VOM NORDKAP BIS ZU DEN AFFEN GIBRALTARS

DER REITWAGEN

DAS SCHNELLE ÖSTERREICHISCHE MOTORRADMAGAZIN

Bureau de Post, A-3100 St. Pölten (Autriche), Erscheinungs- und Verlagspostamt.
Taxe percue. Zur ermäßigten Gebühr. Envoi a taxe reduit , P.b.b. „20782W87E"

VARADERO SPEZIAL

DER REITWAGEN

DAS ORIGINAL

SONDERDRUCK

7.000 KM REKORD

In drei Tagen!

3.000 KM REKORD

In einem Tag!

HONDA Varadero

Der härteste Reitwagen-Test aller Zeiten: unzerstörbare Maschine.

100.000 KM

In einer Saison!

AM HONDAPLATZ 1
4063 KEMATEN INNBACH
Tel.: 0 72 47 88 98

100.000 KILOMETER IN EINER SAISON

HONDA XL 1000 V

Nicht umzubringen

Wir sind 100.000 Kilometer mit der Varadero gefahren. Dauervollgas, harte Wheelerei, ERZBERGSTART. Und wir mußten zur Kenntnis nehmen: Ohne Sturz ist diese Maschine nicht umzubringen. Abgesehen von Verschleißteilen gab es keinen einzigen Ausfall. Eine derbe Niederlage.

100.000 Kilometer. In Worten: Einhunderttausend. In sechs Monaten. War ein absolutes Wahnsinnsprojekt. Wir sitzen beim Lintnerwirt auf der Klammhöhe und blicken durch. Irgendwie euphorisch, weil es heutzutage so extrem gute Eisen gibt, andererseits leicht resignativ, weil es uns nicht gelungen ist, die Varadero zu meiern. Keine Frage, wir erzielten Achtungserfolge, in dem wir zweimal

ORF
RedBull
brand-racing.com
VARADERO
G.M.D. COMPUTRACK
MOTORBOX
DER REITWAGEN

GABEL UND FEDERBEIN

TABELLE

Gabel rechts und links

Nach 100.000 km (vgl. nach 500 km)		
Reibung:	46 (26)	43 (21)
Druckdämpfung (N)		
0,026 m/s:	41 (27)	37 (26)
0,262 m/s:	36 (46)	27 (46)
1,047 m/s:	73 (81)	71 (81)
Zugdämpfung (N):		
0,026 m/s:	35 (42)	38 (30)
0,262 m/s:	218 (322)	206 (242)
1,047 m/s:	1488 (2337)	1414 (1809)

Federbein

Reibung:	164 (121)
Druckdämpfung (N):	
0,013 m/s:	271 (248)
0,065 m/s:	482 (487)
0,262 m/s:	865 (914)
Zugdämpfung (N):	
0,013 m/s:	301 (280)
0,065 m/s:	2386 (2607)
0,262 m/s:	8399 (8880)

G.M.D. Computrack Hannes Hufnagl,
1030 Wien, Tel. 01/710 96 16

Am Prüfstand von G.M.D. Computrack wurden nach 100.000 km sowohl bei der Gabel als auch beim Federbein Veränderungen festgestellt. Hannes Hufnagl nach dem Test: "Bei der Gabel ist die Reibung angestiegen und die Dämpfung gesunken. Das liegt hauptsächlich am Verschleiss des Gabelöls. Würde den Austausch dringend empfehlen und gehe davon aus, daß die ursprüngliche Performance nahezu wieder erreicht werden könnte. Die Simmeringe sind dicht, was bei dieser hohen Kilometerleistung auf die insgesamt kurze Einsatzdauer zurückzuführen ist. Es ist aber auch ein Qualitätszeugnis. Die Dämpfungskonstanz des Federbeines ist erstaunlich. Lediglich eine kleine Senkung konnte festgestellt werden. Gestiegen ist allerdings die Reibung. Außerdem wurde bei den Prüfstandsläufen offensichtlich, daß der Dämpfer beginnt, undicht zu werden. Dürfte aber noch weitere 15.000 km durchhalten. Die Standfestigkeit und Belastbarkeit der Varadero-Komponenten ist enorm. Wir sind damit im Bereich der Autos."

