

VT1300CX

2010 Presseinformation



Einführung

Chopper stellen eine eigenständige Facette in der Motorradwelt dar. Kreiert, gebaut und gefahren werden sie von Motorrad-Enthusiasten, die ihre Passion für diese spezielle Art von Zweirad-Fahrzeugen abseits des Mainstreams einfach ausleben. Chopperfahren bewegt sich technisch wie optisch abseits vorgegebener Bahnen und ist immer die Folge höchst individueller Beweggründe – vielleicht setzt es deshalb so viele Emotionen frei. Chopperfahrer heulen nicht mit der Meute, Chopperfahrer gehen ihren eigenen Weg.

Auch im Genre der Chopper fand über die Jahrzehnte hinweg eine Entwicklung statt. Konstrukte früher Jahre, die meist auf Initiative kreativer Eigner entstanden, führten zu immer weiteren Innovationen sowohl optischer wie auch technischer Natur. Dies hat in der Tendenz dazu geführt, dass Chopper verstärkt zu Kunstwerken auf Rädern mutierten, die gleichzeitig von einem wachsenden Liebhaberkreis nurmehr begehrt werden konnten.

So gesehen ist die neue Honda VT1300CX ein absolutes Original des Chopper-Genres, das die Inspiration der wilden Jahre mit modernem Denken der Gegenwart verschmelzen lässt. Ihr radikales Konzept, konsequent in ansprechender, gleichwohl höchst individueller Form umgesetzt, wird nun dank kostengünstiger Großserienfertigung einem breiteren Kundenkreis zugänglich gemacht.

Die VT1300CX ist choppertypisch ein absoluter Eyecatcher, eine optische Augenweide, und bereitet großartigen Fahrspaß. Feeling und Sound transportieren hundertprozentiges Chopper-Vergnügen. Gleichzeitig jedoch genügen sowohl Funktionalität als auch konstruktive Qualität sowie mechanische Zuverlässigkeit allen Ansprüchen, die man an eine Honda stellen darf – und dies zu einem erschwinglichen Preis.

Entwicklungskonzept

Manche Produkte lassen Rückschlüsse auf jene Personen zu, die am Entstehungsprozess beteiligt waren. Bei Honda sind dies immer Entwickler mit Benzin im Blut. Die neue Honda VT1300CX ist ein gutes Beispiel dafür, was passiert, wenn Designer und Ingenieure aufgefordert sind, ihre Passion und ihre Phantasie auszureizen. So geriet dieses Motorrad zu einem Meilenstein – das kreative Konzept ist atemberaubend, auch der optische Auftritt setzt Maßstäbe und dürfte vielen, Motorrad-Liebhabern wie auch Bewunderern und Passanten, die nur zufällig des Weges kommen, den Kopf verdrehen.

Die VT1300CX sieht großartig aus und fühlt sich großartig an. Optik, Fahrdynamik und Sound sind stimmig komponiert. Besitzerstolz und Fahrspaß reichen sich gegenseitig die Hand. Das Gesamtwerk fällt absolut überzeugend aus. Und dies ist nicht der Fall, weil irgendein Rezept oder eine bewährte Formel verwendet wurde, sondern weil alle an der Entstehung Beteiligten ein Stück ihrer Persönlichkeit und ihrer persönlichen Chopper-Idealvorstellung einfließen ließen. Nur so war es möglich, dass am Ende ein spezielles Produkt auf zwei Rädern zur Serienreife entwickelt werden konnte – ein Chopper, wie er sein soll. Aber mit den Qualitäten einer Honda.

Der Entstehungsprozess der VT1300CX stellte eine spezielle Herausforderung dar. Zur gestellten Aufgaben gehörte es, eine Balance zu finden zwischen den optischen Anforderungen einerseits und der technischer Umsetzbarkeit andererseits. Typischer Chopper-Look mit weit gestreckter Telegabel und langer Radstand galt es in Einklang zu bringen mit Fahrwerks-Geometriedaten, die ein unkompliziertes und sicheres Fahrverhalten ermöglichen. Diese Zielvorgabe wurde auf überzeugende Weise erreicht.

