

Honda VTX 1800C är ingen hoj för nybörjare. Cykelns kraftiga vridmoment och tyngd gör den till en utmaning i många lägen.



# En stor stark

Glidare med hög effekt kallas ofta **Powercruiser**. En av de första glidarna som fick namnet var **Honda VTX 1800C**. Den är ett bra val för dig som vill ha **en stor stark**.

## HONDA VTX 1800

<b>Motor</b> OHC, 52 graders V-twin, vattenkyld
<b>Borring/slag</b> 101/112 mm
<b>Slagvolym</b> 1795 cm <sup>3</sup>
<b>Kompression</b> 9:1
<b>Effekt</b> 83 hk/5200 rpm
<b>Vridmoment</b> 133 Nm/3100 rpm
<b>Bränslesystem</b> insprutning
<b>Kraftöverföring</b> 5-växlad låda, kardan
<b>Chassi</b> Stålrörssram
<b>Fjädring fram</b> Up-slidedown gaffel
<b>Fjädring bak</b> Två justerbara
<b>Broms fram</b> 2 st 296 mm skivor
<b>Broms bak</b> 1 st 316 mm skiva
<b>Däck fram</b> 130/70-18
<b>Däck bak</b> 180/70-16
<b>Sadelhöjd</b> 685 mm
<b>Hjulbas</b> 1715 mm
<b>Styrvinkel</b> 32 grader, försprång 146 mm
<b>Tankvolym</b> 18 liter
<b>Torrvtikt</b> 327 kg
<b>Toppfart</b> 196 km/h

**D**en starka motorn varken hostar eller hickar när jag drar runt gasrullen från joggingshastighet och högsta växel. Med skönt traktorliknande vrid tuffar den i hög fart förbi framförvarande bilar upp i högre hastigheter. När gasen släpps tillbaka tar motorbromsen över och farten minskar till mer lagliga och armvänliga 90 km/t. Jag sitter med händerna brett isär då Honda VTX 1800C är väldigt bred över styret. Det gör att vindfånget blir stort och luftmotståndet ansträngande i högre hastigheter. Därför är en vindruta på styret varken onödigt eller ovanligt som extratillbehör på begagnade exemplar. En fördel

med brett styre bortsett från att det ser maffigt ut är att den blir lättsvängd och lättmanövrerad i låg fart trots den höga vikten.

Vindruta är en vanlig förändring på VTX men än vanligare är att avgassystemet är utbytt. När VTX 1800C presenterades var det många som med avsmak stirrade på avgasröret som slutar en decimeter efter bakhjulet. Dessa många bytte helt sonika ut originalsystemet mot ett nättare men några glömde att den avancerade insprutningen är anpassad för originalröret med sämre motorgång som resultat. Således ska du som spekulant kontrollera hur bytet gått till och gärna även få med original avgassystem.

En sak som sällan byggs om på VTX 1800C är däremot bromsarna, anledningen är naturligtvis att dessa redan är så pass bra. Förutom rejäla skivor både fram och bak så är de sammanlänkade i ett system som Honda kallar CBS (Combined Brake System). Detta innebär att frambromsen aktiveras även om du bara använder fotbromsen vid exempelvis en panikbromsning. Fram sitter för övrigt trippelkolvsok på varje skiva medan det bak sitter dubbla kolvar.

Färden på min lånade VTX 1800C går genom en rondell och här märks det att markfrigången är ganska låg och underredet har en tendens att ta i marken. I övrigt är motorcykeln med

tanke på vikten och storleken lätt-hanterlig och inbjuder till mer fartfylld körning, ända tills vägen blir ojämn. Framgaffeln är uppochnervänd som på sportmotorcyklar vilket gör att den ser ultramodern ut och bak sitter dubbla ställbara dämpare. Dessa viktiga detaljer är däremot i klenaste laget vilket märks extra tydligt vid färd över gupp och svackor på en kurvig väg.

