



La sonrisa del vicio y los cuernos del diablo.



Cuando te subes en ella la esperas pesada y lenta de movimientos. Pero en una falta de respeto a la lógica y pese a su longitud, el 240 detrás y un lanzamiento de horquilla de 28°, la Diavel se mueve rápida y segura.

En curva asume perfectamente correcciones y a los pocos kilómetros la sonrisa tras la pantalla tiene cuernos, rabo terminado en flecha y viste de rojo pasión.



11 de abril de 2011.

AMM_SV_05211

DUCATI DIAVEL

Desnuda, grande, ágil y llena de potencia

La sonrisa del vicio y los cuernos del diablo.

Prueba: Juan Carlos Toribio Ramos.

Fotografías: DUCATI (las mejores) y Juan Carlos Toribio (las malas).

Una moto larga, con mucho lanzamiento de horquilla y un neumático posterior de 240, es una estructura de dimensiones incompatible con la manejabilidad excepto si hablamos de la DIAVEL, que con un comportamiento excepcional nos manda al mundo italiano de la genialidad creativa. Los ingenieros de DUCATI han roto EL MITO y nos hacen crear estanterías nuevas...

Con todos mis respetos... hoy me quito el sombrero y reconozco que no se puede juzgar nada ni a nadie por su aspecto.



Precios P.V.P.:

Diavel	16.995 €
Diavel Carbon	19.995 €
Diavel Carbon Red	20.595 €

Garantía de dos años con kilometraje ilimitado.

Inportador:
Desmotron S.L.
96 153 93 32

Tenemos por costumbre comparar todo con algo para evaluarlo, juzgando las cosas desde una posición relativa sometida incluso al credo social de lo bueno y lo malo. Algo es bueno, algo es malo... y se nos ha olvidado mirar y disfrutar la belleza de lo diferente.

Nos empeñamos en encuadrar y clasificar las cosas, ponerlas en estanterías agrupadas por formas, colores, utilidad, etc... porque nos hemos vuelto dependientes del orden, olvidando en parte, el sabor

del fruto de la vida... la libertad.

DUCATI ha sabido llegar con notas altas, creando una obra para la que no tenemos estantería y eso se llama genialidad creativa.

DUCATI ha sabido dar respuesta a una mezcla de lucidez tecnológica, formas y conductas a un público de motoristas diferente y que espera algo diferente.

Ahora la cuestión es ¿quién y cuándo intentará copiar la DIAVEL?... esta vez el listón ha quedado muy alto.





Contacto.

Nos habían citado a todos en el Club de Golf "La Herrería", próximo al monasterio de San Lorenzo del Escorial, en plena sierra de Madrid con carreteras llenas de curvas y buen asfalto.

Cuando la ves por primera vez te da respeto y en modestos conductores como yo se pueden presentar dudas sobre si serás capaz de estar al nivel de su apariencia... Por cierto, otro error clásico, especialmente conservado y protegido en nuestra sociedad, es juzgar a las personas y a las cosas por su apariencia, a lo que añadimos estereotipos para que nos luzca más y mejor el pelo.

Lo primero que ves es la sección de su 240 posterior, un lanzamiento de 28º y una distancia entre ejes de 1.590 mm. Luego te permites juzgar, le supones demasiadas inercias difíciles de compensar y la crees dura en curvas, difícil de cambiar de dirección. Pero la DIAVEL tiene agilidad y desnudez como una naked, aspecto de grande como una muscle y un comportamiento neutro con mucha potencia como una deportiva.

Tras las explicaciones de Pablo Silvan y en compañía del equipo de trabajo de Ducati encontraríamos un respuesta indiscutible en una sesión intensa de unos 100 kilómetros... la Diavel no es lo que parece y además no existe nada en el mercado que se le parezca.



Imagen, señalización, alumbrado y otras cosas.

O estás ciego o la miras.

En el alumbrado disponemos de doble óptica superpuesta mientras que en señalización se ha desarrollado un trabajo excelente que se incorpora al conjunto acompañando las dotes tecnológicas de la Diavel.