Design

Die Designarbeiten wurden ausgehend von einem Rahmen mit hohem Steuerkopf und luftiger Optik im Vorderbau begonnen. Anstelle weiterer Vorgaben war in erster Linie Kreativität, verbunden mit Flexibilität gefragt – ein sicher ungewöhnlicher Ansatz im industriellen Fahrzeugbau. Die Designarbeit wurde in enger Kooperation zwischen amerikanischen Honda Mitarbeitern (Honda Research America – HRA) und den Honda Ingenieuren des Stammwerks in Japan (HGA) ausgeführt. Im Laufe der Entwicklung wurden unzählige Design-Entwürfe und sogenannte "Mock-up"-Prototypen aus Modellier-Ton angefertigt.

Das fertige Endprodukt, die Honda VT1300CX, präsentiert sich als veritabler Chopper-Traum. Klassisches Profil und der optische Auftritt sind absolut unverwechselbar. Dazu lockt dieses Bike geradezu unwiderstehlich, sofort aufzusteigen und damit eine entspannte Tour in Angriff zu nehmen. Das Ganze ohne funktionelle Einschränkungen, die Choppem sonst zu gerne mit in die Wiege gelegt sind. Die Honda VT1300CX lässt sich leicht und sicher händeln, zaubert mit der lässig pulsierenden Motorcharakteristik ein Lächeln auf die Lippen und verspricht dank problemloser Bedienungsfreundlichkeit Fahrfreude pur. Kurzum: auch wenn wir es mit einem Chopper zu tun haben, so eben doch auch mit einer hundertprozentigen Honda.

Für Cruiser und Chopper spielt das Design selbstredend eine besondere Rolle. Der Fokus bei der VT1300CX lag auf der choppertypisch gestreckten Erscheinung sowie einer speziellen optischen Balance. Der Anteil gefüllter und leerer Raumteile wurde mit größtmöglicher Sorgfalt ausgearbeitet. Trotz des beherrschenden Motorblocks gelang es so, eine ungewöhnlich luftige Optik, speziell im vorderen Fahrzeugbereich, zu erzielen.

Der relativ hoch platzierte Lenkkopfbereich hat eine "Durchsichtigkeit" zur Folge. Dieser Effekt, der durch den großen Abstand zum Zylinderkopf noch unterstrichen wird, war absolut erwünscht. Zur charakteristischen Optik tragen der langgestreckte und nach oben aufgereckte Benzintank sowie die als Kontrapunkt besonders tief platzierte Sitzmulde bei. Eine kontrastreiche Kombination bilden auch der besonders breite 200 mm Hinterradreifen sowie der nur 90 mm schmale Vorderradpneu. Ein markantes Styling-Merkmal ist dazu der eng anliegende Vorderradkotflügel, der die schlanke Erscheinung der VT1300CX nochmals unterstreicht. Besonders ins Auge fallen auch die außergewöhnlich designten Gussräder vorne mit neun und hinten mit sieben Speichen.

Eine klare Linienführung unterstreicht das Konzept der VT1300CX. Ein puristischer Chopper, eine unverwässerte Fahrmaschine, die auch nach dem Anhalten eine blendende Figur abgibt. Klassische Ansätze sind nicht von der Hand zu weisen. Der Radstand beläuft sich auf stattliche 1.805 Millimeter. Hardtail-Look und tiefe Sitzposition werden durch den gestreckten Vorderbau noch unterstrichen, trotzdem ist für Fahrer wie Beifahrer für ausreichend Federungs- und Fahrkomfort gesorgt.