**INSTRUMENTERINGEN** på VTX 1800C sitter på styrkronan och innehåller en hastighetsmätare som påminner om dragracinghojarnas enkla klocka på styret. Varningslamporna är placerade i en konsol strax under och när det gäller knappar och reglage känns de gedigna och allt sitter där det förväntas. Just förarmiljön och komforten är något jag trivs mycket bra med. Sadeln är mjukt stoppad och även passagerarsadeln är av den bekvämare sorten och varken för hård eller mjuk. Mitt exemplar är utrustat med ett ryggstöd bakom passageraren vilket gör färden både tryggare och bekvämare där bak. En viktig sak speciellt vid längre körning (och åkning) är fotpinnarnas placering. Vanligt är att passagerarplatsens fotpinnar är placerade väldigt högt upp vilket ger en ansträngande benvinkel. På VTX 1800C sitter de däremot bra och passageraren har också bra framåtsikt.

De två cylindrarna är vinklade rätt rejält för att insprutningssystemet ska få plats däremellan. Framför motorn sitter en stor kylare som du ska kontrollera vid begagnatköp. Kolla att den inte är skadad då den sitter ganska utsatt bakom framhjulets stensprut.

Inga viktiga förändringar har skett med VTX 1800C bortsett från 2005 då den fick lite nya detaljlösningar. Bränsletanken på de första årsmodellerna är rätt liten med sina 17 liter och 2005 förstorades den till 18 liter. Samtidigt avlägsnades den valsade plåtkanten undertill och tanken fick en mjukare utseende. 2005 fick även instrumenteringen ny design liksom fotpinnarna. Vidare tillkom ett kromat och utanpåliggande expansionskärl mellan cylindrarna på vänster sida. Färgvalen på de svensksålda modellerna har alltid varit svart och mörkröd varav den sistnämnda funnits i två varianter. ◊

**JIMMIE ÖBOM**



**LOKFÖRARMILJÖ**

VTX har förutom hastighetsmätaren en rad varningslampor som sitter i en gedigen konsol på tanken.



**FRAMLYKTAN**

Lykthuset i kromad plast ger ett dåligt intryck, men både designen är helrätt och ljusbilden ger inget att klaga över.



**KOMBIBROMS**

CBS-bromsarna gör att bromskraften fördelas mellan fram och bakhjul. Kanske nödvändigt på 363 fulltankade kilo.



**STOR OCH STÅNKIG**

Två jättecylindrar och insprutning gav eko över customvärlden när VTX 1800C presenterades i Las Vegas 2000.



**KÄNNETECKEN**

Baklyset är en sådan typisk Hondadetalj som återkommer på märkets customhojor över åren.



**TUNG KARDAN**

På VTX känns kardanaxel helt rätt. Kanske är det cykelns i övrigt tunga framtoning som får drivningen att verka smidig.

## Handlarens råd Viktigt att titta på helhetsintrycket

**HONDA VTX 1800** är en sportigare customvariant som vi inte har haft några som helst problem med. Den har en kraftfull motor och går som tåget. Men även om den är snäll i gången så kan den tack

vare insprutningen och effekten dra iväg nästan som en sporthoj vid påslag så jag tycker inte det är en lämplig nybörjarhoj. Sen är den också rätt tung. Många åker på långresa med VTX och de verkar också nöjda.

Vid begagnatköp ska man kolla helhetsintrycket. Ser den inte fin ut utanpå så är den inte det heller. Det är en dyr hoj och ägaren bör ha varit rädd om den. Även

om den är begagnad ska den inte vara skrapad eller tappad. Vanliga tillbehör är sissybar, ruta, väskor och avgassystem. Många kunder har stört sig på att den är väldigt ljuddämpad även om jag tycker det lugnat sig lite till i år. Ett tag skulle varenda kund byta avgassystem men nu är det annorlunda faktiskt. ◊

**RUDIGER "FOTTA" FOITZIK**  
VD/SÄLJARE, FOTTAS MC I LUDVIKA



Sadeln på VTX 1800 är mjukt stoppad och föraren sitter som en kung. Begagnade cyklar är ofta utrustade med extra tillbehör.