den Ruckdämpfer in der hinteren Felge aufarbeiten konnten, viermal die vorderen und zweimal die hinteren Bremsbeläge verschlissen und aufgrund konsequentem Nichtschmieren und Nichtkettenspannen zehn Antriebssätze verbrauchten. Auch drei Auspuffdichtungen fackelten wir ab. Aber dass die Kupplungsscheiben erst bei 95.500 Kilometer gegen frische getauscht werden mußten, traf uns hart. Zonko: "Habe die schwere Fuhre über die Saison verteilt mindestens 1.000 mal aufs Hinterradl gerissen, aber die Kupplung gab einfach nicht nach. Es war zum Verzweifeln. Bin jetzt wirklich erleichtert." Berzerk hat einen anderen Zugang zu diesem Thema: "Habe bei der letzten Foto-Aktion noch prophezeit, dass die Hammerkistenwheelerei die Kupplung mördern würde. Aber ich hörte nur sinnloses Gewimmere wie: Nein, nein, die hat jetzt 95.000 Kilometer drauf, warum soll die grad jetzt eingehen."

Kein einziges Birnderl gab den Geist auf.

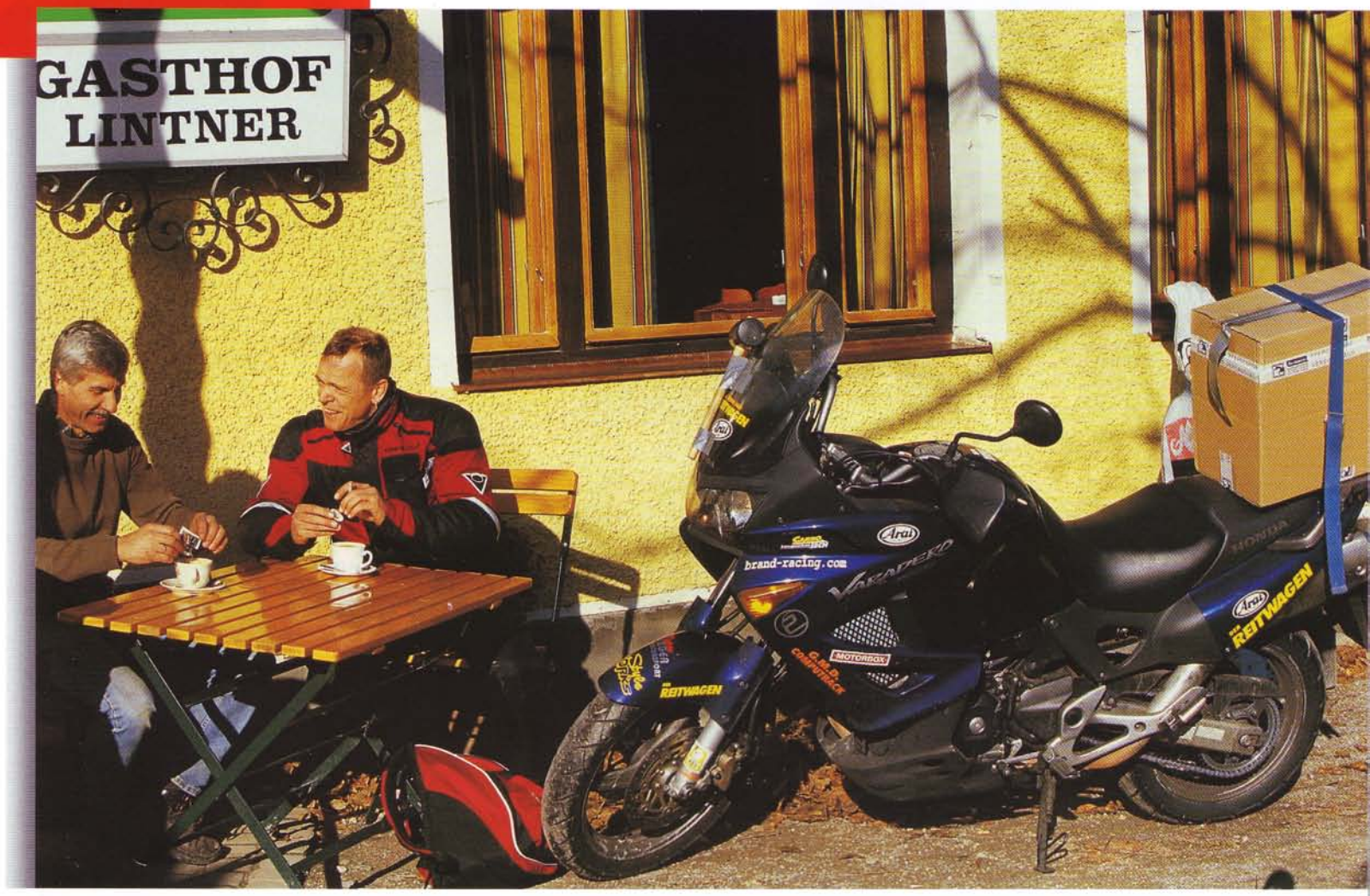
Die Standfestigkeit der Varadero hat uns – obwohl wir das Qualitätsniveau und die Zuverlässigkeit von japanischen Motorrädern im allgemeinen und Honda im besonderen seit jeher extrem hoch einschätzen - erschüttert. Kein einziges Birnderl musste getauscht werden und wir verloren keine einzige Schraube. Der einzige Teil, der sich verabschiedete, war die dünne weiche Gummiwurst, die das Windschild einfasste, und der einzige Gegenstand, der abgesehen von den oben erwähnten herkömmlichen Verschleissteilen