

Es muss nicht immer Harley Davidson sein. Mit dem VT 1300 CX bringt Honda einen eigenständigen, interessant-auffälligen Chopper im Stil der Sechzigerjahre auf den Markt, der sich vor der US-Konkurrenz durchaus nicht zu verstecken braucht.

TEXT: **ANDREAS FISCHER** | PHOTOS: **MATHIAS HOFSTETTER**

MIT DEM EASY RIDER AN DEN SEE



— **DIE TIEFLIEGENDE, CHROMGLÄNZENDE VT 1300 CX** mit der weit vorgestreckten Gabel wirkt sehr amerikanisch und unterscheidet sich deutlich von den gängigen Harley-Kopien. Ich hatte noch nicht darauf Platz genommen, als ich zum ersten, aber nicht zum letzten Mal gefragt werde, wer diesen elegant-luftigen Chopper gebaut habe. Bei der Auskunft, er komme, so wie er dasteht, direkt aus den Produktionshallen von Honda, gibt's grosse Augen. In God's own Country heisst die von Honda USA gestylte VT 1300 CX «Fury». Hierzulande darf dieser Name aus Markengründen nicht benutzt werden. Doch da Chopper nun einmal Eigennamen haben müssen, wird die VT 1300 CX wohl auch hier, zumindest inoffiziell, Fury gerufen werden.

SO AUTHENTISCH und doch eigenständig wie die Honda VT 1300 CX vermittelte noch kein Nippon-Chopper die Ästhetik der Sechzigerjahre. Auch der langhubige Motor lässt – obwohl bei der Lautstärke vor den Vorschriften kuschend – echtes V2-Feeling aufkommen.

Den Kopf im Fahrtwind sitze ich tief über dem Boden, Beine und Arme choppertypisch vorgestreckt, cool und überraschenderweise durchaus bequem. Der Blick streift den schön geformten, verchromten Scheinwerfer und das weit vorauslaufende, schmale Vorderrad. So brausten 1969 Peter Fonda und Denis Hopper als Easy Rider über die endlosen Highways. Laut Honda soll der Inhalt des schmalen Tropfentanks für 250 km reichen. Je nach Fahrweise sollte der vom Werk errechnete Verbrauch von fünf Litern auf 100 km jedoch «cum grano salis» genommen werden.

Fury heisst Zorn. Ob 58 PS aus 1312 Kubik diesem Namen gerecht werden, bleibe dahingestellt. Doch das interessiert Chopper-Fans auch nicht wirklich. Ihnen genügt es, sich von der früh anliegenden Drehmomentwoge durch die Gegend tragen zu lassen. Die Fury fährt sich keineswegs so unhandlich, wie 58 Grad Lenkwinkel, 90 cm Vorlauf und der Radstand von 1805 Millimeter vermuten liessen. Für einen Chopper ist sie



DIE FURY ist bis in die Details sauber verarbeitet und stilsicher gestaltet. Der Sensor, mit dem die Sicherheit beim Bremsen mit dem kombinierten CBS-ABS-Systems erkaufte wird, ist klein und fällt kaum auf. Mit verchromtem Plastik dagegen gehen die Japaner ziemlich verschwenderisch um ...



sogar erfreulich agil und meistert auch einmal eine Passkehrer. Wer sein Töffglück allerdings auf einer 26-Pässe-Fahrt sucht, findet dafür geeignetere Motorräder. Auf der offenen Landstrasse jedoch und von Highways träumend, kann man sich in die Fury richtig verlieben.

Der V2-Motor erweist sich als wunderbar elastisch. Selbst auf der Autobahn gibt sich die mit Einspritzung und geregelten Katalysatoren ausgestattete Maschine nicht gestresst. Verzögert wird vorn und hinten mit je einer Scheibe, wobei das «Honda Combined ABS» dafür sorgt, dass auch bei einer Schreckbremsung nichts anbrennt. Allerdings wirkt die Vorderbremse etwas stumpf und verlangt einen kräftigen Griff. Aber das sind wir uns ja auch von Harley & Co. gewohnt.

Zwei Merkmale unterscheiden den Honda-Chopper jedoch von den US-Vorbildern: Anstelle eines Zahnriemens überträgt ein Kardantrieb die Kraft auf den Hinterrreifen, und der 52-Grad-V2-Motor ist wassergekühlt. Den schmalen Kühler haben die Ingenieure kaum sichtbar zwischen den vorderen Rahmenrohren versteckt. Honda-typisch sind das leicht schaltbare Getriebe und die saubere Verarbeitung. Kabel und Schläuche sind sauber und weitgehend unsichtbar verlegt. Das mehrfach einstellbare Federbein versteckt sich, wie es sich gehört, unter der stilechten Hardtail-Optik. Alles glänzt und glitzert. Das Verchromen beherrschen die Japaner, wie kaum jemand. Allerdings auch das Verbauen von verchromten Plastikteilen.

Der Motor bollert und vibriert durchaus kernig, wenn auch unseren Vorschriften entsprechend (leider) nicht ganz so heftig, wie Grösse und Design versprechen. Dennoch ist die Fury nichts für menschenscheue Leute: Überall fällt sie auf, sorgt für verdrehte Hälse und beim Anhalten wird man unweigerlich in Gespräche über die spezielle Ästhetik dieses Choppers verwickelt. ●

UNSER TESTFAHRZEUG

Honda VT1300 CX C-ABS

Motor: Flüssigkeitgekühlter 52°-Zweizylinder-V-Motor
Hubraum 1312 cm³, Getriebe: 5-Gang, Kardan

Max. Leistung: 42,5 kW (58 PS) bei 4250 U/min

Max. Drehmoment: 107 Nm bei 2250 U/min

Radstand: 1805 mm

Sitzhöhe: 678 mm

Rad vorne: 9 Speichen, Pneu 90/90

Rad hinten: 7 Speichen, Pneu 200/50R

Leergewicht: 309 kg

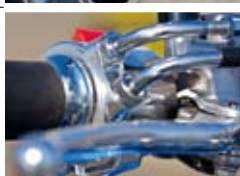
Preis: Fr. 19'840.- (Farben: blau, schwarz)

Testfahrzeug zur Verfügung gestellt von:

Holliger Honda Center AG
Schöneeggstrasse 10, Zürich
Tel. 044 242 68 65, www.hondacenter.ch

Händler am Zürichsee:

2-Rad Sport AG Peter Sommer, Seestr. 367, Au
Tel. 044 781 43 33, www.moto-sommer.ch



DAS MEINT DER TESTFAHRER:



«Ein eigenständiger, puristischer Chopper, der echtes Easy-Rider-Gefühl vermittelt. Dass unter dem Chrom auch ziemlich viel Plastik verarbeitet ist – was soll's, das rostet wenigstens nicht und der so luftig wirkende Töff wäre sonst wohl noch schwerer geworden.»

ANDREAS FISCHER