



HONDA *Come ride with us.*

VARADERO



VARADERO - 991 - I

Introduzione

Il mercato motociclistico del Vecchio Continente offre macchine di categorie e gusti quantomai diversi, dalla potentissima Super Sport, alle Cruiser ed a moto turistiche di vario genere. Invero, la clientela si rivela particolarmente attratta anche da una particolare classe di moto che unisce solidità, comportamento sicuro su strada – con possibilità di lievi “puntate” fuoristradistiche.

Solitamente queste originali moto polivalenti – Honda definisce questa classe di moto “Adventure Sport” – presentano motori monocilindrici o bicilindrici dall’elevata coppia motrice, comode sospensioni ad ampia escursione e personalissime semicarenature, che integrano nel design anche il serbatoio. Poiché rappresentano un eccellente mezzo di trasporto sui più disparati fondi

stradali, possiamo imbatterci in queste moto sia nelle città che nei paesini di montagna. Questo genere di veicolo esalta infatti il piacere di andare su due ruote e regala al proprietario l’impressione di poter andare davvero “ovunque” (anche se per la maggior parte dei motociclisti ovunque rimane sempre nelle vicinanze di casa propria...). Un’indagine condotta dalla Honda

ha rivelato che la maggior parte degli acquirenti di queste grandi moto da turismo sono persone mature, spesso sposate, alle quali piacerebbe condividere la passione per la moto con la propria “dolce metà”. Questi motociclisti sono quindi attenti all’“appeal” che un veicolo del genere potrebbe avere non solo ai propri occhi, ma anche a quelli delle loro “compagne di viaggio”.



Introduzione

Poiché per questa tipologia di clientela fare "Mototurismo" è un piacere da condividere, è importante che il mezzo in questione sia in grado di fornire alte prestazioni e comfort sulle lunghe distanze, anche quando si viaggia in due e con il bagaglio indispensabile per qualche giorno. Partendo da questi presupposti, i progettisti della Honda hanno sviluppato una moto da turismo di grossa cilindrata con un motore da "un litro", capace di offrire quella potenza ai bassi e medi regimi che si traduce in accelerazioni pronte, facili e progressive anche in salita. Naturalmente, il propulsore si doveva abbinare alle dimensioni di una

"grande" moto da turismo, senza rinunciare però a quella leggerezza ed a quella manovrabilità (anche ad andatura ridotta) tipiche delle moto "off road". Finora l'"Adventure Sports" di maggior cilindrata era la Honda Africa Twin, equipaggiata con un propulsore 2 cilindri a V di 52° raffreddato a liquido - derivato dal motore che la Honda utilizza sulle proprie Cruiser di media cilindrata. L'introduzione nel 1997 del fortunato modello VTR1000F, su cui è stato montato un innovativo bicilindrico a V di 90° con originale configurazione telaistica "Pivotless" ("senza perno", ovvero con forcellone infulcrato non

al telaio ma direttamente ai carter motore), suggerì la creazione di una nuova pretendente al Trono di più bella e potente "Adventure Sport" presente sul mercato europeo. La Varadero, il cui nome deriva dalla famosissima spiaggia cubana, debutta così nella competitiva classe di moto da turismo da 1000cc. La sua potenza mozzafiato, il comfort che assicura sulle lunghe distanze e dimensioni globali che la rendono più piccola e leggera di quanto sembri a prima vista, conferiscono a questa novità Honda la potenzialità di convogliare nuovi e potenziali clienti verso questa particolare categoria di "due ruote".

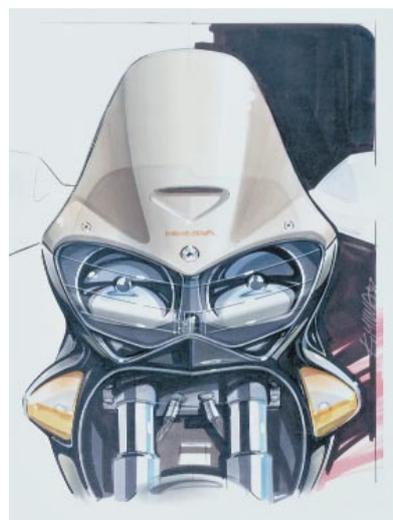


Concetto di Stile

L'originalità estetica della Varadero ritrova le proprie radici nelle moto fuoristrada con le quali, una decina d'anni fa, la Honda ha partecipato (e vinto!) nella Parigi-Dakar e nel Rally dei Faraoni. Le moto impegnate in queste competizioni hanno avviato un "trend" di enorme successo, che ha portato alla nascita di un segmento di mercato allora inedito, che la Honda ha battezzato "Adventure Sports". Questi veicoli uniscono le caratteristiche principali delle migliori fuoristrada della Casa (erogazione della potenza ai bassi e medi regimi, telaio alto con sospensioni a lunga escursione,