einen Schaden aufwies, war die Gummiabdeckung über den Schrauben zur Verstellung des Windschildes. Dort brach nach mehrmaliger Höhenjustierung eine der fünf Noppen ab. Grungeman Smirnoff: "Ist zwar eine absolute Lapalie, aber ich bin sicher, dass Honda da den Zulieferer ordentlich niederhaut und auf einer unzerstörbaren Lösung besteht. Das geht ihnen sicher gewaltig auf den Sack."

Der Motor ist um ein PS stärker geworden.

Als wir die Varadero nach Abschluß des Testes auf den Prüfstand bei Berger Motorsport stellten, rechneten wir eher mit einem Leistungsanstieg als mit einer Reduktion der Kraft. Denn einerseits erfolgte die erste Messung bei Kilometerstand 500 – und wir wissen, daß die volle Kraft erst nach den ersten 1.000 bis 2.000 km zur Verfügung steht (Einlaufen) – und andererseits fühlte sich der V2 bis zum Schluß unheimlich gesund und bärenstark an. Über die gesamte Wahnsinnsdistanz war der Motor immer in Topform und zeigte niemals Anzeichen des Schwächelns. Niemals! Vollkommen egal, ob es draussen 35° im Schatten hatte oder minus 5°, die Varadero war beim ersten Knopfdruck da und zog unerschütterlich durch. Die jetzt gemessenen 87,4 PS am Hinterrad und die 95,3 Nm liegen 0,9 PS und 0,1 Nm über den Werten des ersten Prüfstandlaufes im April (siehe Kasten). Trotzdem wurde es mit fortschreitender Dauer schwerer, mit 220 km/h am Tacho durch Europa zu reisen. Warum? Weil das Fahrwerk Wirkung zeigte.

100.000 km ohne Wechseln des Gabelöls.