Farb-Konzept

Typisch für Honda ist die qualitativ hochwertige Verarbeitung, die bis in Details auch strengsten Blicken standhält. Dies betrifft zum Beispiel den formschönen, verchromten Frontscheinwerfer, der Rahmen wie Gabelwerk trefflich akzentuiert. Oder das moderne LED-Rücklicht, das die Form des eleganten Hinterrad-Kotflügels harmonisch übernimmt. Der Kardanantrieb auf der linken Schwingenseite wurde besonders glattflächig gestaltet. Spezielle gestalterische Aufmerksamkeit wurde den Schalldämpfern der aufwändig verchromten Zweirohr-Auspuffanlage gewidmet. So wurde Stück für Stück und bis ins Detail ein Chopper-Motorrad der absoluten Sonderklasse realisiert. Jedoch eines, das seinen Besitzern auch nach dem Kauf noch finanziellen Spielraum übrig lässt.

Die VT1300CX ist in zwei Farben lieferbar. Ein sorgfältig komponiertes Metallic-Blau unterstreicht die extravagante Linienführung, die schwarze Variante betont die schlanke Silhouette auf besonders distinguierte Weise.

Farben

- Graphite Black
- Glint Blue Wave Metallic

Motor

Der Zweizylindermotor ist das Herzstück der VT1300CX. Angenehm rhythmisches Pulsieren durchströmt die Maschine nach dem Starten des Triebwerks mit mächtigen 1312 Kubikzentimetern Hubraum. Der flüssigkeitsgekühlte V-Twin mit 52 Grad Zylinderwinkel basiert auf dem Motor der bewährten VTX1300. Der Motor ist mit einer modernen PGM-FI-Benzineinspritzung und geregelten Katalysatoren (Euro 3) ausgestattet. Die spezielle Laufcharakteristik ist durch gleich zwei Ausgleichswellen und eine Kurbelwelle mit nur einem Hubzapfen für beide Pleuel bedingt.

Die Motortemperatur wird von einem Wasserkühler, der unauffällig zwischen den vorderen Rahmenrohren platziert ist, in Zaum gehalten. Zum ausgesprochen cleanen Look der VT1300CX trägt bei, dass der obere Kühlflüssigkeitsschlauch weitgehend unter der Zylinderkopfabdeckung verborgen werden konnte. Die komplett neu gestaltete Auspuffanlage sorgt in Verbindung mit neuen Nockenwellen nicht nur für überwältigend entspannte Kraftentfaltung, sondern dazu für angenehmen Sound bei langsamer wie beschwingter Fahrt.

Der geringe Kraftstoffverbrauch von nur 5 Litern auf 100 km (von Honda gemäß WMTC - World Motorcycle Test Course - ermittelt) in Verbindung mit dem Hinterrad-Kardantrieb, der unterwegs keinerlei zusätzliche Aufmerksamkeit oder Pflege-Aufwand erfordert, tragen ebenfalls einen Teil zum unbeschwerten Fahrvergnügen bei. Fahren und Genießen lautet schließlich die Chopper-Devise, nicht Schrauben oder mit öligen Händen das Bike pflegen.

Fahrwerk

Das Chassis der VT1300CX ist lang und niedrig gehalten und bildet so die Ausgangsbasis für unverwässert cleanen Chopper-Look. Außergewöhnliche Designkunst trägt dazu bei, dass das aus Stahlrohr gefertigte Fahrwerk und der mächtige Motorblock des V-Zweizylinders perfekt harmonisieren und eine ansehnliche, optisch fluide Einheit bilden.

Besondere Akzente setzen der schlanke, liebevoll modellierte Tank, die Doppelsitzbank mit tiefer Mulde für den Fahrer, der speziell geformte Lenker und der formschöne Chrom-Scheinwerfer. Die mit 45 Millimeter Standrohrdurchmesser kräftig dimensionierte Telegabel führt das 21 Zoll große Vorderrad in vergleichsweise flachem Winkel. Dank der ausgeklügelten Fahrwerksgeometrie ist jedoch unter allen Umständen für sichere Straßenlage und problemloses Handling gesorgt.