posizione di guida eretta) con peculiarità tipicamente stradali quali la carenatura integrale, la facilità d'avviamento (elettrico), la maneggevolezza, la potenza frenante ed il comfort. La nuovissima Varadero crea invece dal nulla una nuova generazione di moto "Adventure Sport", grazie al suo look imponente ma snello; basta guardarla per intuirne la capacità di rappresentare la scelta ideale per il cliente che vuole coprire lunghe distanze in sicurezza. Il cupolino grande ed aggressivo, incentrato sul "Big Eye", ovvero il doppio gruppo ottico "Multi-Reflector", fornisce al guidatore ed

al passeggero una protezione aerodinamica ottimale – anche contro l'eventuale maltempo. Il grande serbatoio della Varadero, che ricorda quello delle moto da "deserto", fa presupporre come la moto voglia "conquistare il mondo" grazie ad avventure in moto a largo raggio, solcando sentieri esotici in terre lontane. Mentre il cruscotto emana quella sensazione di comodità e di qualità propria delle berline sportive, il "sellone" biposto appositamente studiato ed altri particolari garantiscono molte ore di viaggio ad alta velocità, e piacevoli vacanze in moto con due persone a bordo.



Scelta Cromatica

L'aspetto originale ed imponente, così come le generose dimensioni della Varadero, le conferiscono un'immagine di "confidenza" con il fuoristrada che si nota a prima vista. Anche le colorazioni scelte le danno una sensazione di avventurosa giramondo, cui contribuisce anche l'accattivante grafica.

La Varadero è disponibile in tre diverse combinazioni cromatiche che hanno in comune la tonalità principale, che permea sia la carenatura che la parte posteriore.

Il gigantesco serbatoio svolge un ruolo fondamentale nell'immagine generale della Varadero. Le grandi dimensioni sono messe in risalto da un vivace argento metallizzato, che

catalizza a propria volta l'attenzione sui tre diversi colori. Tutte le versioni presentano inoltre i parafanghi anteriori in resina, la parte superiore della carenatura, il paramotore ed i fianchetti di colore nero, ed una serie di particolari dalla finitura opaca che accentuano efficacemente la brillantezza della carenatura.

Nel colore oro metallizzato, la Varadero sfoggia un aspetto lussuoso ed imponente che contrasta con le componenti in colore nero opaco ed argento. Spicca inoltre un vivace arancione, conferendole un sapore sud-europeo. Inoltre, un profondo nero perlato si contrasta con le finiture opache delle altre parti della carrozzeria, regalando un

elegante "appeal". Su tutte le versioni, le ruote sono verniciate in un elegante argento metallizzato, mentre i carter motore sono rifiniti in un ramato metallizzato che richiama il titanio, sottolineandone l'immagine "Hi-Tech".

Gamma Colori

- Siena Gold Metallic (con Sparkling Silver Metallic)
- Candy Blaze Orange (con Sparkling Silver Metallic)
- Pearl Shade Black (con Sparkling Silver Metallic)



Gestione Aerodinamica

L'aspetto imponente e "muscoloso" della Varadero è dovuto alla presenza di una carenatura avvolgente, studiata per fornire la massima protezione al guidatore ed al passeggero durante la guida ad alta velocità. Con il grande doppio faro anteriore e gli indicatori direzionali (di forma triangolare) perfettamente inseriti nella sagoma, le rotondità della carenatura e le prese d'aria svolgono un ruolo fondamentale per il raffreddamento del motore.

