

1987

VT500C var definitivt gået ud af produktion i 1986, men i Tyskland blev den gamle 1983-model stadig solgt og optrådte endda også i Hondas 1987-brochure og prisliste. Fra 1988 fandtes den ikke mere i brochure og prislister, men årskataloget fra Motorrad i starten af 1988 medtog den stadig og med en 1988-pris, som var højere end den officielle 1987-pris, så meget tyder på, at den sidste del af lageret først blev solgt i 1988.

VT700C Shadow

Til det sidste produktionsår skete en enkelt større ændring, idet den specielle envejs kobling blev erstattet af en traditionel hydraulisk betjent kobling uden friløb.

Honda-navnet på siden af motordækslerne havde hidtil været lakeret sorte, men fremstod nu i samme polerede letmetal, som resten af motordækslet. Desuden kom der nye farver på tekst og logo på tank og sidedæksel.

I 1986 havde både Honda-navnet og vingen på tanken haft farverne guld og orange, mens navnet i 1987 blev

sort med guld outline og vingen blev brun, orange og gul.

VT750C Shadow

Den oprindelige VT750C i 1983 havde typebetegnelsen RC14. Da man aht. importafgifterne i USA blev tvunget til at lave en 700 ccm model, fik den betegnelsen RC19. Den oprindelige VT750C (RC14) blev dog stadig produceret til andre markeder og fik også samme ændringer i 1986 som VT700C.

Mens VT750C/700C havde gået sin



sejrs­gang gennem tre år i USA, så havde markedet i Tyskland været overladt til Kawasakis VN750 Vulcan og Suzukis VS750 Intruder. Først med den nye model i 1987 blev VT750C for første gang udbudt på det tyske mar­ked.

Honda i Tyskland havde i første om­gang planer om, at udbyde VT750C både i en åben version med angive­ligt 63 HK (for en merpris på 200 DM) og i en version, som ved hjælp af ned­

drosling i indsugningen, kun ydede 50 HK.

Men da de første tests af den åbne version viste, at den kun gav 55 HK, så blev den hurtigt droppet og kun 50 HK versionen blev herefter forhand­let i Tyskland. Den fik typebetegnel­sen RC29.

Afsætningsmæssigt var succesen begrænset. Der blev kun solgt 600 stk i Tyskland i 1987.

VT1100C Shadow

1987-modellen blev så gennemgri­bende fornyet, at bortset fra nogle dele af motoren, er der meget lidt, som er fælles med de tidligere år­gange.

Honda havde nu lavet V-twin chop­pere i fire år, og var efter de indle­dende erfaringer med første genera­tions cyklerne klar til at se stort på gode fornuftige Honda-dyder og gøre chopperdesignet endnu mere udtalt.

Ved enhver fornuftig motorcykel er siddestilling, komfort og optimale køreegenskaber selvfølgelig meget vigtige faktorer. Men choppere er ikke fornuftsprægede. Når vægten lægges på stil, udseende og lyd, så er komfort og til dels køreegenska­ber noget, som bare må passes bedst muligt ind efterfølgende.

Det havde Honda lært fra starten,

I Hondas tyske salgsbrochure for 1987 optrådte der stadig en smuk og ungdommelig VT500C fra 1983. I 1986 og 1987 var sideskjoldene dog polerede i stedet for sortlake­rede. Kilde: Honda, Salgsbro­chure Vesttyskland, 1987