Genauso klar, wie wir spürten, daß der Motor überhaupt nichts an Performance eingebüßt hat, spürten wir das Nachlassen der Federelemente. Zur Erinnerung: Die Varadero kam 2003 mit einer deutlich strafferen Dämpfung als das Vorgängermodell auf den Markt. Das war ein großer Vorteil im Angriffsmodus und eine kleine Einbuße beim Komfort. Also ganz in unserem Sinne. Im Laufe der Zeit nahm die Härte der Gabel ab. Etwa ab der Halbzeit des Testes – also bei 50.000 km – wirkte die neue Varadero wie die alte. Das heißt, man konnte bis zum Schluß noch ordentlich damit ums Eck rauchen, aber die



Straffheit in der Bremszone und die sture Stabilität im Highspeedbereich wurde vermißt. Der heimische Fahrwerksguru Hannes Hufnagl von G.M.D. Computrack untersuchte sowohl Gabel als auch Federbein zu Beginn des Testes und nach 100.000 km (siehe Kasten) und kam zu folgendem Ergebnis: "Es ist ein enormer Qualitätsbeweis, daß die an sich kostengünstigen Komponenten diese Distanz derart wegstecken. Das Federbein, das fast nichts an Dämpfung eingebüßt hat, dürfte noch weitere 15.000 km halten, und die mittlerweile deutlich geringer dämpfende Gabel braucht nichts anderes als endlich ein frisches Gabelöl." Ja. Wobei wir beim nächsten Punkt wären: Unserer Serviceträgheit.

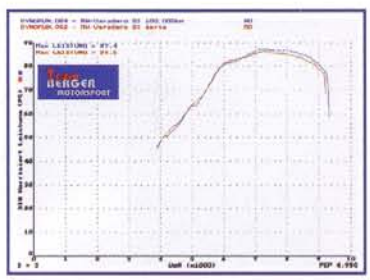
Natürlich wissen wir, daß man alle 15.000 bis 20.000 Kilometer das Gabelöl wechseln sollte, weil das dickflüssige Zeug sich irgendwann zu zersetzen beginnt und seine Aufgabe nicht mehr erfüllen kann, und wir wissen auch, daß Kettenschmieren und Kettenspannen die Lebensdauer des Antriebssatzes um das Fünffache verlängert, aber wir tun es nicht. Liegt erstens daran, daß es uns überhaupt keinen Spaß macht, und zweitens wohl auch daran, daß wir die Antriebssätze nicht selber kaufen müssen. Dafür winden wir die Varadero auch dann noch aus, wenn es ein bißchen unruhig wird.

180km/h Dauerreisen geht immer und jederzeit.

Eine wesentliche Erkenntnis dieses 100.000 km Testes ist, daß die Varadero selbst unter ungünstigen Bedingungen 180 km/h Dauerreisen in einer sensationell entspannenden Art und Weise liefert. Selbst wenn der Hinterreifen ernstzunehmend abgefahren, das Gabelöl wahnsinnig alt und das Heck schwer beladen ist, zieht die große Honda bis 180 dahin wie ein Zug. Das ist so entspannend und unspektakulär, daß du nach 3.000 km in Spanien absteigst wie ein Märchenprinz. Zonko: "War wieder einmal verdammt spät dran und mußte in 30 Stunden von Wien nach Malaga. Ich konnte es selbst nicht glauben, aber ich stieg nach 2.956 km vor dem Hotel ab und war frischer als nach einem derartigen Trip mit dem Auto. Die Reisequalität dieser Maschine ist wirklich sensationell. Und wenn man bedenkt, daß sie zu diesem Zeitpunkt bereits 90.000 km am Buckel hatte, packt man es eigentlich nicht." Sind die Reifen noch nicht abgefahren und das Gabelöl frisch, kann man das Reisetempo locker auf über 200 km/h erhöhen und darf sich über schienenartiges Gleiten freuen. Wenn nicht, dann hat man sich im Bereich über 180 km/h mit leichten Unruhen im Fahrwerk auseinanderzusetzen. Übrigens: Der 25 Liter Tank reicht

