

HONDA

Alle Modelle 1948 bis heute - Motorräder, Roller, 125er, 50er

Axel Koenigsbeck, Hans J. Schneider
SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.



Special: Prototypen, Racing,
Gespanne, Technik-Daten

STX
SK



Hannibal ante portas: Enduro-Elefant Varadero XL 1000 V als neue Konkurrentin der BMW GS

Mit Transalp und Africa Twin hatte Honda den beliebten Zweiventil-Boxern von BMW durchaus Paroli bieten können, doch die ebenfalls auf Erfolgskurs fahrende R 1100 GS spielte endgültig in einer anderen Liga. Da Großenduros sich jedoch nicht nur in Deutschland hoher Akzeptanz erfreuen, entschloß sich der weltgrößte Zweiradproduzent, ebenfalls in diese Klasse einzusteigen. Auf der neuen Motorradmesse "Intermot" in München hatte die Varadero dann 1998 ihre Premiere. Allerdings war die XL 1000 V ziemlich anders geraten, als sich die Fangemeinde der urigen Africa Twin dies

Oben: Varadero im Test von MOTORRAD NEWS.
Rechts: die barock gestylte Urversion 1999.

erhofft hatte: Sie war keineswegs ein Dickschiff für's Grobe, sondern eine auf Asphalteinätze zugeschnittene, recht elegante Touren-Enduro.

Damit trug Honda eigentlich konsequent dem "Nutzerprofil" von Käufern solcher Maschinen Rechnung: "Otto-Normal"-Fahrer kann und will einen Tausender-Koloss ja gar nicht offroad bewegen. Es reicht ihm in der Regel, daß derartige Maschinen auf der Straße mit sattem Dampf, problemlosem Handling und hohem Komfort glänzen. Im Prinzip gewinnen Varadero und vergleichbare Bikes auf der gleichen Schiene Käufer wie die voluminösen Geländewagen bei den Automobilen. Den vermeintlichen Anspruch unterstreichen hier wie da Beinamen, denen die Aura von unendlicher Weite und Abenteuer anhängt. So verbirgt sich hinter dem wohlklingenden "Varadero" tatsächlich ein kubanischer Badeort. Nach "Deauville" eine neuerliche Inspiration der Honda-Namensgeber in dieser Richtung...

VTR-Motortechnik für viel Drehmoment

Wie man eine Großenduro mit einem eigentlich für reinrassige Straßenmaschinen konzipierten Motor befeuert, demonstriert BMW seit gut 20 Jahren. Später versuchten sich Cagiva mit der Elefant, Moto Guzzi mit der Quota oder Triumph



Funktionalität stand im Vordergrund bei der Realisierung. Im Bild die XL 1000 V von 2001.

mit der Tiger in diesem Segment. Daß diese Maschinen trotz aller Qualitäten nur Exotenstatus genießen, liegt primär am ohnehin geringen Marktanteil der genannten Marken. Wenn aber Honda mit einem Enduro-Giganten antritt, stellt sich die Sache schon anders dar. Sicher hat der erfolgreiche Einstieg der Marke in diese Nische Suzuki den letzten Impuls gegeben, mit der V-Strom nun ebenfalls eine Reise-Enduro anzubieten.

Wie bereits gesagt - die Varadero zielt auf komfortorientierte Tourenfahrer, welche vor allem Kraft und Komfort schätzen. Diese Klientel erwartet von einem Antrieb selbstredend eine andere Leistungsentfaltung als die Sportlerfraktion. Ein quer liegender V-Twin wie derjenige der VTR paßt schon auf Grund seiner Baubreite bestens zu diesem Genre. Doch sind dessen Spitzenleistung hier weniger gefragt als satter Durchzug.

Deshalb stimmte Honda das straßensportlich ambitionierte Aggregat für die Varadero völlig neu ab. Von den 110 PS blieben 15 auf der Strecke, dafür legte der Motor beim Durchzug mächtig zu: Schon bei 6000/min steht ein maximales Drehmoment von satten 99 Nm an (VTR: 97 Nm bei 7000/min).