Creano infatti zone di bassa pressione sulla superficie esterna dei radiatori laterali, favorendo l'aspirazione dell'aria attraverso i radiatori stessi - ottimizzando quindi l'efficienza del sistema di raffreddamento. Il parabrezza rialzato fornisce una protezione aerodinamica ottimale anche alle alte velocità. Infatti, il serbatoio è stato appositamente sagomato e presenta comode "svasature" ove appoggiare le ginocchia durante

la marcia; così facendo, il guidatore può tenere le gambe lontano dal flusso dell'aria a qualsiasi velocità. Il parafango anteriore avvolgente, realizzato in resina stampata, ha un aspetto sportivo, ma è stato progettato anche per proteggere le parti inferiori del telaio da danni provocati dall'eventuale pietrisco incontrato durante le escursioni "off road".



Motore

Derivato interamente dal motore che attualmente equipaggia la VTR1000F, questo bicilindrico a V di 90° raffreddato ad acqua dispone di un'elevata coppia motrice, che dai bassi regimi cresce con energia e fluidità fino a quelli più elevati.

La sua configurazione a V di 90° annulla completamente le vibrazioni primarie del motore; ciò si traduce in una guida confortevole, consentendo

fra l'altro di ancorare saldamente il motore al telaio – a tutto vantaggio della maneggevolezza e del contenimento del peso. Altra particolarità del progetto Varadero è il forcellone infulcrato direttamente ai carter motore. Questa soluzione ha permesso di snellire il telaio, eliminando le piastre dello snodo e le tensioni ai quali proprio il forcellone sottopone un telaio tradizionale.



*Motore***Un Potente Bicilindrico a V di 90°
da 996 cc, Bialbero (DOHC) 8 Valvole**

Il bicilindrico che equipaggia la Varadero venne montato per la prima volta sulla VTR1000F qualche anno fa. Il propulsore da 996 cc effettivi presenta i cilindri disposti a V di 90°, soluzione che annulla la maggior parte delle vibrazioni del propulsore. La massa del volano è stata aumentata per disporre di un'accelerazione più fluida ed energica ai bassi e medi regimi, senza quelle esitazioni nella risposta proprie di simili propulsori. Il motore è stato

inoltre oggetto di una serie di modifiche, tutte miranti a migliorare la coppia motrice alle basse velocità e disporre quindi di prestazioni velocistiche superiori grazie alla tanta potenza a disposizione.

All'interno di questo grande propulsore troviamo le stesse testate bialbero utilizzate dalla VTR, con alberi a camme comandati da catena dentata, che azionano valvole di grande diametro tramite punterie a bicchierino di grande precisione. Progettato per essere utilizzato come elemento stressato del (leggero) telaio avvol-

gente, il motore ha carter e cilindri rinforzati in corrispondenza dei vari punti di attacco – specie al retrotreno, ove il monoblocco sostiene direttamente il braccio oscillante. Una coppa dell'olio più piccola del solito ha permesso di aumentare la “luce a terra” del mezzo, un aspetto molto apprezzato da chi intende utilizzarla in fuoristrada. La capacità del circuito dell'olio, inferiore ai 4 litri, riduce al minimo le perdite ed i residui al momento della sostituzione del liquido stesso.



Bielle Prive di Dadi

Per ridurre le masse in movimento, la Varadero utilizza gli stessi pistoni sagomati impiegati sulla VTR1000F. Questi sono collegati all'albero motore tramite bielle prive di dadi, con il cappello inferiore collegato a bulloni "passanti", avvitati direttamente in fori praticati all'interno del corpo delle bielle stesse. Questa combinazione risulta così decisamente più leggera di quella classica (con dadi e bulloni). In fase di lavorazione, le bielle vengono anche "cementate", in modo da irrigidire la superficie esterna ed ottenere un compromesso ideale tra robustezza e durata.

Accensione con Mappatura Digitale

La nuova Varadero dispone del più moderno sistema di accensione elet-

tronica controllata da computer. Questo dispositivo controlla il regime di rotazione e l'angolo della farfalla per assicurare che nei cilindri giunga una scintilla potente e ben dosata. E' ciò che occorre per avere risposte ed accelerazioni brillanti e un comportamento fluido a tutti i regimi. Due sottilissime candele NGK VX assicurano a propria volta ottime prestazioni ed affidabilità ottimale nel tempo.

