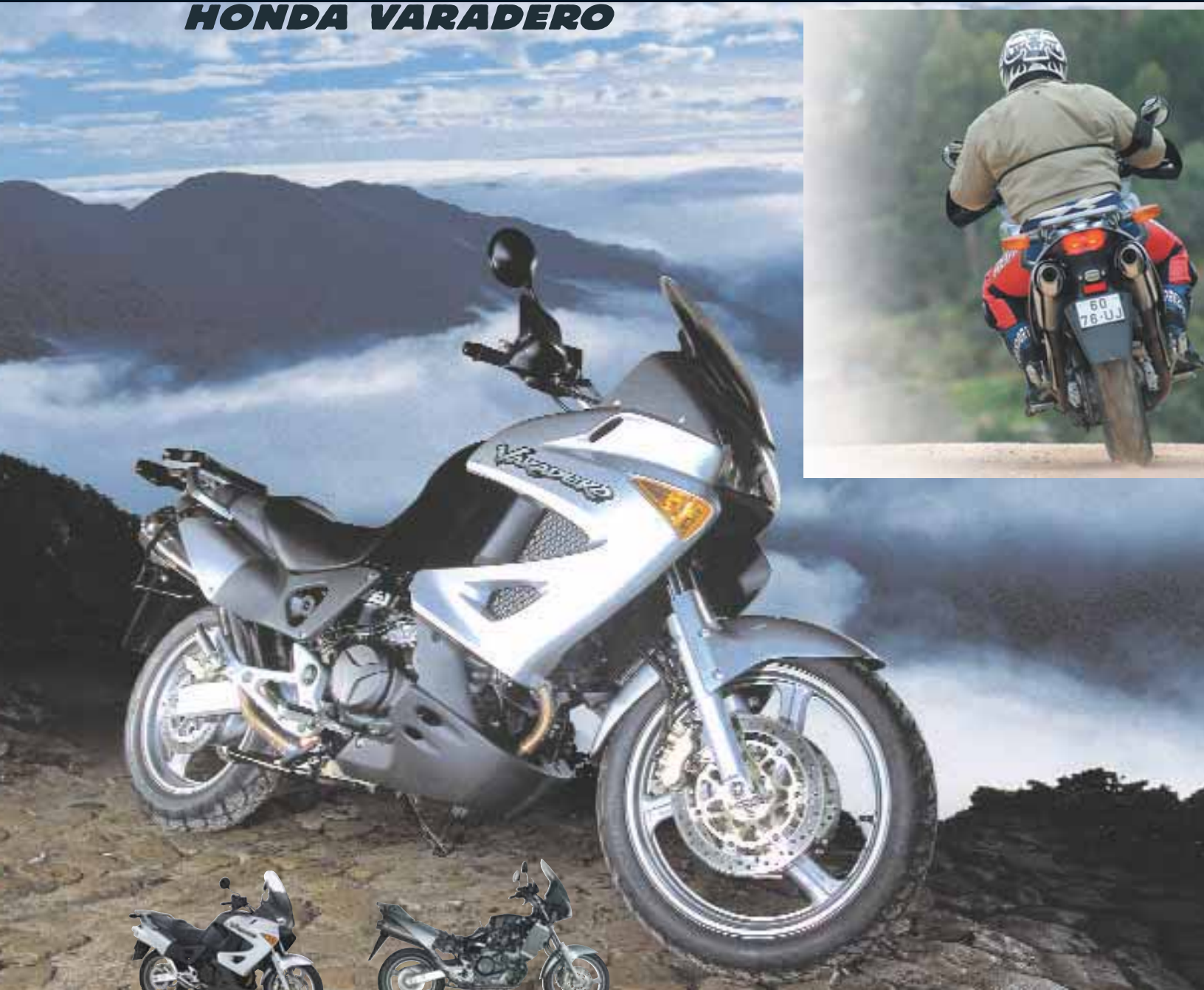


2003 BEMUTATÓ HONDA VARADERO



A karácsonyi készülődés ritka szörnyű része az évnak. Ha épp nem esik, akkor hideg van, ha pedig épp nincs hideg, akkor esik, a népek, pedig a legfrissebb Barbie vagy Play Station beszerzése fölött vívott közelharcban elégitik ki önmagukat. Így hát, amikor a Honda meghívott minket Portu... öő akarom mondani titkos, japán, hegyi tesztbázisukra (biztos vagy te ebben? – A Szerk.) az átdolgozott 'kaland sportgépek' – a Varadero – tesztjére, fellélegeztem.

