

€ 16.190

# HONDA VTX 1800

Mit dem Drehmomentbullen VTX 1800 hat Honda der Konkurrenz gezeigt, wo cruisertechnisch der Hammer hängt.

**H**onda ging beim Design der VTX 1800 ganz neue Wege, die von anderen Herstellern mehr oder weniger kopiert wurden. Die langgestreckte Linienführung mit dem oberarmdicken Auspufftopf und den Leichtmetall-Schmiederrädern ist im Moment mega-in.

52 Grad Zylinderwinkel ist bei Honda ein bekanntes Maß. Ebenfalls Markenzeichen sind Dreiventiltechnik und der Hubzapfenversatz von 76 Grad, der gemeinsam mit einer Ausgleichswelle die Vibrationen an den Zügeln hält. Streng genommen kein „echter“ V also, aber dafür ein um so eindrucksvollerer. Der exakt 1795 Kubikzentimeter messende und mit Saugrohreinjection sowie geregelter Kat ausgestattete schwere Bube drückt gute und dennoch versicherungsgünstige 97 PS bei bereits 5000/min auf die Messrolle. Das maximale Drehmoment beträgt sage und schreibe 156 Nm bei 3000/min. Mächtig Druck von unten und Maximalpower bei Drehzahlen, die für andere Motorräder die Mitte markieren. Der lange Hub von 112 Millimetern spielt hier eine gewichtige Rolle. Damit lässt sich's trefflich cruisen, und wer will, kann durchaus auch mal eine etwas flottere



Das VTX-Fahrwerk funktioniert nach Cruiser-Maßstäben ordentlich. Die Bremsen sind top.

Gangart einlegen. Den charakterstarken Auftritt hat die VTX beim Fahren in der höchsten Gangstufe, dem Fünften, wo das Gas einfach nur mal kurz gezupft werden will. Schon drückt die Fuhre mächtig nach vorn. In den unteren beiden Gängen wird der Schaltvorgang stets von einem lauten

*Mit ihrem bulligen V2 und wuchtigem Design war und ist die VTX Protagonistin aktueller Cruisertechnik.*

„Klack“ begleitet. Der wartungsarme Kardanantrieb zeigt trotz langer Schwinge eine gewisse Aufstellneigung beim Beschleunigen oder Schalten. Daher sollte vor Kurven bereits der richtige Gang eingelegt sein, um eine klare Kurvenlinie zu zirkeln und nicht unnötig an Bodenfreiheit zu verlieren.

Da wir gerade von Bodenfreiheit sprechen: Bei sportlicher Fahrweise (wozu der Bolide durchaus verleitet), gerät die VTX an ihre Grenzen. Es schrabbt und kratzt, dass sich die Fahrwerksbalken biegen. Auf schnell überfahrenen Bodenwellen kommen die Federelemente nicht mit der Dämpfung hinterher. Dennoch verdeutlicht das Fahrwerk den Quantensprung, den Cruiser im letzten Jahrzehnt gemacht haben. Keine schaurig kurzen Federwege mehr, kein honigzähes Handling und auch keine Gruselbremsen. Alles bewegt sich auf einem guten Niveau. Die Upside-down-Gabel vorn ist mit ein Stilmittel der VTX und funktioniert für Cruiserverhältnisse ordentlich. Hinten tun's zwei konventionelle Federbeine, die sich an der Stahlrohrschwinge abstüt-

zen. 130 und 100 Millimeter Federweg reichen fürs typische Dahingleiten aus, eine Einstellmöglichkeit gibt es nur in der Federbasis hinten. Die Bremsanlage mit Sechskolben-Festsattelzangen vorn und Single-CBS verzögert sehr gut und ist ordentlich dosierbar.

Zur Ausstattung zählen ein riesiger Scheinwerfer mit Lampenschirm, der glatt von einer alten Dampflok stammen könnten, der dicke analoge Tachometer mit Digitalanzeige für Tages- und Gesamtkilometer sowie Kontrollleuchten in polierter Abdeckung für die obere Gabelbrücke, zwei komfortable Sitzplätze und jede Menge Chrom. Bei über 16.000 Euro Kaufpreis sollte man allerdings einen klappbaren Tankdeckel und ein zentrales Lenkschloss erwarten können. □

Hubraum	1795 cm <sup>3</sup>	G-KAT
Leistung/Drehzahl	97 PS (71 kW)/5000/min	
Maximales Drehm./Drehzahl Motor	156 Nm/3000/min	
Kraftübertragung	2-Zylinder, V-Motor, flüssigkeitsgekühlt, ohc, 3 Ventile pro Zylinder, Einspritzanlage	
Abgasreinigung	5 Gänge, Kardan	
Höchstgeschwindigkeit	SLS, G-Kat	
Tankinhalt	190 km/h	
Gewicht/Zuladung	17 l	
Rahmen	341/197 kg	
Federweg vorn/hinten	Stahl-Rundrohr-Doppelschleifenrahmen	
Sitzhöhe	130/100 mm	
Leistungsvariante	693 mm	
Farben	keine	
	Schwarz, Rot-Metallic	



*Hondas Design mit langgestreckter Linienführung, oberarmdickem Auspufftopf und Leichtmetall-Schmiederrädern kommt beim Kunden gut an.*

Motor	Fahrwerk	Handling	Bremsen	Sozjus	Langstrecke
●●●●●	●●●●○	●●●●○	●●●●●	●●●○○	●●●●○