Grandi Carburatori a Valvola Piatta

I due carburatori da 42 mm a valvola piatta (tipo CV) della Varadero sono più piccoli di quelli da 48 mm utilizzati sulla VTR1000F, ma forniscono il miglior compromesso tra prestazioni ai medio-bassi regimi ed un'erogazione lineare, ben adatta

alla rapportatura della Varadero. Alimentati da un voluminoso filtro aria, rispondono immediatamente ad ogni richiesta del pilota.

Sistema d'Immissione d'Aria che Riduce le Emissioni allo Scarico

La Varadero è dotata di un nuovo sistema d'immissione d'aria regolato da un solenoide. Simile ai sistemi recentemente adottati su altre moto stradali della Casa, indirizza un flusso di aria fresca direttamente nei condotti di scarico, proprio dietro alla valvola di scarico. Questa mandata aggiuntiva di aria serve infatti a prolungare la combustione dei gas in uscita dalla camera di scoppio, in modo da ottenere una combustione più completa e ridurre conseguentemente i gas nocivi allo scarico.



Due Radiatori Laterali

I grandi radiatori laterali della Varadero – una soluzione sperimentata prima sulla VTR1000F e quindi adottata sulla VFR – assicurano una notevole efficienza al circuito di raffreddamento. L'aria che scorre velocemente all'interno della carenatura viene infatti "risucchiata" attraverso i radiatori dal flusso che si "precipita" dalle prese d'aria poste sulle fiancate. Questa sistemazione fa sì che ci sia più spazio libero dietro la ruota anteriore – dove solitamente viene piazzato il radiatore – e permette all'aria di arrivare direttamente ai cilindri ed all'impianto di scarico, migliorando ulteriormente l'efficienza del sistema. L'assenza del radiatore anteriore permette anche di sistemare il motore in una posizione ottimale per ridurre

l'interasse, in quanto la ruota può essere avvicinata al motore stesso. Sulla superficie interna del radiatore sinistro è montata una grande ventola di raffreddamento, collegata ad un termostato, che permette di migliorarne il funzionamento nel caso in cui, a bassa andatura ("stop-and-go" del traffico, etc.) la temperatura dovesse salire eccessivamente. In queste situazioni la ventola si attiva automaticamente, "pompano" aria fresca direttamente dentro la cavità della carenatura, comunque lontano dal guidatore.

Impianto di Scarico in Acciaio Inossidabile

Progettato per ottimizzare la coppia del motore ai medi regimi e trasmettere l'emozionante sonorità propria del bicilindrico a V, l'impianto di scarico in acciaio inos-

sidabile due-in-uno-in-due della Varadero termina sotto la sella, con un paio di "silenziatoroni" ovali da 4,5 litri di volume. Oltre a ridurre la larghezza della zona posteriore, tale forma dei silenziatori permette di montare i borsoni laterali (disponibili a richiesta).

Cambio a 5 Rapporti

Leggero e rapido da azionare, il cambio a 5 marce della Varadero dispone di una rapportatura ottimale, adatta sia al turismo veloce che al fuoristrada, così come a gestire la coppia motrice alle alte velocità. La robusta frizione idraulica a 10 dischi da 140 mm contribuisce a trasmettere la coppia motrice in modo dolce e progressivo verso la ruota posteriore, con un'azione continua e lineare.



Telaio Cantilever "Pivotless"

Il telaio della Varadero, che presenta il forcellone collegato alla parte posteriore del motore, è quindi privo delle piastre di attacco al braccio oscillante, che nei telai classici sono un'importante fonte di trazioni, torsioni e... peso. Poiché il telaio deve solo collegare la testa del canotto di sterzo al motore, utilizzando il motore come elemento stressato per incrementare la rigidità del telaio,

quest'ultimo risulta più leggero e semplice. I progettisti non sono così dovuti ricorrere a tralicci tubolari o rinforzi vari per contrastare le sollecitazioni che il braccio oscillante tende ad innescare.

Il telaio "Pivotless" della Varadero segue lo schema "Cantilever", con una sezione in tubi d'acciaio a sezione differenziata che avvolge e trattiene il motore, garantendo una rigidità ottimale. Questa soluzione,

insieme ai radiatori laterali, permette di accorciare sensibilmente l'interasse, facendola apparire una "due ruote" imponente, ma soprattutto conferendole l'agilità di una sportiva, un'ottima stabilità in rettilineo ed un perfetto compromesso tra maneggevolezza e prestazioni - anche con a bordo passeggero, borsoni laterali e bauletto.