Las filas de Leds sirven para dar forma a la luz de posición anterior y posterior, freno e intermitentes en un nuevo y exclusivo diseño.

El guardabarros se divide en dos partes, dejando al aire el espectacular 240. La parte más próxima a la zona trasera de la Diavel sirve de soporte de la placa de matrícula que se encuentra iluminada de nuevo por una tira de leds.

A los lados del simulado depósito de combustible se encuentran las tomas del airbox, pero el depósito real, de 17 litros de capacidad, se encuentra próximo a la entrepierna del conductor, reduciendo y participando en la situación del centro de gravedad... algo en lo que colabora también que la batería que se encuentre alojada en la quilla (parte delantera inferior del motor).

El tubo de escape, un espectacular y corto 2-1-2, participa de la formas y diseño y también tiene que ver en como da la potencia. El sistema incluye catalizador en los silenciadores, dos sondas lambda y una válvula de escape para optimizar la entrega de potencia.



Un parque tecnológico.

Con un peso en seco de 210 kg (Carbón 207) y 162hp (119kW) a 9500rpm la DIAVEL se comporta, si tú quieres, sin contemplaciones obedeciendo tus órdenes al instante y no poniendo en duda lo que quieres. La causa es el motor Testastretta 11º de 1.200 c.c. con orígenes en la Multistrada.

Su par, de 13 Kgm a 8000 rpm, te permite utilizar el cambio de 6 velocidades de forma racional, siempre que no te vuelvas muy exigente en conducción deportiva, dónde lo racional es otra cosa que la DIAVEL también sabe y tiene.

La Diavel dispone de tres modos de conducción que combinan con las programaciones del control de tracción.

Como decíamos, el Control de Tracción Ducati (D.T.C.) y los Modos de Conducción (R.M.D.) se combinan en sus secuencias para colaborar positivamente en las técnicas o conocimientos sobre la conducción aplicada. La intrusión del control de tracción es regulable en 8 posiciones y combinable con los tres modos de conducción.

Los modos de conducción, conectables en marcha, siguen el protocolo de corte de gas seleccionando sobre el pulsador desconector de los intermitentes y trabajan sobre el acelerador electrónico en la forma de entregar la potencia y la cantidad de potencia a entregar. Sus principales diferencias son:

- Urban: 100 CV de potencia máxima con una entrega suave y tranquila. Control de Tracción tarado de origen en el nivel 5.
- Touring: 162 CV entregados también de forma suave. Control de Tracción tarado de origen en el nivel 4.
- Sport: 162 CV entregados cuando tú ordenas y solo controlados por tu tacto o en su defecto, por el control de tracción. Control de tracción tarado de origen en el nivel 3



El sistema de acelerador electrónico está dotado de un sistema mecánico de seguridad por cable y la selección de los modos de conducción también está dotada de un sistema de seguridad basado en el tiempo de corte de gas para su confirmación.

El ABS de serie complementa la seguridad activa del conjunto haciendo más fáciles las cosas a su conductor.

Por otro lado, el embrague, un multidisco en baño de aceite, está dotado de un sistema antirebote.

El mantenimiento principal se ha desplazado a cada 24.000 kilómetros, excepto cambios de aceite, en un claro objetivo de desplazar también el mito sobre su mantenimiento.

La lectura de navegación se hace sobre dos pantallas superpuestas pero localizadas en soportes diferentes (manillar y parte frontal del depósito).

Los datos proporcionados en el display LCD son la velocidad, revoluciones de giro, temperatura del agua, intermitentes, luz de carretera, presión de aceite, ABS, reserva carburante, DTC, etc.

Sobre el depósito, con la pantalla a color TFT y dentro del campo visual directo del conductor, podemos ver el indicador de marcha engranada, voltaje batería, temperatura del aire, odómetro parciales, recorrido en reserva, consumo instantáneo y consumo medio, velocidad media, tiempo de viaje, indicador de mantenimiento, panel de control e indicación de modos de conducción, nivel de intrusión del control de tracción, etc.

