



**Technische Daten**

**Honda 750 Shadow**

**Motor:** Leistung 34 kW (46 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 64 Nm bei 3000/min, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Hubraum 745 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 79 x 76 mm, drei Ventile pro Zylinder, Nassumpfschmierung, 34-mm-Gleichdruckvergaser, digitale Zündung, U-Kat, SLS, E-Starter, Fünfganggetriebe, mech. betätigte Mehrscheiben-Nasskupplung, Kardan  
**Fahrwerk:** Doppelschleifenrahmen aus Stahl, vorn 43-mm-Telegabel, hinten Zweiarmschwinge aus Stahl mit zwei Federbeinen, Federbasis einstellbar, Federweg v./h. 116/90 mm, Drahtspeichen-Räder, vorn 3.00 x 17, hinten 3.50 x 15, Reifen vorn 120/90-17, hinten 160/80-15, vorn 296-mm-Einzelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel, hinten 180-mm-Trommelbremse  
**Maße und Gewichte:** Radstand 1639 mm, Lenkkopfwinkel 66°, Nachlauf 161 mm, Sitzhöhe 658 mm, Leergewicht 254 kg, Tank 14 l  
**Messwerte:**  
 Höchstgeschwindigkeit 162 km/h  
 Beschleunigung 0-100 km/h 7,1 s  
 Durchzug 50-120 km/h 14,3 s  
 Verbrauch (Normal) 5,6 l/100 km  
**Preis:** 6.990 Euro  
 Steuer: 55,20 Euro (für ein Jahr)  
**Garantie:** zwei Jahre ohne Kilometer-Begrenzung

Die Fahrerinformationen sind in einer feinen Chromkonsole mittig auf dem Tank konzentriert, gut für einen freien Blick nach vorn (ganz oben).

Der Hinterrad-antrieb per Kardan braucht keine Aufmerksamkeit, gut für Wartungsmuffel (oben).

körper des Fahrers halbwegs fern hält. Ein kleiner Luft-Trick, wenn's mal schnell gehen muss.

Doch zurück nach Überland. Werden die Straßen einsamer und der Asphalt schlechter, lässt sich die Shadow ihre mit 116 und 90 mm recht kurzen Federwege immer noch nicht anmerken. Die mit 90er- vorn und 80er-Querschnitt hinten recht dicken Reifen schlucken durch ihre hohe Eigendämpfung schon viel weg und bewahren den Fahrer davor, zu sehr durchgeschüttelt zu werden. Einzig eine knackig flotte Fahrweise ist mit der Shadow gar nicht angesagt. Wie ein Schiff schaukelt sie dann durch die Kurven, wackelt mit dem Hintern und treibt dem Fahrer fast Schweißperlen auf die Stirn. Also, Gas wegnehmen und langsam angehen lassen. Den guten Durchzug aus dem Drehzahlkegel genießen ist viel besser, als schaukeln- de 254 Kilo in der Kurve zu bändigen. Zumal die Shadow mit ihrer 296er-Einzelscheibe und der 180er-Trommel zwar vorn wie hinten adäquat verzögert, doch wer den Anker hart wirft, spürt eine sich quälend windende Gabel. In Notfällen funktioniert's, sonst aber eben lieber die charmant-sanfte Tour.

Text: Marcus Klass  
 Fotos: T. Kohlmeier, C. Gildenring



Mit ihrer eleganten Linie kann die Shadow Cruiser-Fans begeistern.

# Chopper-Charme

Ein breiter Lenker, ein bollernder Vau-Zwei, ein bequemes Sitzkissen und die schönen Landstraßen der Eifel sind die Dinge, die einen sonnigen Tag fast grenzenlos versüßen können. Eben ein Tag mit der Shadow 750.

Eigentlich ist die Idee von Hondas American-Custom-Entwicklungsteam so einfach wie logisch: Man nimmt waschechtes Cruiser-Design (spricht das Auge an) mit einem bewährten, wartungsfreundli-

chen Motor (schont den Geldbeutel), Kardan-Antrieb und niedriger Sitzhöhe, und schon wird die Custom-Fraktion hellhörig. Und wir wissen ja, dass besonders Frauen und (Wieder-)Einsteiger die Cruiser wegen

ihrer niedrigen Sitzhöhe und der durch den breiten Lenker guten Kontrollierbarkeit sehr zu schätzen wissen.

Also, 750 Kubik und 64 Newtonmeter, sprich 46 gesunde PS, warten in Gestalt der 750er-Shadow darauf, endlich Asphalt unter die Räder zu nehmen. Der Vau springt, den zwischen den Zylindern platzierten Choke kurz gezogen, im Handumdrehen an und schickt sofort seine

Lebenszeichen als konstruktiv gewollte Vibrationen an den Hintern. Der sich übrigens in einen schön ausgewölbten Einzelsitz bettet. Die Füße ruhen dabei locker auf den vorverlegten Rasten, der mächtige, hirschgeweihehafte Lenker liegt satt in der Hand. So lassen sich kurvige Landstraßen mit vorzugsweise glattem Asphalt stundenlang unter die Räder nehmen.

Gut, die Schräglagenfreiheit

wird naturgemäß durch kratzende Rasten begrenzt und lässt auch keine allzu flotte Gangart zu. Braucht's aber auch nicht. 80 bis 100 km/h sind genau der richtige Speed, um die Landschaft zu genießen, die Shadow mit einem klitzekleinen Zucken am Lenker umzulegen und den Motor genau in einem Bereich zu bewegen, in dem Sound und Vibrationen am besten kommen. Quasi der Wohlfühlbereich, was sich ganz nebenbei auch in geringem Verbrauch von nur 4,6 Litern äußert. Bei einer notwendigen Autobahnetappe hat sich dann zum

Erstaunen des Testers herausgestellt, dass die VT erstens mit 162 Stundenkilometern nicht unbedingt langsam ist, zweitens der Fahrer, obwohl es aussieht, als hänge er voll im Wind, dies recht entspannt aushalten kann. Bei genauer Beobachtung fällt auf, dass der Scheinwerfer durch seinen weit hervorstehenden Zierring anscheinend aerodynamische Schützenhilfe leistet. Dort vorn wird der Fahrtwind dermaßen verwirbelt, dass diese Luftzirkulation eine Art Kissen bildet und den restlichen Fahrtwind bei hohem Tempo zumindest vom Ober-