Was mangels sichtbarer Stoßdämpfer auf den ersten Blick wie ein Starrheck aussieht, ist jedoch eine Aluminium-Zweiarmschwinge, die über ein verdeckt platziertes Monoshock-Federbein abgedefert wird. Auch Chopper-Fahrern hält Honda die Option nicht vor, ein persönliches Setup einzustellen. Zugstufe als auch Federvorspannung des Stoßdämpfers sind mehrfach einstellbar.

Die individuell designten Gussfelgen nehmen hydraulisch betätigte Scheibenbremsen auf. Vorne verzögert eine Scheibenbremse mit 336 Millimeter Durchmesser, hinten ein Exemplar mit 296 Millimeter.

Die neue VT1300CX ist auch in einer Combined ABS-Version lieferbar. Hier verbindet Honda seine bewährte Kombibremse mit den Vorteilen seines erfolgreichen ABS-Systems. Optisch unterscheiden sich die Standard-Version und die Combined ABS-Version nur durch die Bremszangen. Der ABS-Modulator ist optisch kaum wahrnehmbar unterhalb der Hinterradschwinge untergebracht. An Stelle der kompakten Zweikolbenbremszange der Standardversion greift bei der Combined ABS-Version eine Dreikolbenbremszange auf die vordere Bremsscheibe. Am Hinterrad wird die Einkolbenbremszange durch ein Doppelkolben-Exemplar ersetzt. Außerdem sitzt auf den Bremsscheiben je ein Impulsring, dessen Rotation permanent vom ABS-System überwacht wird.

Der ABS-Teil des hocheffektiven Combined-ABS-Systems arbeitet genauso wie bei anderen ABS-Modellen aus dem Hause Honda. Beim Bremsen auf unebenem oder rutschigem Untergrund reagiert das hochpräzise System sofort auf kleinste Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den beiden Rädern. Es erkennt jede Blockiertendenz bereits im Ansatz und moduliert dann die Bremskraft so, dass noch ausreichend Bremswirkung für eine saubere und gleichmäßige Verzögerung zur Verfügung steht. Dies vermittelt dem Fahrer größeres Vertrauen bei kritischen Bremssituationen wie beispielsweise Schreckbremsungen oder bei widrigen Wetterbedingungen.

Die bei dieser Version verbaute Kombibremse verbindet das Bremspedal mit dem mittleren Kolben der Dreikolbenbremszange des Vorderrades. So wird bei kräftiger Betätigung der Hinterradbremse immer auch eine definierte Bremskraft auf das Vorderrad ausgeübt. Dabei sorgt ein Verzögerungsventil dafür, dass eine lediglich leichte Betätigung der Hinterradbremse, zum Beispiel bei Korrekturbremsungen während des Durchfahrens von Kurven, die Vorderradbremse nur wenig oder gar nicht in den Vorgang mit einbezieht.

Bei stärkerem Druck auf das Bremspedal wird die Vorderradbremse gerade so stark betätigt, wie es im Sinne eines zwischen Vorder- und Hinterrad ausgewogenen Bremsvorgangs erforderlich ist. Die übrigen zwei Kolben der Dreikolbenbremszange werden ausschließlich über den Handbremshebel angesteuert und funktionieren konventionell, liefern also eine starke und gut dosierbare Bremsleistung passend zum Konzept der VT1300CX.

Ein sicheres Fahrgefühl erfordert eine in jeder Hinsicht zuverlässige Bremsleistung. Gerade bei Cruisern mit geringer Last auf dem Vorderrad, bedingt durch langen Radstand und flach stehende Vordergabel, ist die Verzögerung an der Blockiergrenze schwerer zu dosieren als bei konventioneller Fahrwerksgeometrie. Die hochwertige Combined ABS-Version der VT1300CX bietet eine sauber dosierbare Kontrolle über das Bremssystem, so dass sowohl erfahrene als auch weniger erfahrene Biker in kritischen Situation jederzeit eine kraftvolle Bremswirkung abrufen können.