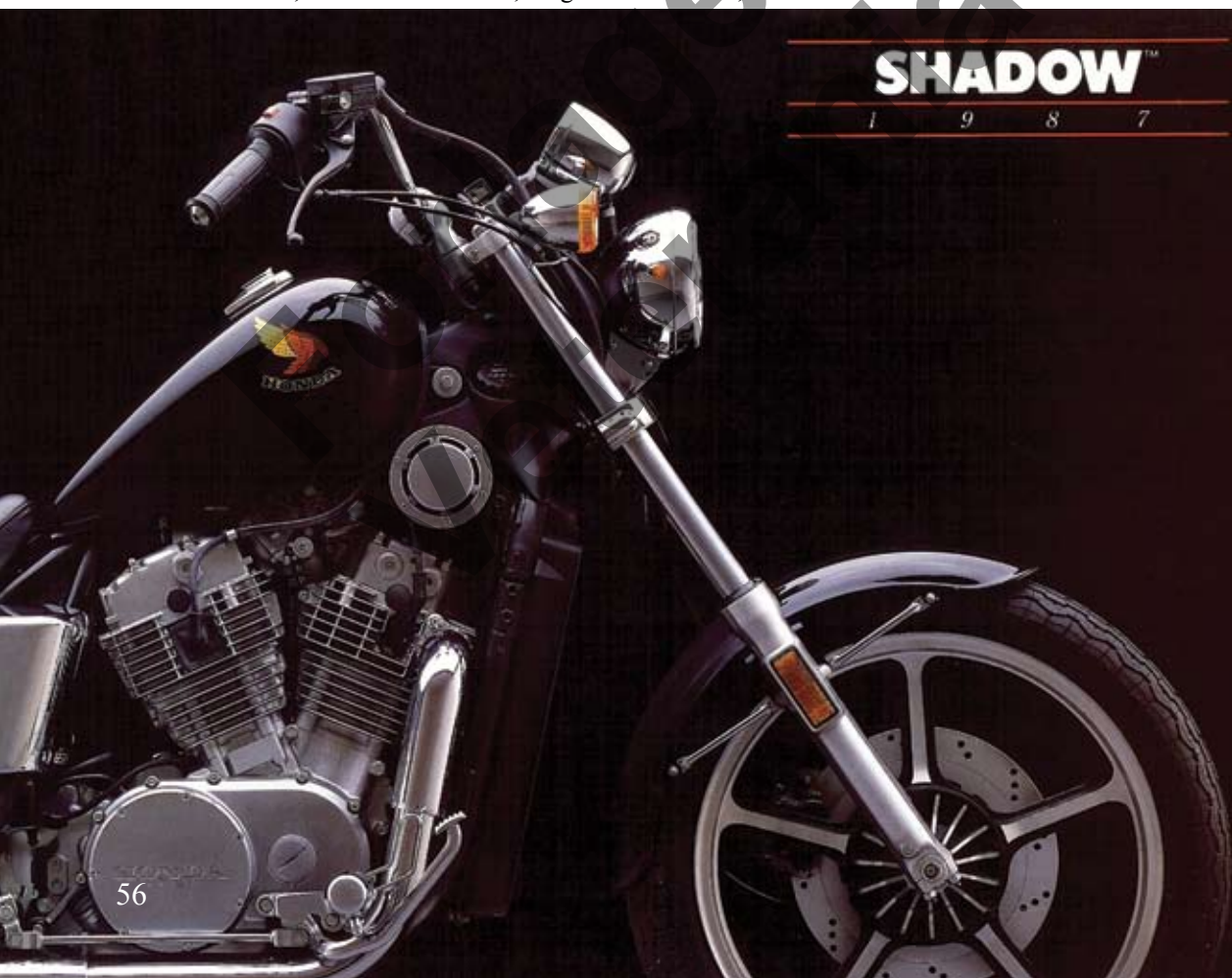
men med anden generation, som her påstås indledt med VT1100C i 1987, måtte de traditionelle udviklere til at sluge kameler på stribe.

Honda var verdens største motorcykelproducent. Op gennem 70erne havde de sat den europæiske og amerikanske motorcykelindustri til vægs med et hæsblæsende udviklingstempo, hvor nye modeller og

tekniske nyskabelser konstant blev kastet på markedet. Derfor må det specielt for Honda have været et kulturchok, da Shadow-serien begyndte sin egen udviklingsretning. En retning, som de erfarne udviklingsfolk på flere punkter må have set som en bevidst udviklingsmæssig tilbagerulning.

"To chop" er engelsk og betyder at

VT700C Shadow, 1987. Kilde: Honda, Salgsbrochure USA, 1987



SHADOW™

1 9 8 7

"flå af" eller strippe noget. En chopper betød oprindeligt en motorcykel, hvor alt overflødigt var flået af, så man kun havde den basale, rå motorcykel tilbage.

Væk med omdrejningstæller, temperaturmåler og benzinmåler. Nedgang fra fem til fire gear. Nedgang fra to til en skivebremse på forhjulet og maksimal effekt blev reduceret.

Selvfølgeligt var det ikke et mål i sig selv at nedsætte effekten, men det var vigtigt, at udvikle en motorkultur med en flad momentkurve, som satte ind allerede ved lave omdrejninger. En motorkultur, som passede til afslappet kørsel med lang motorcykel, lang forgaffel og "lange" gear.

Behovet for at mærke chopperens muskler ligger ikke i en hvinende

I 1987 genopstod VT750C i bl.a. Vesttyskland. Ejer: Poul Helge Andersen, Fotograf: Jens Sandalgaard, Viborg



acceleration ved 10.000 omdr, men derimod ved at føle det overlegne drejningsmoment ved accelerationer i de lavere omdrejninger.