A Varadero 1999-es európai bemutatója óta sikeres életet él. A 'kaland' és a 'sport' szavak számunkra egymástól távolálló jelzők – voltak. A Honda persze nem innen közelít a piac felé, és az egyre erősödő, Suzuki V-Strom alakot öltött konkurencia láttán, egy átdolgozott Varaderot dobott

piacra. A Honda szerint mind megjelenése, teljesítménye, és sokoldalúsága is feljault a 2003-as modellnek, ami állítás igazát egy gyors kiruccanás Portugália göröngyös, atlanti partjára hamarosan kideríti.

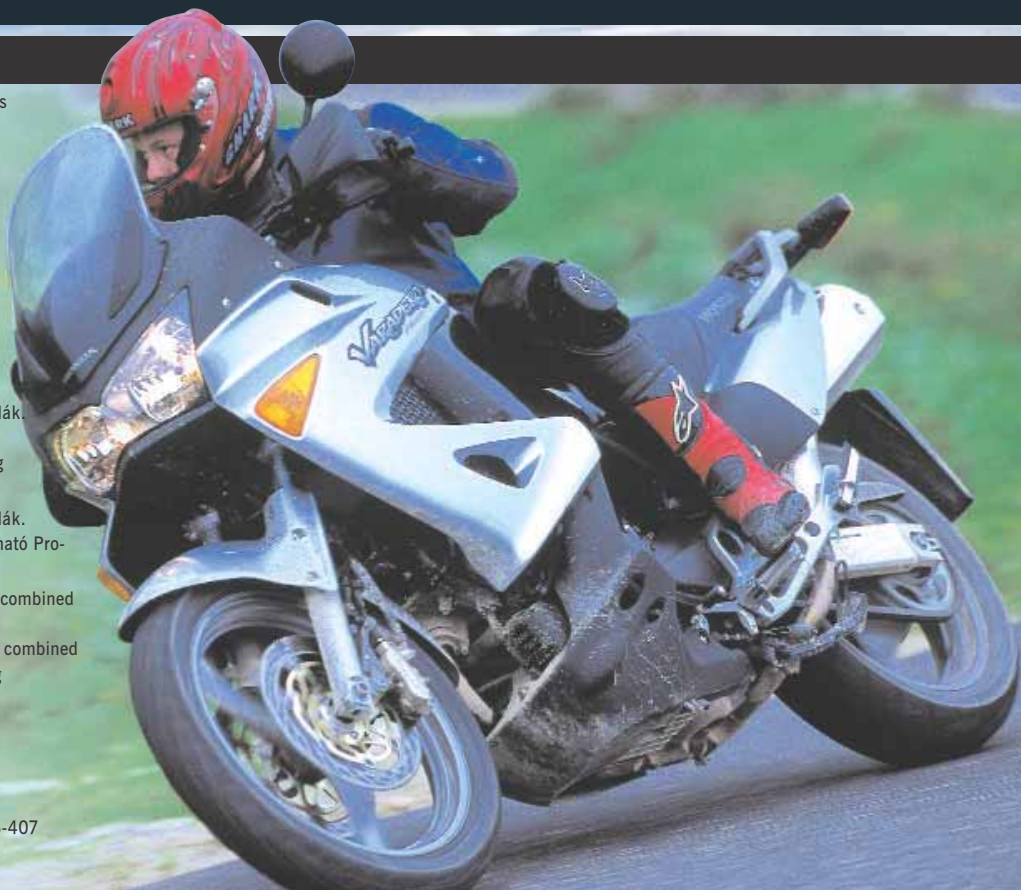
Egyhelyben állva, a Varadero hegyesebb benyomást kelt elődjéhez képest. Orrának ívei kifinomultabbá váltak, többek között simulósabb indexbúrái, és szélesebb fényszórói miatt. Az üléspozíció ismerősen kényelmes, sőt még jobb elődjénél, így a lisszaboni reggel csúcsforgalmának átszelése nem is lehetett volna egyszerűbb, mint ebben a nyomatékos fotelben ülve. Amint a forgalom ritkulásával lineárisan nőtt sebességünk, a 220 km/h-s szélsapások elől, a plexire hajolva könnyedén kerültem békésen csendes pozícióba. Ezt a komfortérzést a később

50 milliméterrel megemelt plexi még tovább növelte. A kijelzők, kézvédők, és tükrök mind jól végzik dolgukat, a műszerfal, pedig azt is mutatja mennyi a pillanatnyi, '100 kilométerenkénti' fogyasztás, vagy hogy hány kilométert tudok még egy liter üzemanyaggal megtenni, viszont a 'normál' üzemanyagszint-mérő hiánya, ordító mulasztás.