# Långfärds custom

**Roland  
Gustavsson, 57**

**Yrke:** Uppläggare av vingdelar i Saabs kompositverkstad

**Bor:** Ljungsbro

**Familj:** Sambo, två vuxna barn

**Kört mc:** Återfall fem år sen

**Favoritvägar:** Kustvägen söder om Norrköping



**Roland Gustavsson** köpte **VTX 1800** eftersom han ville ha en sportigare customhoj. Med den har han och sambon kört touring i både **Skandinavien** och **Europa**.

**R**egnet öser ner när MC-Nytt träffar Roland Gustavsson men det är inget som stör varken honom eller hans sambo som åker bakpå. Denna sommar har de tourat runt dels på Åland och dels i Moseldalen med sin Honda VTX 1800 av 2004 års modell.

– Vi var 16 hojar från Cruisarklubben som åkte till Åland i

våras. Det var fint och rekommenderas varmt. Nu senast var vi sex stycken från klubben som åkte genom Tyskland ner till Mosel. Det blev 14 dagar och 300 mil innan vi var hemma igen, säger Roland.

För att VTX:en ska klara dessa strapatser är den utrustad med pakethållare, ryggstöd, vindruta, sidoväska och ryggstödsväska. Att få med sig packning för två

personer har därför inte varit några problem.

– Före Tysklandsresan fick vi tipset att bara packa gamla kläder för att kunna slänga dem eftersom. På så sätt rensades garderoben från gamla kalsonger och packningen blev lättare ju längre vi reste, säger Roland.

Att åka customhoj genom Europa låter som en riktig bedrift, särskilt

kanske för den som åker bakpå.

– Vi körde 70 mil i ett sträck från Berlin och hem utan att få minsta ont så den är jättebra att både åka och köra.

Roland är rätt lång (187 cm) och för honom passar den rymliga körställningen perfekt och även sambon trivs bra på passagerarplatsen. Förutom väskor och bekvämlighetsutrustning är motorcykeln trimmad med Power Commander samt Vance'n Hines avgassystem. Vid bänkkörning hos Beviks i Linköping visade mätaren 100 hästkrafter på bakhjulet.

– Jo den far iväg snabbt och på treans växel är det inte många som hänger med, säger Roland.

Har du haft några oförutsedda kostnader eller andra problem?

– Jag bytte köplingslameller men det beror nog mest på mig

Modell	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	Kommentar
BMW R 1200C					70	75	80	85	90	95	100		Dass ist ein chäppärrr
Harley-Davidson FXDX						105	109	112	115	118			Superglide med bromskraft
Harley-Davidson V-Rod									140	145	150	155	Harleys revolutionsmaskin
Honda VT 1100 C2		49	52	55	57	61	65	69					Inte lika vanlig som Intrudern
Honda VTX 1800									89	94	99	105	Inte för nybörjare!
Kawasaki Mean Streak									80	85	90	95	Prisvärd och kul att köra
Kawasaki VN 2000											110	115	Järltestor med massor av vrid
Suzuki VS 1400 Intruder	46	49	52	58	61	63	65	69	73	77			Klassiker som alltid funnits
Triumph Rocket III												140	För den som vågar!
Yamaha Road Warrior										110	115		Bästa powercruisern ever!
Yamaha V Max	48	52	56	60	64	68	72	76	80	84			öbergym motor

## »SOM TOURINGHOJ ÄR DEN PERFEKT«

själv. Jag gasar lite för mycket och sen är ju motorn trimmad också.

Vad finns det för nackdelar med VTX 1800?

– Den är lite knixig att köra i stan på grund av tyngden. Min är lite ryckig i motorn också efter trimningen.

Hur mycket bensin drar den?

– Den är väldigt törstig när man gasar på jämfört med standard VTX. Omkring litern per mil och vid normal körning drar den omkring 0,8.

Vad är modellens största fördel?

– VTX 1800 är stadig att åka på och speciellt på halvstora vägar är den helt underbar. Den är som ett landsvägslok och det går att köra riktigt snabbt med den.