LEISTUNG UND DREHMOMENT

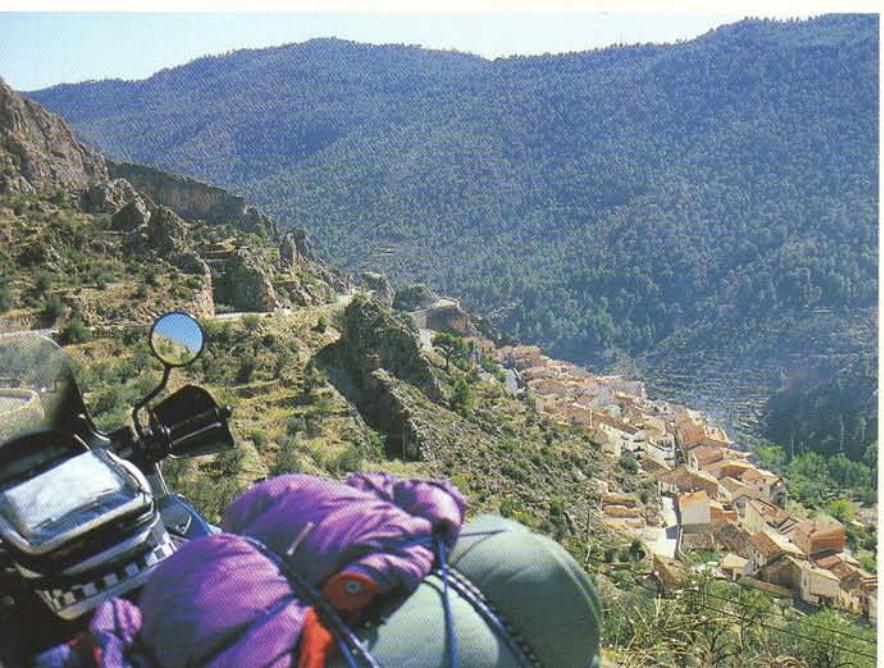
Nach 100.000 km zeigt der Varadero Motor überhaupt keine Anzeichen von Schwäche und bringt sogar um 0,9 PS und 0,1 Nm mehr Leistung bzw. mehr Drehmoment als bei der ersten Messung bei Kilometerstand 500. Didi Berger: "Ist sehr beeindruckend. Würde sagen, daß das Potential dieses V2 bei mindestens 120 PS liegt. Da Honda ihn auf 95 PS konfiguriert, arbeitet er immer in einem Bereich, der weit von seinen Grenzen entfernt ist. So kann er seine Leistung selbst über diese enorme Distanz locker halten." Um es ganz klar zu sagen: Abgesehen von den vorgeschriebenen Servicearbeiten (Ölfilter, Luftfilter, Ventileinstellung – bzw. –kontrolle, Zündkerzen) wurde nichts am Motor gemacht. Absolut nichts. Er wurde einfach nur 100.000 km lang brutal ausgewunden.



8.488 KM IN ACHT TAGEN

Hatte nicht vor den Dowertest zu einem schneereichen Tauern-Test zu machen und fuhr mit der Varadero sofort auf die Bahn in Richtung Süden. Der erste Eindruck: Komfortabel, aber am Windschild müsste man bei meiner Größe arbeiten, denn da beutelt's die Rübe ordentlich hin und her.