Forcella ad Ampia Escursione

La rigida forcella idraulica della Varadero dispone di poderosi steli da 43 mm che rappresentano un validissimo compromesso tra tenuta di strada e comfort. Con i suoi 175 mm d'escursione, ideali per una "Adventure Sport", la forcella risulta anche molto progressiva. L'avancorsa di 43° consente una grande libertà nelle manovre, specie nei passaggi a bassa velocità in fuoristrada o nel traffico più caotico. Gli steli sono inoltre serrati nella parte superiore con una triangolazione d'alluminio al 100%.

Rivoluzionaria Sospensione Posteriore Pro-Link

Il leggerissimo e robusto braccio posteriore oscillante della Varadero è fissato direttamente alla parte posteriore del monoblocco. La sua sezione quadrangolare di 36 x 82 mm in puro estruso d'alluminio assicura un'eccezionale rigidità. La sospensione Pro-Link raggiunge un'escursione di 155 mm, mentre il potente monoammortizzatore posteriore da 40 mm di diametro risulta molto progressivo ad ogni velocità.

La molla di precarico si controlla tramite un "manopolone" cui si può

accedere facilmente per mezzo di un'apposita feritoia sulla destra del mezzo. Come sulla VTR1000F, la sospensione Delta Link è ancorata ad una staffa posta sulla parte posteriore del monoblocco tramite un prolungamento del braccio. Il cavalletto laterale è invece fissato alla staffa posteriore del motore, le pedane in alluminio sono montate all'estremità dello snodo del forcellone, posizione in cui fanno anche da supporto ai due imponenti tubi di scarico che sbucano da sotto la sella.



Doppia Frenata Combinata

Il rivoluzionario sistema Honda Dual Combined Brake System (Dual CBS), scelto per l'impianto frenante della nuova Varadero, è stato adottato per la prima volta dalla Honda nel 1993 sulla CBR1000F. Dopo successive evoluzioni, è stato in seguito montato anche sulla ST1100 Pan-European CBS-ABS con TCS del 1996, sulla formidabile CBR1100XX e sulla nuova VFR. Derivato quasi per intero dal sistema sviluppato per la VFR del 1998, il Sistema di Doppia Frenata

Combinata aziona contemporaneamente i freni anteriori e posteriori tirando la leva del freno anteriore – oppure premendo il pedale del freno posteriore. Tuttavia, le caratteristiche frenanti sono state modificate in funzione delle differenti esigenze di questa moto “polivalente”. Come sempre, il sistema dispone di tre componenti principali:

Pinze Compatte a Triplo Pistoncino

Il gruppo di tre pinze a triplo pistoncino della Varadero è azionato

da due circuiti idraulici indipendenti. I due pistoncini esterni delle pinze anteriori sono comandati direttamente dalla leva del freno, i due esterni della pinza posteriore e quelli centrali delle pinze anteriori sono azionati invece dal pedale. Il pistoncino centrale della pinza posteriore è comandato dalla pompa secondaria del freno, sistemata sullo stelo sinistro della forcella.



Servomeccanismo d'Attuazione

Si tratta sostanzialmente dello stesso dispositivo montato sulla VFR del 1998. Il servomeccanismo "a braccio di reazione" contiene una pompa secondaria integrata. La forza esercitata sulle pinze anteriori, quando vengono azionate, trascina in avanti la pinza di sinistra - ed il braccio di reazione ad essa collegato - attivando direttamente la pompa secondaria. Quest'ultimo invia poi una pressione analoga al pistoncino centrale della pinza posteriore. Una valvola ripartitrice (PCV) di nuova concezione regola questa pressione frenante, addolcendone la risposta.

A seconda della leva utilizzata, il sistema Dual CBS della Varadero regala una potente forza frenante, garantendo la stessa sensibilità dei sistemi convenzionali sulla leva del freno anteriore, ma migliorando notevolmente l'efficacia frenante del retrotreno al fine di meglio bilanciare la frenata. Poiché i due sistemi idraulici risultano di fatto indipendenti, ci si può servire di qualsiasi combinazione (pedale o leva) senza provocare un eccessivo effetto frenante od una reazione insolita.