Az új Varadero, VTR1000-ből származó blokkjára nehezedő nyomást egy hatodik sebességi fokozat csökkenti. Az első öt fokozat hasonló áttételű, mint a régieben volt, szóval a plusz fokozat vagy nyugisabb haladást, vagy még nagyobb végsebességet eredményez. Hatodikban már 5000-tól jól húz a Varadero egészen 9000-ig, és míg a gyorsulás nem is nevezhető lélegzetelállítóknak, a két dugattyú gond

HONDA XL1000V VARADERO

Blokk:	folyadékhűtéses 8 szelepes DOHC 90°-os V-kettes
Hengerűrtartalom:	996 cm ³
Furat x löket:	98x66 mm
Kompresszió arány:	9,8:1
Üzemanyag ellátás:	PGM-FI elektromos benzinbefecskendezés, 42mm-es torokátmérővel
Erőátvitel:	nedves kuplung, hat sebességes váltó
Váz:	Acélcső háromszög
Futómű:	Elöl: 43mm Nem állítható teleszkópvillák. Hátul: előfeszítésben állítható Pro-Link rugóstag
Kerekek / gumik:	Elöl: 43mm Nem állítható teleszkópvillák. Hátul: előfeszítésben állítható Pro-Link rugóstag
Fékek:	Elöl: 296 mm-es tárcsák, combined hatdugattyús féknyereg Hátul: 256 mm-es tárcsa, combined háromdugattyús féknyereg
Tengelytáv:	1,560 mm
Villaszög / utánfutás:	27°, 110 mm
Száraz súly:	235 kg
Üzemanyagtartály:	25 liter
ÁR:	2 758 000 Ft.
TELEFON:	Honda Hungary: (23) 506-407



Kalandos Helyek

EURÓPÁBAN A KALANDVÁGYÓ SPORTOS MOTOROKAT SOKAN KEDVELIK, DE VAJON KÉPES LESZ-E AZ ÚJ HONDA VARADERO LÁZBA HOZNI SOKAKAT? A HONDA MEGHÍVOTT MINKET TITKOS JAPÁN HEGYI TESZTPÁLYÁJÁRA, HOGY MEGLELJÜK A VÁLASZOKAT.

Szöveg: Simon Roots. Kép: Jason Critchell

nélkül végzi dolgát. Bár ha nagyobb lelkesedésre van szükség, hogy még visszaférj sávodba egy előzés után, nem árt visszarúgni egyet a kifogástalan Honda váltón. Az eddig hivatalban lévő, 'oldszkül' karburátorokat leváltotta, az új – a CBR600RR-hez hasonlóan 12 lyukú porlasztócsúcsokkal ellátott – PGM benzinbefecskendezés. Így Hondához méltóan simává varázsolta a teljesítményleadást. A kompresszió arányt is megnövelték 9:1-ről 9,8:1-re.

Nagy sebességek mellett a Varadero sziklaszilárd, de a módosított futómű beállítás mindezek ellenére sem túl kemény. Az ilyesfajta gépek kezelhetősége ritkán készítet arra, hogy az ülésről lelogva térdelj oldalra, de a teszt elején, a bekötőutakon mozgatott 235 kilóban is lenni,

nem is csekély mértékű örömet. Azt sem mondhatnám, hogy túl puhány lenne a Varadero kanyar közben, és még a visszafogott vastagságú Bridgestone Trail Wing gumik is reklamációmentesen túrték a tesztnapot. Az ezek után napirendre tűzött gyöngéd terepezést is átvészelte – mondhatni – a nem egészen ide szánt gumi pár, de kisebb kátyúkkal tarkított murva útnál keményebb helyzetet nem vállalnék vele. Miután megszaradtak a sártól nedves gépek, ideje volt kanyargósabb tempóra váltani.

Létezik olyan motor, amivel ez könnyebben ment volna, és a lábtartó is hamarabb talál határaitra messze a gumi vagy a futómű kapitulálása előtt, és később szintén a lábtartók jelentik majd a visszafogó tényezőt is. Enyhén szólva meglepő lenne, ha

kiderülne, hogy valaki csak azért vesz Varaderot, hogy íveket karcolhasson az aszfaltba, de azért megnyugtató tudni, hogy ezt is lehet vele, ha úgy hozza a sors. Itt jó lehetőségek kínáltak a Dual CBS fékrendszer próbájára is. Nem éppen nevezném a világ legkedveltebb fékrendszerének, de az egyensúly az első-, és hátsó fék között épp megfelelő az új Varaderon, ráadásul vizes és laza talajon is bizonyított. Nem fogsz tőle átrepülni a kormány felett, de a Varadero által előállított sebességek leküzdésére éppen elegendő. Ezek után nem maradt más hátra mint megtalálni a hazavezető utat, és véleményt alkotni a gépről. A nagyszerű túraalkalmasság, a kiváló kétszemélyes komfort, és a nyomatékos V-kettes elegye erős alapra állítja a Honda új motorját.