Den maksimale effekt på 80 HK ved 6500 omdr faldt til 67 HK ved 5500. Til gengæld steg det maksimale drejningsmoment fra 98 Nm ved 4500 omdr til 100 Nm, som nu kom helt nede ved 3000 omdr, og der var mere

end 80 Nm til rådighed i hele intervallet fra 2000 til 5500 omdr.

En ny udformning af stemplerne havde sænket kompressionen fra 9,0:1 til 8,5:1. Derudover var de eftertragtede ændringer i momentkurven opnået ved hjælp af en ny udformning på knastakslerne.

Desuden blev knastakslerne forskellige på forreste og bageste cylin-

VT1100C Shadow, 1987. Kilde: Honda, Salgsbrochure USA, 1987



der. Der åbnedes mindre og i kortere tid på den bageste for at reducere dennes arbejdstemperatur.

På den første VT1100C-model satte omdrejningsbegrænseren ind ved 7000 omdr. Fra 1987 var det sænket en anelse, idet en elektronisk be-



Minimalistisk instrumentering på VT1100C. Væk var omdrejningstæller, benzinmåler og termperaturmåler. Tilbage var blot speedometer og fem kontrollamper. Ejer og fotograf: Henk, Dalfsen, Holland

grænser simpelthen afbrød tændingen ved 6800 omdr.

Ligesom tidligere blev der slet ikke produceret nogen gnist, før motoren roterede med mindst 300 omdr, for at undgå at en cylinder slog tilbage.

Det betyder til gengæld, at cyklen aldrig springer lige i gang, men altid skal snurre to-tre omgange først

for at få tilstrækkelig hastighed. Det betyder også, at cyklen er mere sårbar overfor et halvdårligt batteri. Et halvdårligt batteri ville måske have kraft nok til at starte motoren, men har ikke kraftoverskuddet til at få den op på de 300 omdr først.

Den specielle olietryksunderstøttede kobling fortsatte også uændret.

Den nye VT1100C havde fået en avanceret digital tænding, idet ni følere på krumtapakslen gav tændingen besked om både omdrejningstal og akslens position, så tændingen herudfra kunne vælge mellem 20 forskellige timer, for hele tiden at sikre den optimale kraft og økonomi ved det givne omdrejningstal.

Honda havde nu benyttet fortsatte plejlstangssøler i fire år for at reducere vibrationerne fra Shadow-seriens V-motorer. Det havde med held fjernet de primære vibrationer, men som nævnt tilføjet nogle mindre tværgående vibrationer især ved høje omdrejninger. På VT1100C fra 1987 var konceptet forfinet i en grad, så motorgangen kunne betegnes som egentligt blød.

Den i forvejen lange cykel var vok-

set yderligere 12 cm, bl.a. ved at kronrørsvinklen blev øget fra 32 til 35 grader. Denne vinkel blev opnået ved, at selve kronrøret havde en vinkel på 33 grader og forgaffelbroerne var forsat to grader i forhold til hinanden.

Bageste støddæmpere bevægede sig nu bag forkromede rør, og forgaffelen var ikke længere justerbar med trykluft.

Forhjulet voksede fra 18 til 19 tommer og blev en smule smallere. Baghjulet var uændret 15 tommer, men voksede mærkbart fra 140 til 170 mm i bredden.

Fjerde gear havde fået en lidt rigelig høj udveksling. Det gav cyklen en teoretisk tophastighed omkring

190 km/t ved 5500 omdr, hvor alle 67 heste trækker, men i praksis målt kun tophastigheder på 160-165 km/t.

Den høje gearing betød samtidigt, at cyklen ikke egnede sig til acceleration fra helt lave hastigheder i topgear. Først fra 60-70 km/t havde man en solid acceleration uden rystelser, så ved lavere hastigheder måtte man ned i tredje.

Generelt kan man sige, at VT1100C trækker bedst i intervallet 2500-4500 omdr. Kommer man længere ned i omdrejninger, så har man for lidt trækraft. Kommer man længere op, begynder vibrationerne at vise sig.

VT1100C fik denne gang en konventionel tank uden noget supplement



Der var ikke meget lighed mellem VT1100C fra 1986 og den nye fra 1987. Kilde: Honda, Salgsbrochure USA, 1987

under sædet. Til gengæld blev luftfilteret flyttet fra den gamle plads under tanken til en placering under sædet.