Por último, otro signo tecnológico es su llave eléctrica que te localiza a dos metros de distancia. Reforzando más este parque tecnológico, debo decirte que en caso de pérdida la DIAVEL puede arrancarse como tu teléfono móvil... con un código PIN.

¡Los tiempos cambian!... y en esta ocasión la tecnología da fe de ello.



A.D.N. DUCATI.

Si analizamos el mapa de conductas es fácil determinar la genética inspiración y producción de una obra como la DIAVEL, llena de armonía dinámica y un aspecto visual capaz de cautivar la mirada convirtiéndose en primera estrella dentro de cualquier paisaje.

Su comportamiento en curvas rápidas y enlazadas es espectacular. Sólida, sentada y sin plantear dificultades a su conductor, la DIAVEL cambia de posición con la misma rapidez y exactitud de tus deseos... al tiempo que piensas hace.

Los errores y correcciones son bien admitidos... a modo de ejemplo, las inercias provocadas por una frenada de pánico en medio de una trayectoria curva de ángulo cerrado apenas se notan y con un leve esfuerzo en el manillar mantienes la Ducati en trayectoria.



Su estabilidad en el paso por curva es espectacular. A los pocos kilómetros te das cuenta que la Diavel ha establecido una comunicación perfecta y te muestra la nobleza de sus reacciones, dándote la confianza para pasar de rozar con el avisador a rozar con el extremo de la estribera. En esta situación, falta algo más de un par de mm para terminarte el gran 240/45 ZR17 Pirelli Diablo Rosso II que aguanta el trabajo sin mayor esfuerzo aparente y aún no estás en los 41º de inclinación que garantiza afirmando el fabricante.

El Pirelli Diablo Rosso II es un balón muy redondo para sus dimensiones capaz de sujetar la DIAVEL perfectamente pegada al suelo. En la parte delantera el 120/70 ZR 17 Pirelli Diablo Rosso II se comporta también de forma excelente y hace que comprendas por que DUCATI los ha elegido para esta ocasión... además de por ser italianos.

Para la versión normal contamos con llantas de aleación de 14 palos (9 para las de forja de la Carbon).

La parte ciclo deposita su confianza en un demostradísimo chasis multitubular en acero.

En suspensiones se ha depositado la confianza para la parte delantera en una horquilla Marzocchi de 50 mm de diámetro totalmente regulable y 130 mm de recorrido y un monoamortiguador Sachs también regulable que cubre perfectamente las necesidades de la parte posterior.

En el apartado frenos contamos con dos discos semiflotantes de 320 mm, pinzas Brembo monobloque de 4 pistones para la parte delantera y un disco de 265 mm con pinza flotante Brembo de dos pistones para la trasera. El sistema de ABS es de serie y desconectable y está firmado por BOSCH-Brembo Ducati.



Ergonomía.

Con 77 centímetros del asiento al suelo es fácil que, por cuestión de estaturas, la DIAVEL pueda abordar a un gran abanico de conductores. Durante todo el trayecto me encontré cómodo e integrado disfrutando de una posición natural, un manillar ancho y 80 mm de espuma en el asiento (existen otras versiones de asiento como opción).

Los retrovisores, que acompañan perfectamente la estética del conjunto, cubren bien las necesidades en retrovisión.

Si queremos viajar con acompañante deberán extenderse los reposapiés y la zona posterior de asidero... todo esto es abatible y combina perfectamente con el diseño de la moto.



DIAVEL Carbón.

Con 207 kilos en vacío, tres menos que la normal, unas preciosas llantas de forja Marchesini (de aleación en la normal) y carrocería de carbono, la DIAVEL Carbón aumenta la exclusividad de un producto ya exclusivo. Otro toque de distinción se encuentra en la horquilla delantera que tiene un espectacular tratamiento DLC.