2003 BEMUTATÓ HONDA VARADERO



NÉHÁNY MÓDOSÍTÁS, AMI TOVÁBB JAVÍTOTTA A VARADERO EGYSÉGÉT:

- BILLENŐS (NEM ELHAGYÓS) TANKSAPKA
- MEREVEBB VÁZ
- HATSEBESSÉGES VÁLTÓ
- ÁLLÍTHATÓ, AZ ELŐDNÉL MAGASABB PLEXI
- KEMÉNYEBB CSILLAPÍTÁS
- KÉNYELMESEBB ÜLÉS
- ÚJ ÁTTEKINTHETŐBB MŰSZERFAL
- PGM-FI INJEKTOR



A vizsgákon mind átment, némelyeken bravúrosabban, mint másokon, de mindent összevetve pozitív összbemutató Honda jött létre. Épp mikor megfogalmaztam magamban előbbi véleményemet, felvillant a benzinviszajelző lámpa.

A Hondások nem számítottak rá, hogy alattunk már 290 kilométer után esedékesse válik az utántankolás, ami nem lenne egy rossz hatótáv, de azért mégsem a Honda által megadott 450 km, nem igaz? Ez lenne mégis a bökkenő? Na nem, azt mégsem, hisz ésszerű sebességek mellett haladva jelentősen kitolhatnánk a hatótávolságot, de ha már itt tartunk, a novemberi ajándékvásárlás is ésszerű, mégsem praktizálja senki.

MÁSODVÉLEMÉNY: BIDNAY MÁTYÁS

A történet izgalmas része számomra akkor kezdődött, mikor a hosszas autópályamenet után megérkeztünk a tengerpartra és helikopterrel átrepültünk egy közeli kastélyba. Itt, miután felzargattak bennünket zsilárd lépcsőfokot megmászva a legmagasabb toronyba, és ránk zár-

ták a kovácsoltvas kapukat, közölték, hogy egyetlen úton juthatunk le, az pedig a várfal. Hát mit mondjak? Elgondolkodtam, hogy mindezt egyrészes bőrruhában, csizmában miként lehet kivitelezni. Na, de ne rohanjunk ennyire előre, mert Varadero teszten vagyunk és nem túlélő táborban. Vagy mégis?

Simon véleményével gyakorlatilag egyetérték, de kiegészíteném néhány észrevétellel.

Úttartás: a hosszú autópálya úton, Estoril és Alcácer közt, volt időm kipróbálni sokféle sebességnél és különböző útviszonyok közt a Varaderot. Negatívumként jelentkezett, hogy ha az összes Honda tartozékként vásárolható doboz rajta volt a gépen, akkor 160 felett elkezdett szitálni az eleje. Az igazsághoz az is hozzá tartozik, hogy elég erős szél volt, ami befolyásolhatta a dolgot, de ez ugye bárhol is bárkivel előfordulhat az életben. Ahogy lekerültek a dobozok, megszűnt minden gondom és a végsebesség is jelentősen megnőtt. Ez nyilván minden dobozokkal szerelhető (és itt nem a gyárilag integrált dobozos túra motorokra gondolok) kétkerekűre igaz lehet, de aki még nem tapasztalt ilyet, könnyen írhatja (hibásan) a Varadero számlájára a kellemet-

len érzést. Az viszont pozitívum, hogy annyi cucc fér az említett túrafelszerelés gyomrába, hogy néhány autó csomagtartója is megirigyelhetné. Azt is jó pontként jegyeztem, hogy a kissé puha hatást keltő hátsó rugóstag annyira együtt tud dolgozni a túrázásra szinte tökéletesen hangolt elejével, hogy csak értelmetlenül agresszív művelettel lehet kibillenteni az óriás endurót nyugalmi állapotából. A futómű, annyira finoman elnyeli az úthibákat, hogy teljes biztonsággal rá mertem fordulni, a nem létező portugál fagy rágta útszélekre, hogy minél szűkebb ívet találjak a tengerparti sziklás serpentinben.

A várfalon lejutásról, pedig annyit, hogy kaptunk egy hegymászó beülőt meg egy nyolcast (mászó felszerelés, amin keresztül fűzik a kötelet, ezáltal könnyen meg tudja tartani saját súlyát a kötélen függeszkedő), és leereszthettük magunkat egy biztosított kötélre, ami motoros szerkóban nem volt egy egyszerű mutatóvány. Mellesleg annyira tetszett a dolog, hogy még kétszer visszalépcsőztem a tetjére, hogy lejöhessenek újra.