VARADERO - 9914 - I

Valvola Ritardante dal Funzionamento Più Morbido

Il sistema dispone anche di una valvola ritardante integrata, che riduce la pressione sul freno anteriore al fine di diminuire l'abbassamento della parte anteriore del mezzo quando si aziona il pedale del freno per ridurre lievemente la velocità. Collocata tra la pompa principale del freno a pedale ed i pistoncini centrali delle due pinze anteriori, questa valvola interviene in prima battuta solo sulla pinza anteriore

sinistra. Non appena aumenta la pressione sul pedale, la valvola immette pressione anche nella pinza anteriore destra, aumentandone progressivamente il valore fino a farle raggiungere lo stesso livello di quella di sinistra.

Il risultato è una sensazione di confortevole rallentamento che comincia dal retrotreno con quel piccolo, rapido, abbassamento dell'avantreno che di solito si avverte quando si azionano improvvisamente i freni anteriori. La valvola ritardante

garantisce un miglior controllo ed una guida più "diretta" su fondi stradali irregolari quali, ad esempio, le strade sterrate in salita e quelle in pavé su cui ha appena piovuto.

Freni a Disco Flottanti

I dischi anteriori flottanti da 296 x 4,5 mm della Varadero presentano leggere razze interne in alluminio a 7 "stelle" – simili a quelli impiegati sulle più veloci Honda stradali.

Al posteriore è presente un singolo disco da 256 mm.



Equipaggiamento**Gruppo Ottico Sdoppiato Multi-Reflector**

La Varadero è la prima moto di questa classe equipaggiata con il doppio faro integrato. Grazie al modernissimo progetto, fornisce un'illuminazione chiara e definita, che aumenta la "confidenza" nella guida notturna. Le dimensioni del fascio luminoso, largo e profondo, sono determinate dalla particolare angolazione riflettente, studiata al computer; il faro indirizza infatti il fascio luminoso con grande precisione attraverso le sottili lenti di plastica esterne senza bisogno delle classiche lenti sfaccettate (spesse e

pesanti) che, tra l'altro, assorbono parte dell'illuminazione. Anche al retrotreno il faro è doppio; si tratta di originali luci stilizzate, integrate perfettamente nel codino della Varadero, che forniscono una luce chiara e ben visibile per chi segue. Ed anche i "massicci" indicatori di direzione anteriori e posteriori sono molto luminosi e ben visibili a grande distanza.

Strumentazione Integrata

La Varadero sfoggia un cruscotto di tipo automobilistico; accoglie il contachilometri elettronico ed il

tachimetro analogico, che contiene a sua volta un display a cristalli liquidi (LCD) con contachilometri ed orologio, nonché la spia della riserva. Il contachilometri parziale ha una doppia funzione e può essere impostato per due tragitti diversi (totale ed a "tappe"). Al centro del cruscotto hanno trovato posto il termometro dell'acqua, le spie degli indicatori di direzione, nonché la spia della riserva (4 litri).



*Equipaggiamento***Il Grandissimo Serbatoio**

L'enorme serbatoio da 25 litri della Varadero è il più grande mai montato su una moto di questa classe. Regala alla Varadero un'autonomia d'esercizio di quasi 300 chilometri tra un rifornimento e l'altro! La pompa elettrica integrata nel serbatoio stesso è esente da manutenzione periodica ed affidabile in ogni situazione.

Manubrio in Acciaio

Il "classico" manubrio in acciaio tubolare verniciato di nero sostiene i comandi e gli ampi specchietti retrovisori (regolabili). In linea con la vocazione "Adventure Sports" del veicolo, vi sono anche un paio di grossi paramani in plastica, che

proteggono efficacemente le mani da vento, pioggia, freddo ed eventuali detriti. In caso di guida in condizioni di freddo estremo, si può ricorrere perfino allo scaldamanopole (opzionale).