Reise direttissima in die Pyrenäen und wetze mit der Honda endlich im Reich der Kurven. Dem Collada de Toses gebührt tosender Applaus, dem V2 Motor auch. Das Handling ist leicht wie eine Daunenfeder. Nach zwei Tagen werde ich das Gefühl immer noch nicht los, dass ich



verfolgt werde. Etwa jemand vom Reitwagen? Trauen sie mir nicht? Also gebe ich Gas, um das Schattengespenst loszuwerden: Barcelona, Valencia, kurz gepennt in Calpe. Im Hinterland vom Calpe finde ich tags darauf eine herrliche Straße. Es ist Feiertag in Spanien. Und am Punto de Carrasqueta warten die Henker auf mich. Lauter geklonte Sete Gibernau's auf R1, GSX-R, Duc und Co. Ich habe sicher nicht entsprochen, jetzt wollen's mich los werden. Hab gewusst, ich werde beobachtet. Auftragstäter. Ich geb alles. 1 Kilo 60, Serpentine, voll ankern,... Und wie bei Don Quixote - auf einmal war keiner mehr da. Alicante - Murcia - Cartagena - Almeria - Almunecar. Als ich am Tag 4 den Campingplatz verlasse, der Beweiß, dass ich doch noch nicht spinne. Den Verfolger hat's passend vor

meinen Augen mächtig aufs Dach getuttelt. Dem Unfallbild nach war mir auch sofort klar, wer es war. Nicht nur, dass er einen Stream richtete, jetzt hat er auch noch den ihm anvertrauten Test Corrado IV, die neueste Entwicklung aus Wolfsburg vernichtet. Bekam sein Gesicht aber nicht zu sehen, denn er flüchtete sofort im bereitgestellten RW Scudo.
Ruhe kehrte ein. Entspannter Versuch den Mulhacen vom Süden her zu erklimmen. Aber leider verwehrte mir ein schleimiger Wärter den Zutritt zum Nationalpark, er ließ sich nicht einmal bestechen. Bin sicher, er bekam Anweisung der Redaktion, mir jetzt alles zu vermiesen. Aber die 20 km Schotterzufahrt waren auch in Ordnung. Etwas enttäuscht ließ ich es so flott runterlaufen, dass die Gepäcktasche im Netz oszillierte.
Versuch zwei, vom Norden: Granada - Sierra Nevada. An der Auffahrt zum Pico Veleta ein etwas weniger schleimiger Spanier. Aber: Kein Zutritt. Das Perverse daran war nur, dass sich während der Verhandlungen an die zehn 20 Tonner die bestens asphaltierte Straße hinaufkämpften, um Baumaterial für die Skiregion anzuliefern! Wo ist nun der höchst anfahr-

bei 180 km/h 350 Kilometer weit.

Und wir sagen enttäuscht: Das machen wir nie wieder!

Es bedurfte eines enormen redaktionellen Kraftaktes, 100.000 km in dieser kurzen Zeit herunterzuspulen. Ohne ultimativ kranken Einlagen wäre das Projekt nicht zu realisieren gewesen. Erinnern wir uns an Edi Ederer, der 3.045 km in einem Tag quer durch Deutschland absolvierte, an die Fahrergemeinschaft rund um Nasty-Nils, die in drei Tagen knapp 7.000 km fraß und an Berzerks Highspeedrunde mit anschließendem Mörderschock. Er stand eine Woche lang um fünf Uhr auf, brannte in drei Stunden 500 km in den Asphalt, und wiederholte diese Distanz um 7 Uhr abends. Berzerk damals: "Habe eine Superrunde auf der Autobahn. Muß nur ein einziges Mal wegen eines Radarkistls abdrehen, sonst geht alles voll." Zonko ließ ihn dann erstarren: "Aber da gibt es doch schon die Section Control." Berzerk: "Aber das ist ja noch nicht in Betrieb." Zonko: "Oje. Hast du das nicht gewußt? Seit einem Monat schießt das System scharf." Berzerk verfiel in schweren Schock: "Jetzt werden sie mich psychiatrieren. Bin in einer Woche sicher über 50 mal mit über 200 km/h durch ein und dieselbe Sektion geraucht." Das Gute daran war und ist, daß diese Überkopfüberwachung weder damals im Betrieb war, noch heute im Betrieb ist. Warum wir einen derartigen Test aber nicht mehr machen wollen, beruht nicht nur auf der unendlichen Kilometerfresserei, sondern auch auf dem Ergebnis. Zonko: "Ein Motorrad hat so viele Teile, und es gäbe so viele Möglichkeiten, daß irgendetwas eingeht, aber nichts. Nicht einmal ein verdammtes Birnderl oder einen Seilzug konnten wir killen. 100.000 km zu fahren ohne irgendeinen Defekt zu erzeugen, stimmt mich nachdenklich. Okay, es ist eine Honda, aber sind wir vielleicht doch schon zu alt und ist unser Fahrstil doch schon zu mild?!"