Optionales Honda Originalzubehör

Honda kommt Kunden entgegen, die ihre VT1300CX mit weiterem Zubehör individuell ausstatten möchten. Ab Verkaufsstart sind deshalb nachfolgende Artikel im Angebot:

- Eine Werkzeugtasche aus Leder, die stattliche 1,7 Liter Fassungsvermögen bietet .
- Eine Rückenlehne (aus verchromten Rundrohr) mit Kissen, die den Sitzkomfort für den Beifahrer weiter erhöht.
- Eine formschöne Windscheibe, die mit verchromten Halterungen am Lenker befestigt wird.
- Ein in Fahrzeugfarbe lackierter Bugspoiler.
- Eine verchromte Abdeckung als Ersatz für den demontierten Soziussitz.
- Transparent ummantelte Stahl-Kupplungs-, Gas- und Bremszüge.

Technische Daten

Allgemein		
Modell		VT1300CX
Motor		
Typ		Flüssigkeitsgekühlter SOHC 52° V-Twin
Hubraum		1.312 cm ³
Bohrung x Hub		89,5 x 104,3 mm
Verdichtung		9,2 : 1
Max. Leistung		42,5 kW / 4.250 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment		107 Nm / 2.250 min ⁻¹ (95/1/EC)
Leerlaufdrehzahl		900 min ⁻¹
Ölvolumen		4,3 Liter
Kraftstoffsystem		
Gemischaubereitung		PGM-FI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappendurchmesser		38 mm
Luftfilter		Papierfilter-Kartusche
Tankinhalt		12,8 Liter
Elektrik		
Zündsystem		Computergesteuerte Transistorzündung mit dreidimensionalem Kennfeld, 2 Zündkerzen pro Zylinder
Zündzeitpunkt		8° BTDC (idle) ~ 57.7° BTDC (5.250min-1)
Zündkerze		DCPR6E (NGK); XU20EPR-U (DENSO)
Starter		Elektrostarter
Batterie		12 V / 11,2 AH
Lichtmaschinenleistung		381 W
Scheinwerfer		12 V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 60 W x 1 (aufgeblendet)
Antrieb		
Kupplung		Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe		5-Gang
Primärübersetzung		1,758
Gangstufen	1	1,900
	2	1,231
	3	0,912
	4	0,757
	5	0,676
Endübersetzung		2,661
Endantrieb		Kardan
Rahmen		
Typ		Doppelschleifenrahmen aus Stahl

Chassis		
Abmessungen	(LxBxH)	2.575 x 900 x 1.150 mm
Radstand		1.805 mm
Lenkkopfwinkel		32°
Nachlauf		90 mm
Wenderadius		4,1 m
Sitzhöhe		678 mm
Bodenfreiheit		126 mm
Gewicht vollgetankt		303 kg (V: 128 kg; H: 175 kg), *309 kg (V: 131 kg; H: 178 kg)
Max. Zuladung		160 kg
Zul. Gesamtgewicht		463 kg , *469 kg
Radaufhängung		
Typ	Vorn	45 mm-Ø Teleskopgabel, 130 mm Federweg
	Hinten	Zweiarmschwinge mit Monoshock-Stoßdämpfer, Dämpfer-Zugstufe einstellbar, Federbasis 35-fach hydraulisch einstellbar, 95 mm Federweg
Räder		
Typ	Vorn	Leichtmetall-Gussfelgen, 9 Speichen
	Hinten	Leichtmetall-Gussfelgen, 7 Speichen
Felgenreise	Vorn	21M/C x MT2,15
	Hinten	18M/C x MT6,25
Reifengröße	Vorn	90/90 R21M/C ()
	Hinten	200/50 R18M/C ()
Reifendruck	Vorn	225 bar
	Hinten	280 bar (mit Passagier: 280 bar)
Bremsen		
Typ	Vorn	336 mm Einscheibenbremse mit Zweikolben-Bremszange (bzw. Dreikolbenbremszange bei Version mit Combined ABS*)
	Hinten	296 mm Einscheibenbremse mit Einkolben-Bremszange (bzw. Zweikolbenbremszange bei Version mit Combined ABS*)

* Combined ABS-Version optional erhältlich