Equipaggiamento

L'Ampio e Comodo Sellone Biposto

Per offrire il massimo comfort al guidatore ed al passeggero, l'ampio sellone biposto (con "due selle singole") ha forme ed imbottiture differenziate fra parte anteriore e posteriore, nonché un comodo rivestimento della seduta. Oltre a fornire un ampio e comodo appoggio nei lunghi tragitti, la sella presenta anche una parte centrale in rilievo, che impedisce al passeggero di scivolare avanti e indietro nelle fasi di accelerazione e frenata, fornendo inoltre un sostegno aggiuntivo al guidatore. Sotto la sella c'è ampio spazio a disposizione, dove

è possibile riporre l'antifurto ad U, gli attrezzi ed altri piccoli oggetti di uso comune. Sotto la parte anteriore c'è invece il vano batteria, la scatola dei fusibili ed altre componenti elettriche di facile manutenzione.

Un piccolo cavalletto fissato alla parte inferiore della sella sostiene la parte posteriore del serbatoio, al fine di facilitare l'eventuale sostituzione delle candele del motore.

Cerchi in Alluminio e Pneumatici Radiali

Al contrario di molte altre moto della categoria, equipaggiate con le "classiche" ruote a raggi, la Varadero

viene proposta con ruote in alluminio stampato di tipo stradale, che ne mettono in risalto la propria predisposizione al turismo veloce. Verniciate in grigio scuro metallizzato, montano pneumatici radiali perfetti per le alte prestazioni dinamiche del mezzo. Assicurano inoltre un ottimo comportamento in autostrada ed un buona tenuta di strada dappertutto. Anche la ruota anteriore da 19 pollici svolge un ruolo fondamentale nella stabilità alle alte velocità e nella maneggevolezza della Varadero.



Equipaggiamento

Grande Capacità di Carico

Come la maggior parte delle "Adventure Sports", la Varadero nasce con un grande e robusto portapacchi posteriore di serie, ove è possibile sistemare tutti gli oggetti che si vogliono avere a portata di mano in viaggio. Originale è invece la realizzazione del pezzo unico di resina stampata che integra nel medesimo "design" il portapacchi vero e proprio e le maniglie di sostegno del passeggero. Al contrario dell'alluminio, la resina stampata non trattiene infatti né il calore né

il freddo, mantenendosi quindi sempre esteticamente (e praticamente) gradevole anche in condizioni climatiche estreme.

Accessori Disponibili a Richiesta

La Varadero disporrà di un'ampia gamma di accessori aventi lo scopo di esaltarne le doti di GT adatta alle lunghe percorrenze. Tale gamma dovrebbe includere:

- Borse laterali amovibili, studiate appositamente per questo modello e realizzate nei colori presenti in gamma
- Grande bauletto posteriore (con serratura)
- Scaldamanopole
- Cavalletto centrale



Caratteristiche Tecniche**Caratteristiche Tecniche****Varadero**

Motore	2 cilindri a V di 90° raffreddato a liquido, 4 tempi, 4 valvole per cilindro, bialbero (DOHC)
Alesaggio × corsa	98 × 66 mm
Cilindrata	996 cc
Rapporto di compressione	9 : 1
Carburatori	2 da 42 mm a valvola piatta (tipo CV)
Potenza massima	95 CV a 8.000 giri/minuto (DIN) (70 kW a 8.000 giri/minuto)
Coppia massima	10,1 Kgm a 6.000 giri/minuto (DIN) (99 Nm a 6.000 giri/minuto)
Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato con anticipo elettronico
Avviamento	Elettrico
Cambio	5 rapporti
Trasmissione finale	Catena sigillata O-ring
Dimensioni (L × L × A)	2.295 × 880 × 1.460 mm
Interasse	1.560 mm
Altezza sella	845 mm
Altezza da terra	195 mm
Capacità serbatoio carburante	25 litri (4 litri di riserva compresi)
Ruote anteriore/posteriore	a 3 razze in alluminio pressofuso a sezione alveolare
Pneumatici anteriore	110/80 R19 59H (radiale)
posteriore	150/70 R17 69H (radiale)
Sospensione anteriore	Forcella telescopica idraulica con steli da 43 mm, escursione 175 mm
posteriore	Pro-Link con molla regolabile nel precarico, escursione 155 mm
Freno anteriore	Doppio disco idraulico da 296 × 4,5 mm con pinze a triplo pistoncino (Dual CBS) e pastiglie in metallo sinterizzato
posteriore	Disco idraulico da 256 × 5 mm con pinza a triplo (Dual CBS) pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato
Peso a secco	220 Kg