Conclusiones.

Cuando te subes en ella la esperas pesada y lenta de movimientos. Pero en una falta de respeto a la lógica y pese a su longitud, el 240 detrás y un lanzamiento de horquilla de 28º, la Diavel se mueve rápida y segura. En curva asume perfectamente correcciones y a los pocos kilómetros la sonrisa tras la pantalla tiene cuernos, rabo terminado en flecha y viste de rojo pasión.

Pese a su espectacular aspecto, su inversión tecnológica en diseño y electrónica la convierten en una moto fácil, que se hace un espacio propio en la estantería de lo UNICO... Una compañera capaz de introducir nuevas formas de entender la moto, apta para disfrutar de unos progresivos 100 CV o de 162 CV y por dimensiones, apta para todos los públicos.

Con la DIAVEL, DUCATI ha sabido dar respuesta a una mezcla de lucidez tecnológica, formas y conductas a un público de motoristas diferente y que espera algo diferente.



La Diavel en imágenes.

Cuadro características técnicas	
Motor	Testastretta 11°, bicilindrico en L, distribución Desmodromica 4 tiempos y refrigeración líquida.
Cilindrada	1.198 cc
Potencia máxima declarada	162 CV a 9.500 rpm
Cambio/Trasmisión	6 velocidades / cadena
Chasis	Multitubular de acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida de 50 mm
Suspensión trasera	Basculante de aluminio con monoamortiguador.
Freno delantero	2 Discos de 320 mm
Freno trasero	1 Disco de 265 mm
Neumático delantero	120/70-17
Neumático trasero	240/45-17
Distancia entre ejes	1.590 mm
Altura del asiento	770 mm
Peso declarado	210 kg / 207 versión Carbón
Capacidad deposito combustible	17 litros

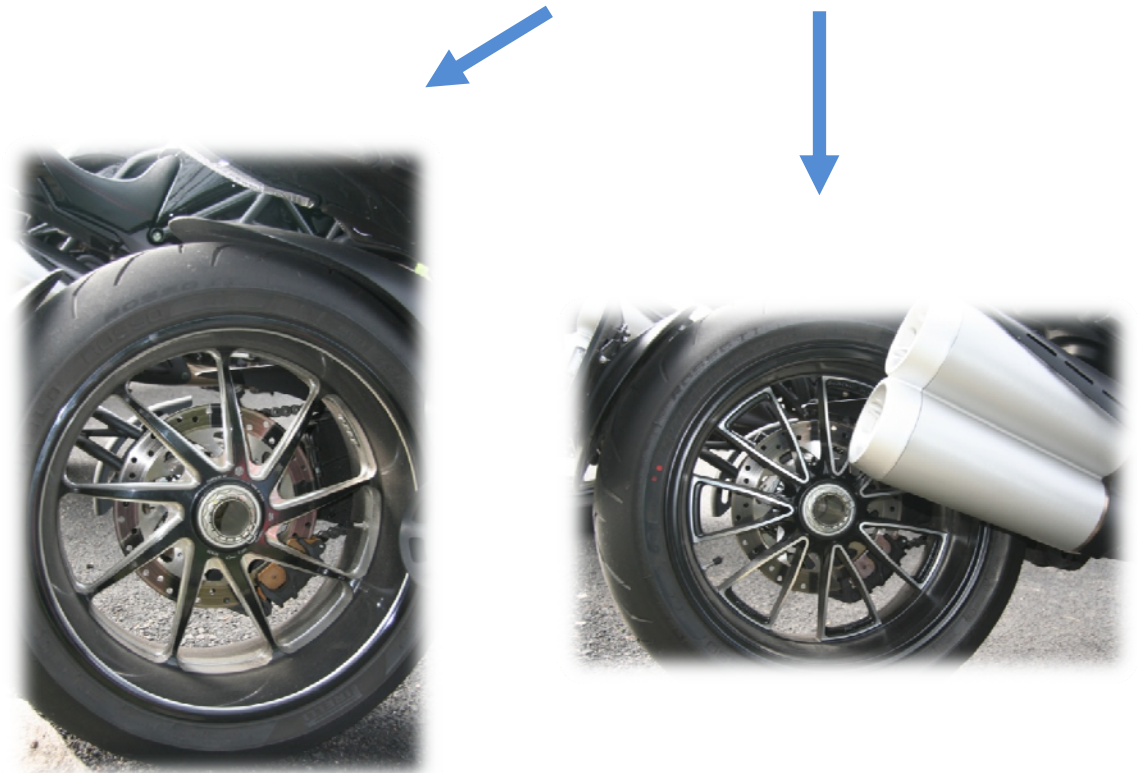
Para el pasajero. Asidero y reposapiés escamoteables.