Maßgeblich dazu tragen die im Durchlaß kleineren (42 mm) Gleichdruck-Ver-gaser sowie die auf 9,0 reduzierte Verdichtung bei. "Spontan geht der Twin ans Gas und reißt die gut 250 Kilo jederzeit vehement voran. Über das ganze Drehzahlband stellt er Leistung bereit, Phlegmatismus ist ihm völlig fremd. Ein emotionsheischer Polterer à la Ducati ist er aber sicher nicht, seine stramme Leistung wird von



Vibrationsarmut und Sanftmut umhüllt", befand Christoph Driesen im TOURENFAHRER 1/99. Logisch, daß angesichts einer solchen Leistungsentfaltung der sechste Gang überflüssig wird.

Sauer stoßen indes nicht nur beim TF der Verzicht auf einen Katalysator sowie der hohe Spritverbrauch auf: Lediglich ein Sekundärluftsystem bemüht sich um eine (notdürftige) Reinigung der Abgase, und mit einem Spritverbrauch von rund 7,5 Litern (auf Landstraßen - nicht im Gelände!) entpuppt sich die Varadero als Säufer. Allerdings kann man mit Blick auf die Entwicklung der VTR davon ausge-



Stahlrahmen, LM-Schwinge, Top-Cockpit, aber weder Hauptständer, noch Schutzbügel: Die Varadero ist die Diva unter den Großenduros.



hen, daß die Varadero im Zuge der Modellpflege demnächst auch einen geregelten Katalysator bekommt. Zum einen ist die technische Voraussetzung, sprich computergesteuerte Kraftstoffeinspritzung, zumindest bei den VTR-Supersportlern schon längst realisiert, zum anderen kann Honda/BMW auf Dauer in diesem Punkt nicht hinterher hinken.

Nichts mit dem Fahrwerk der VTR hat das Varadero-Chassis gemein. Unter dem 25-Liter-Tank mit seinen weit nach unten reichenden Flanken verbirgt sich ein Brückenrahmen aus Stahlprofilen, in den der Motor als mittragendes Element integriert ist. Die Telegabel mit 43er Standrohren und 175 mm Federweg führt ein Dreispeichenrad aus Leichtmetall mit der Serienbereifung Michelin T 66 in 110/80 R 19. Das Hinterrad mit einem 150/70 R 17er-Reifen dreht sich in einer Leicht-

metall-Kastenschwinge, die wie bei der VTR am Motorblock gelagert ist und sich über ein Zentralfederbein abstützt. Seine Federbasis läßt sich über ein Handrad rechts unter dem Fahrersitz stufenlos und bequem per Hydraulik einstellen.

Die Bremsanlage, vorne mit zwei 296er Scheiben und Sechskolben-Festsätteln, wertete Honda mit dem das aus CBR 1000 und anderen Sporttourern bekannten Dual-CBS-Bremssystem auf. Damit werden beim Aktivieren beider Bremsanlagen immer Vorder- und Hinterrad über Bremskraftverteiler verzögert. Ein Anti-Blockiersystem ist bislang nicht vorgesehen, wäre aber problemlos adaptierbar.

Starker Motor und hoher Fahrkomfort

In den Tests muß sich das komfortorientierte Fahrwerk der XL 1000 V allerdings auch Kritik gefallen lassen. So schrieb der TOURENFAHRER in Heft 2/99 beim Vergleich mit der BMW R 1100 GS: "(...) das Federbein erweist sich als sensationeller Schlagloch-Eliminator. Dank der vorn und hinten sorgfältig abgestimmten Showa-Elemente schwebt das Raumschiff Varadero völlig losgelöst von der Erde über die unwirtlichen Bergstraßen. Doch das ist nicht nur positiv zu bewerten. Varadero-Fahren fühlt sich indirekter, diffuser an als GS-Cruisen." Der