Roland berättar att som bekvämast åker man mellan 90 och 100 km/h men att kryssa fram i 140 går också bra och stadigt. I Tyskland var han uppe i 170 och inte heller det var några bekymmer. VTX 1800 är stadig även i riktigt höga hastigheter.

Hur passar den för nybörjare?

– Jag kan inte rekommendera den till nybörjare för då är den nog lite för tung och »baxig«. Som touringhoj är den däremot perfekt och verkligen störtskön, säger Roland.

Roland Gustavsson köpte sin VTX 1800 ny för två år sedan. Första motorcyklarna avverkade han

däremot i tonåren och för fem år sedan kom återfallet då han köpte en Honda 1100 Shadow.

Varför valde du Honda VTX 1800?

– Jag gillar Honda och sen tycker jag den är snygg med rena linjer. Den är inte heller så bullig som många andra customhojor och dessutom lite sportigare, säger Roland. ◦

JIMMIE ÖBOM

### SERVICEKOSTNADER

100 mil	2379 kronor
600 mil	390 kronor
1200 mil	4809 kronor
1800 mil	1588 kronor
2400 mil	4809 kronor

(Cirkpriser Norrlands MC i Umeå)

### MC-Nytt igår...

Honda VTX 1800C är stor och mäktig, till och med vulgär (i positiv bemärkelse) i sin design och utstrålning. Den är en riktig boulevard-cruiser som inte lämnar någon oberörd. Den har den bredaste körställningen och största kubiken. Botteneffekten går ända in i själen och vridmomentet skrynklar asfalt! trots sin storlek och tyngd är den inte svårkörd.

FREDRIK LUNDGREN

IMC-NYTT 12/2001

### Verkstadens dom Inga typiska problem på VTX 1800

På alla motorcyklar är det viktigt att kolla så att serviceboken är ifylld och fullstämplad. Följer den inte med alls tycker jag det är ett ointressant köp. Annars när det gäller Honda så har de fem års garanti så jag skulle kolla efter en svensksåld hoj för att få del av den. Även där är förutsättningen att den servats och att boken är ifylld. Några

maskinella problem som är typiska för VTX 1800 finns inte. Det är en klockren hoj med fantastisk kvalitet och modellen har hängt med ett tag och är beprövad.

Den har ett ganska högt andrahandsvärde och det en tacksam modell att bygga vidare på om man är intresserad av sånt. Enda nackdelen med VTX 1800 är väl att den var för dyr första året eftersom Honda sänkte priset med 20000 kronor nåt år efter introduktionen.

◦

MIKAEL ANDERSSON

VERKSTADSCHEF, NORRLANDS MC I UMEÅ



## LÅT HÖSTEN KOMMA!

Undvik nackbesvär och förläng säsongen med en varm BUFF! F.F.H.V rekommenderar alla att använda Polar-Buff f.o.m 1/10

Köp den hos din MC-handlare eller hos [www.addnature.com](http://www.addnature.com)



Cyclone Polar Windstopper



Typhoon Polar Windstopper



Combi Polar Thermal



Polar



Polar Thermal



Combi Polar

(Föreningen för höjtkarnas välbefinnande)



# YAMAHA

## Specialisten i Småland!



YAMAHA  
5 YEARS  
WARRANTY

**Butik med stort sortiment!**  
Alltid fulladdad med reservdelar, tillbehör och personlig utrustning.  
Verkstad, service och MC-däck.

- MC, Mopeder
- Cross/Enduro
- Fyrhjulingar
- Båtmotorer

**Testa oss!**  
– Det lönar sig

Öppettider  
Vard. 9-18 (lunch 12-13)  
Lördagar 9-13

Storgatan 48, NÄSSJÖ  
Tel 0380-144 63  
Fax 0380-750 84  
[info@mascotmotor.com](mailto:info@mascotmotor.com)

MASCOT  
MOTOR

[www.mascotmotor.com](http://www.mascotmotor.com)