Llantas de la Carbón y de la normal



Retrovisores



Estampa frontal



Señalización posterior



Zona de contacto con la estribera



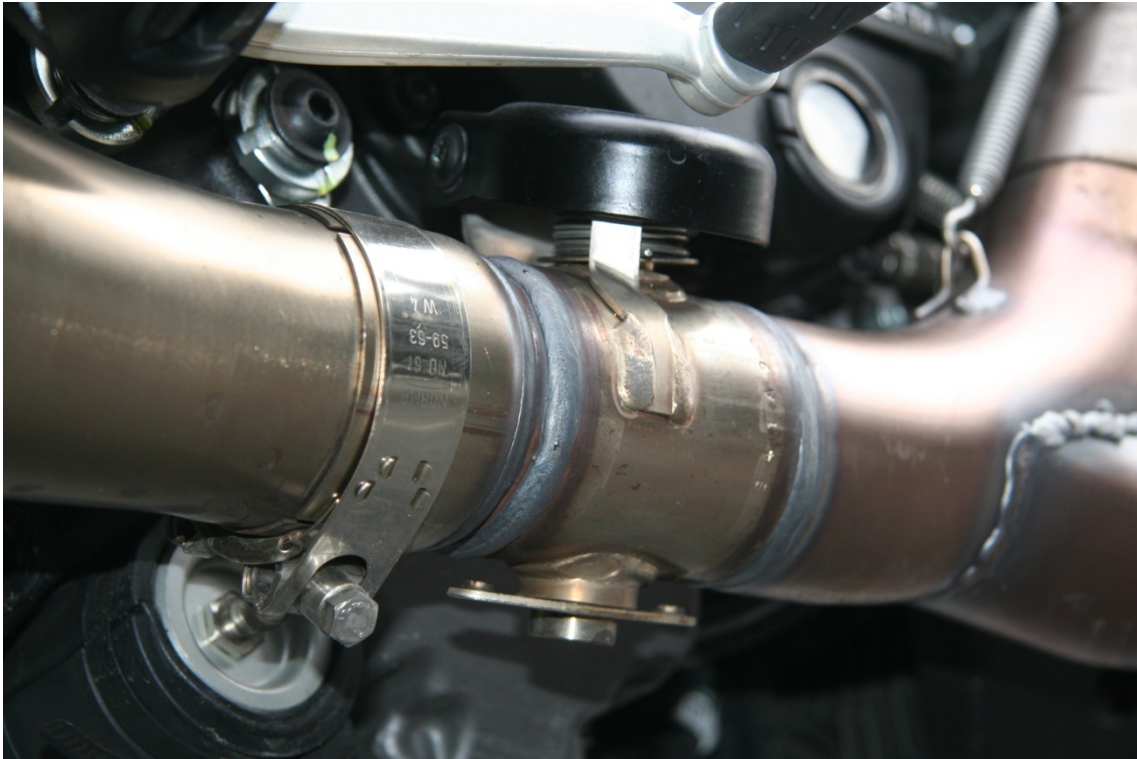
Suspensión posterior



Pomo de regulación de la suspensión posterior



Válvula de escape



Equipo frontal de frenos



Estampa general izquierda



Y derecha

