

# HONDA GOLD WING

€ 24.350

Honda hat mit der 1800er-GL ein neues Kapitel mit viel Fahrdynamik im großen Gold Wing-Buch aufgeschlagen.

Im Jahr 1975 brachte Honda die GL 1000 Gold Wing auf den Markt. Fünf Jahre später reifte die GL in der Version de Luxe mit Vollverkleidung (1980) zum vollwertigen Super-tourer heran. Aus vier Zylindern im Boxerformat wurden später sechs. Im Jahr 2001 kam Honda dann mit der aktuellen Gold Wing auf den Markt, die von nun an einen Leichtmetallrahmen besaß.

Satte 1832 Kubikzentimeter Hubraum misst der Sechszylinderboxer. 118 PS bei 5500/min ermöglichen hervorragende Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment liegt bei 167 Nm (4000/min). Im Zylinderkopf betätigen Tassenstößel direkt die Ventile. Die Erstinspektion bei 1000 Kilometern entfällt, das Ventilspiel muss erst nach 48.000 Kilometern kontrolliert werden. Die PGM-FI-Einspritzanlage mit zwei 40 Millimeter großen Drosselklappen und automatischem Choke lässt den Einsatz zweier G-Kats zu. Die Honda wirkt fast wie ein Toptourer vom anderen Stern. Leicht, kurz, exakt und leise klettert der Pilot in der GL-Getriebebox Schritt für Schritt nach oben. Man glaubt, den Anlasserknopf nur anvisieren zu müssen, und schon läuft der Boxer. Bereits ab Standgas



Die Gold Wing überzeugt durch gutes Handling und stabilen Geradeauslauf.

bittet die Gold Wing zum Drehmomenttanz. Egal, in welchem Drehzahlbereich die Gashand schwach wird, stets gibt's Dampf ohne Ende. Da passiert es leicht einmal, dass die GL nicht artgerecht in Superbike-Manier über kleinste Landstraßen gejagt wird. Das Thema Laufkultur behandelt

*Top-Handling, gute Bremsen, strammer Motor, G-Kat und viel Komfort zeichnen die 1800er aus.*

der Sechser dabei wie ein Musterschüler. Vibrationen sind Mangelware.

Selbst im Kurvenlabyrinth schwächelt der Nippon-Super-tourer nicht, nur die Schräglagenfreiheit ist früh aufgebraucht. Dennoch lässt sich die GL leicht mit kratzenden Fußrasten um enge Ecken

zirkeln. Die komfortbedingte Dämpfung des Lenkers stört aber ein wenig die Linie. Schade, denn die Gold Wing fällt locker und unbeschwert von einer Kurve in die nächste. Gabel und Zentralfederbein könnten für flotten Kurvenspaß und harte Bremsmanöver etwas besser gedämpft sein. Da wird's dann etwas knautschig im Fahrwerksgebälk. Aber das ist nun mal der Preis, der für hohen Federungskomfort zu zahlen ist. Die Bremsanlage funktioniert einwandfrei. Vor allem vorn sind nur geringe Handkräfte nötig, um die Fuhre zum Stehen zu bringen. Die Wirkung der hinteren Scheibe – durch CBS-ABS ins komplette System mit eingebunden – ist eher unscheinbar. Das hat aber mehr mit der Verbundbremstechnik zu tun, da hier die hintere Scheibe nicht

so gezielt (sprich solo) eingesetzt werden kann, weil vorn immer mitgebremst wird.

Sitzkomfort und Windschutz sind hervorragend. Leider hat man sich in Japan nicht zu einer elektrischen Einstellvorrichtung für die Scheibe durchringen können, was Punkt-abzug bedeutet. Denn erstens sollte man dieses Detail von einem über 24.000 Euro teuren Motorrad erwarten dürfen, und zweitens klemmt die Mechanik hin und wieder. Ein riesiger Schlund fürs Gepäck tut sich bei Topcase und Seitenkoffern auf. Zahlreiche Zusatzfächer ermöglichen die Unterbringung von kleineren Utensilien. Die Montage eines Tankrucksacks ist aber konstruktionsbedingt nicht möglich. Die zulässige Zuladung von 209 Kilogramm ist touren-gerecht. □

Hubraum	1832 cm <sup>3</sup>
Leistung/Drehzahl	118 PS (87 kW)/5500/min
Maximales Drehm./Drehzahl Motor	167 Nm/4000/min
Kraftübertragung	6-Zylinder, Boxermotor, flüssigkeitsgekühlt, ohc, 2 Ventile pro Zylinder, Einspritzanlage
Abgasreinigung	5 Gänge + Rückfahrlilfe, Kardan
Höchstgeschwindigkeit	G-Kat
Tankinhalt	202 km/h
Gewicht/Zuladung	25 l
Rahmen	393/209 kg
Federweg vorn/hinten	Leichtmetall-Brückenrahmen
Sitzhöhe	140/105 mm
Leistungsvariante	740 mm
Farben	keine
	Rot-Metallic, Silber-Metallic, Schwarz



Nur der Boxer lugt aus der Vollschale hervor. Die Gold Wing mag Mammut-Ausflüge, hat aber nur eine mechanisch einstellbare Frontscheibe.

Motor	Fahrwerk	Handling	Bremsen	Sozjus	Langstrecke
●●●●●	●●●●●	●●●●○	●●●●●	●●●●●	●●●●●