Francii, kde jsou velké motorky na takovýto výkon škrcené...

Sedm hříšných litrů

Diavela jsem velkou část cesty rozhodně nešetřil. Pár desítek kilometrů jsem letěl po dálnici, chvílemi i hodně přes dvě kila, v zatáčkách při focení mizely tekuté krystaly otáčkoměru jen v poslední třetině pole, a když jsem pak za Honzisem na HarleyBobu jel zpátky do redakce v klidu, spotřeba mi na spodním z dvojice displejů (horní na řídítkách ukazuje otáčky, rychlost, hodiny a teplotu motoru) klesla ze 7,9 l na 7 l/100km. Vtipný je údaj o dojezdu, který se neustále přepočítává podle aktuálního apetitu stroje. Měl jsem pocit, že se to dá vcelku slušně ovlivnit, jen to nejde donekonečna, 17litrová nádrž není bezedná a hladové oko na mě zamrkalo po 183 ujetých kilometrech, což je u necestovní motorky takový běžný standard. Parádní je také ukazatel zařazené rychlosti spolu s řadou dalších údajů zahrnujících např. i teplotu vzduchu nebo napětí a konečně je tu také grafické zobrazení stavu paliva v nádrži a nově přibyla kontrolka vyklopeného stojánku. Celobarevný TFT budík s automatickou kontrolou podsvícení, na kterém se tohle všechno zobrazuje, je hodně cool, akorát zorné pole jezdce je jinde, než na krytu nádrže, a tak se musíte pokaždé vysloveně podívat. Ale tohle jsou jen doplňkové informace.

Jestě o něco horší je to se zrcátky. Jejich pozice je sice fajn a bylo by

v nich dobře vidět, jen kdyby kvůli vibracím nebyl odraz v nich téměř neidentifikovatelný. Na druhou stranu s charakterem a schopnostmi tohoto stroje se zase tak často do zrcátek dívat nebudete...

Těžko odolat

Hromada šikovné a velmi dobře fungující elektroniky zahrnuje i antiblokovací systém diktující ostrým monoblokům Brembo jejich stisk. Tohoto pomocníka je možno vyřadit z funkce, ovšem vzhledem ke stavbě motocyklu (delší rozvor, větší úhel předních vidlic) se výhody ABS spíš hodí. Kontakt s vozovkou má na starosti podvozek s 50 mm tlustými USD vidlicemi Marzocchi ve speciální povrchové úpravě DLC (diamond-like carbon) a zadním naležato umístěným Sachsem a opět je to ve stylu sportovní značky, protože vše je plně stavitelné. Už v základním nastavení ovšem dokážete úplně v pohodě jezdit celý den, a to jak rychle, tak i pomalu, aniž byste měli potřebu se do toho jakkoliv vrtat. K absolutní harmonii ovšem potřebujete zkušenosti, protože jen tak jste schopni otevřít bránu pekelnou a nahlédnout do jiného světa, aniž byste tam museli rovnou zůstat.

Modernizovaný Diavel nás neklamal. Zdá se nám lepší než jeho předchůdce a téměř tak dokonalý, že je těžké se mu neupsat. Pokud jste z téhle motorky taky na větvi, dojděte do pražského dealerství a domluvte si testovací jízdu. Svezení do padesáti kilometrů je gratis, jen se skládá vratná kauce pro případ nehody, což jde i kartou. No a na závěr snad jen – Pán s vámi!

Motocykl do testu zapůjčila firma Moto Italia.

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Yamaha v posledních letech nabízela pouze cruiser jednoho ražení, jenže ne všem byly Midnight Stry po chuti. Letos do nabídky přibyl velmi zajímavý chopper nazvaný XVS1300 Custom, známý z USA coby Star Stryker. Dáváte přednost cruiserovskému pohodlí, nebo stylu „long, low and cool“? Píšte na e-mail redakce@cmn.cz

hranicí jednoho metráku. Skútr působí vážně jako kolobrná, protože kromě té „nehmotnosti“ má ještě kratičký rozvor a uzoučká dvanáctipalcová kolečka. Čím je prostor stísněnější, tím víc je D´elight ve svém živlu. Na velkých nerovnostech to samozřejmě není žádný Rolls Royce, jenže tyhle japonské skútry mají proti těm italským (o čínských vůbec neuvažujte) výhodu komfortního odpružení, které možná nedávají superbikovou stabilitu v hlubokých náklonech, jenže taky po prolétnutí třetím propadlým kanálem nemusíte na ortopedii. A že těch kanálů v Praze máme dost.



I jednoduché věci mohou být pěkné

Jednička za statečnost

Superbiková není ani akcelrace, přeci jen jako pohon tady slouží jednoduchý dvouventilový čtyřtaktik chlazený vzduchem, jemuž do plnohodnotné stopěťadvacítky chybí jak objem, tak výkon. Ovšem na to, abyste z křižovatky ve městě vypálili jako první, to pořád bohatě stačí, a s maximálkou 83 km/h dokonce přežijete i krátké přesuny po magistrálách.

VERDIKT

Yamaha D´elight	
Motor	6/10
Podvozek	6/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	8/10
Praktičnost	6/10
Výkon/Cena	7/10

Dobrá zpráva je, že je D´elightu celkem jedno, kudy se jede – kdo to zná v Praze, ten ví, jaký zabijácký kopec je to po Radlické od Vltavy nahoru, a tam se ručička na velmi pohledném a stylovém tachometru držela pořád na hranici 65 km/h, a to jsme jeli ve dvou! Za to od nás tenhle malý fešák dostal jedničku za statečnost, a když jsem ho pak po cestě zpátky z kopce pořádně rozparádil, tak jsem mu dal druhou za příjemné brzdy.

Skútr do testu zapůjčila firma Yamaha Motor Middle Europe.

Powered by

WDW2014

WORLD DUCATI WEEK

18 - 20 July / Misano, Italy

wdw.ducati.com

Official Sponsor

STYLL

Developed with

ADVANCE

Nový Ducati Diavel

Neříkej mi cruiser...

Nakažlivý design s LED světlotemem, zvýšený komfort jezdce, 162 hp motoru Testastretta 11° a neuvěřitelná lehkost ovládání – nový Diavel mění pravidla segmentu cruiser.

Informace o testovacích jždách a kontakty na autorizované dealery na www.ducati-czech.cz

Stylově do ulic

Ilustrační fotografie. Záruka 2 roky (výma modelů YZ a WR) a služba Yamaha Assistance na 2 roky zdarma pouze u autorizovaných dealerů Yamaha. Yamaha Assistance platí pro motocykly a skútry nad 50 cm mimo Off Road.

X-MAX 400 MOMODESIGN

www.yamaha-motor.cz

YAMAHA
Revs your Heart