Elvis Presser

Fotos: Berzerk, t-fax

bare Punkt Europas? Aber auch hier gab es eine Entschädigung mit der 40 km langen Rennstrecke von Granada in die Sierra.
Malaga - Costa del Sol - Gibraltar - Tarifa. Von Jerez bis Sevilla war es wie durch eine Rauchkuchel, denn die Baumwollernte ist vorbei, die Reste werden einfach verbrannt.
Am Tag 5, bereits in Portugal startend, sieht's das erste mal nach Regen aus, aber am südwestlichsten Zipfel, Cabo de Sao Vicente, meint es das Wetter noch gut mit mir. Passend zum wichtigsten Fotospot, fallen vor Lissabon die ersten Tropfen. Dafür kein Verfolger mehr in Sicht!
Tag 6 beginnt mit 30 km trocken und endet mit 1160 km begleitet von fast ununterbrochener Flut. Und das obwohl die Portugiesen so nette Leute sind, die haben das echt nicht verdient. Außerdem wären hier die mördergeilen Strecken gewesen! Muss unbedingt wieder einmal hierher.
Porto - Vigo - La Coruna - Bilbao - Bayonne. Alles im Regen, aber eine sehr abwechslungsreiche Küstenlandschaft. Beschließe noch nach Frankreich zu hüpfen, denn im Baskenland sind Ausländer nicht so beliebt, vielleicht die letzte Chance des RW-Teams mich billig loszuwerden.
Nördlich der Pyrenäen ist's besser. Toulouse - Narbonne und ab nach Hause. Noch schnell ein paar Kurven in den Meeralpen, und dann gemütlich auf der SS1 entlang der Cote d' Azur und der Küste Ligurien's bis ans obere Ende der Cinque Terre. Hier gönne ich mir am letzten Abend ein gutes italienisches Essen und ein Glas Vino Rosso vom Feinsten.

Letzter Tag. Über den Apennin, quer durch die Poebene und ab nach Wien. 8455 km in 8 Tagen. Mit 86.842 km parke ich die Honda zufrieden am Übergabeort ein und hinterlege den Schlüssel. Kein RW-Mitarbeiter zugegen, - hmm.
Möchte noch erwähnt haben, dass es schon fein ist, hie und da mal aufrecht zu reisen, vor allem, wenn es trotzdem flott voran geht. Hat sich schon was getan in punkto Komfort seit meiner ersten Liebe, der Cagiva 900 i.e. "Lucky Explorer". Und kümmern brauchst dich auch um nix bei der Honda. Das fährt immer. Wenn da nur nicht die Kette zu schmieren und zu spannen wär... .

t-fax

DER REITWAGEN

"Wie locker die Varadero die unter vollem Druck gefahrenen 100.000 km wegstecken konnte, ist kaum zu packen. Vor allem, weil wir alles versucht haben, um sie aufzuarbeiten. Also wenig Service, dafür sehr viel Vollgas. Für uns waren es sehr harte sechs Monate, der Varadero hat es offensichtlich getaugt. Dieses Eisen ist unzerstörbar." *Die Reitwagler*

Honda Austria GesmbH
Hondastraße 1
A-2351 Wr. Neudorf
Tel. 02236/690-0
www.honda.at

Honda empfiehlt:

Arai HELMET

Castrol