Udseendemæssigt kom der et par vigtige nyudviklinger på den nye VT1100C, som skulle holde sig som faste bestanddele på ikke bare alle nydesignede Shadow-modeller fremover – men på langt de fleste nydesignede japanske choppere overhovedet. Det er allerede nævnt, at speedometeret nu sad alene tilbage uden en omdrejningstæller ved

siden af. Desuden var VT1100C den første Shadow med stakkede lydpotter. Shadow havde altid haft 2-i-2 udstødning med en potte på hver side, men fra nu af blev begge potter anbragt på højre side. Smukt, parallelt og forkromet over hinanden.

Trods den enorme længde og den meget skrå forgaffel, så klarede cyklen sig overraskende flot på kurverige veje.

Cyklens størrelse og lange afstand frem til pedaler betød, at også store personer nu kunne finde en god sid-

 **HONDA** Pour de nouveaux horizons

LES CUSTOMS

Sol, palmer, strand og en Shadow VT1100C. Hvad kan man ønske sig mere? Kilde: Honda, Salgsbrochure Frankrig, 1988



destilling. Sædets udtalte fordybning forhindrede dog, at man kunne variere siddestillingen ret meget ved at skubbe sig lidt frem og tilbage, så som på de fleste choppere trængte man til en kaffepause efter en god times kørsel. Til gengæld muliggjorde den lange cykel, at passageren også fik en fornuftig siddekomfort, og derfor også kunne holde en hel time.

Sissybar var standardudstyr, så det medvirkede yderligere til passage-rens komfort.

Årgangen kendes på, at uanset cyklens farve, så var stellet altid sort – som det indtil nu havde været på alle Shadow-modeller.

Desuden havde tanken en tynd sølvfarvet stribe rundt på hver side.

Ligesom flere andre Honda-modeller, så havde VT1100C gule tændrørsledninger i 1987. Honda fik ikke mange roser for det æstetiske i den beslutning, så allerede året efter var de fleste eller alle modellerne gået tilbage til sorte tændrørsledninger.

Modeludvalg 1987

VT500C Shadow

Priser:

- DM 8.050

VT700C Shadow

Farvemuligheder:

- Candy Glory Red
- Black

Priser:

- \$ 3.898

VT750C Shadow

Farvemuligheder:

- Candy Glory Red
- Black

Priser:

- DM 10.225

VT1100C Shadow

Farvemuligheder:

- Black
- Candy Wineberry Red

Priser:

- \$ 5.498

Ja, lækkert ser det ud – sædet på VT1100C.
Kilde: Honda, Salgsbrochure USA, 1987

1988

På valutamarkedene havde man i første halvdel af firserne anset den Japanske Yen for undervurderet, bl.a. fordi den ikke blev stærkere trods flere års massive handelsoverskud. Denne undervurdering havde gjort japanske produkter usædvanligt konkurrencedygtige overfor bl.a. amerikanske og tyske produkter. I 1985 enedes G7-landene i New York derfor om den såkaldte Plaza-aftale, som især gik ud på at styrke Yen overfor de øvrige valutaer. Det lykkedes i så høj grad, at Yen i løbet af årene 1985 til 1988 steg 87 % i forhold til f.eks. dollaren. En sådan stigning havde selvfølgelig en meget kraftig virkning på konkurrencesituationen på bl.a. japanske motorcykler.

Særligt slemt var det i 1988, da Honda i Tyskland måtte udsende prisliste tre gange samt fremrykke prislister for 1989 i to måneder, så man måtte trykke fire forskellige prislister i løbet af bare 10 måneder.

VT600C Shadow / VLX

Produktionen af VT500C var som nævnt blevet indstillet i 1986. Motoren havde dog overlevet, idet den i

let forstørret udgave var introduceret på Enduromaskinen Honda 600V Transalp i 1987.

I 1988 blev den lille 52-grader V-motor genfødt i chopperklæder.

Og hvilke klæder! Cycle skrev i Februar 1988: "This new Shadow is the best cruiser Japan – or anyplace else – ever built".

Det må siges, at være store ord. Suzuki havde i mellemtiden introduceret VS750 Intruder og VS1400 Intruder, Kawasaki havde deres VN750 Vulcan og VN1500 Vulcan, Yamaha havde XV535 Virago, XV750 Virago og XV1100 Virago og Harley havde selvfølgelig en hel stribe cruisere.

Så alle var nok ikke enige i, at den lille Shadow var "the best cruiser ... ever built", men roserne var store og mange. Andre skrev, at den lille nye Shadow var den lillebror, som Harley ville ønske, at de selv havde bygget

Hele cyklen gav med rette et langt og lavt indtryk. Totallængden var 2335 mm. Sædehøjden var kun 690 mm, forgaflet havde en kronrørsvinkel på 35 grader og et efterløb på 165 mm.

Alt i alt giver en VT600C indtryk af