

HONDA GL 1800 GOLD WING



Fotos: Buenos Dias, LILA-Archiv

Die Gold Wing legt ein tolles Handling an den Tag. Locker fällt sie von einer Kurve in die nächste. Leider ist die Schräglagenfreiheit begrenzt.

Mit der 1800er-Ausgabe der legendären Gold Wing holte Honda zum Geniestreich bei den Langstreckentourern aus.

Als direkte Konkurrenz zu den frühen Komforttourern vom Harley, vor allem für den US-amerikanischen Markt, brachte Honda 1975 die GL 1000 Gold Wing auf den Markt. Es brauchte aber noch weitere fünf Jahre, bis die GL in der Version de Luxe mit Vollverkleidung (1980) zum vollwer-

Egal, in welchem Drehzahlbereich die Gashand schwach wird, stets gibt's Dampf ohne Ende.

tigen E-Glide-Widersacher mutierte. **Aus vier Zylindern** im Boxerformat wurden später **sechs**. Im Jahr 2001 kam Honda dann mit der völlig neuen Gold Wing auf den Markt, die von nun an einen Leichtmetallrahmen besaß.

DER SECHSZYLINDERBOXER MISST 1832 Kubikzentimeter Hubraum und leistet 118 PS bei 5500/min. 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** kontrol-

liert werden. Eine wichtige Neuerung ist die PGM-FI-Einspritzanlage mit zwei 40-Millimeter großen Drosselklappen und **automatischem Choke**, die den Einsatz **zweier geregelter Katalysatoren** zulässt. 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. Das 1800er-Aggregat vermittelt dabei einen äußerst **homogenen Eindruck**. Evolution à la Honda. Man glaubt, den Anlasserknopf nur anvisieren zu müssen, und schon läuft der Boxer. Und



Nur der Sechszylinderboxer lugt aus der Tourenschale hervor. Die GL ist maßgeschneidert für Mammut-Ausflüge, hat aber keine elektrisch einstellbare Frontscheibe.

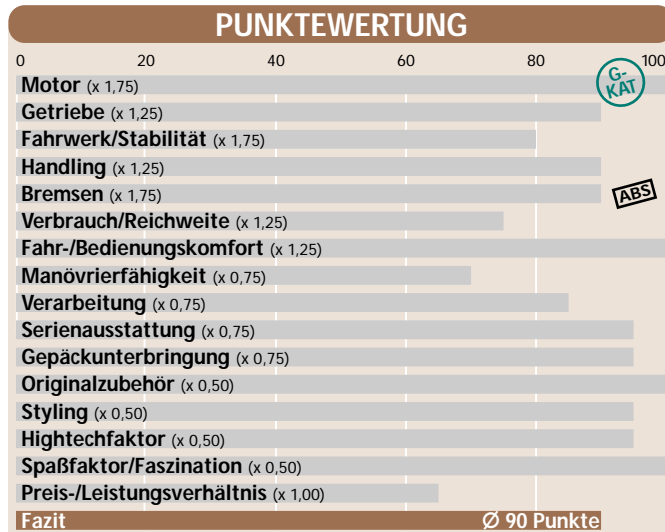


Der Sechszylinder-Boxermotor misst nun 1832 Kubikzentimeter Hubraum. Der neue Leichtmetall-Kastenprofilrahmen ist mit verantwortlich für das vergleichsweise geringe Gewicht der Gold Wing.

das, einmal im Rollen, mit reichlich Schmackes. Bereits ab Standgas bittet die Gold Wing zum **Drehmomentanz**. 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 der Sechser dabei wie ein Musterschüler. Vibrationen sind Mangelware.

SELBST IM KURVENLABYRINTH schwächelt der Nippon-Supertourer nicht, nur die **Schräglagenfreiheit** ist früh aufge-

braucht. Dennoch lässt sich die GL leicht mit kratzenden Fußrasten um enge Ecken zirkeln. Die komfortbedingte **Dämpfung des Lenkers** stört aber ein wenig bei der Linienwahl. Schade, denn die Gold Wing legt ein tolles Handling an den Tag. Locker und unbeschwert fällt sie 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 gautschig im Fahrwerksgebälk. Aber das ist nun mal der Preis, der für hohen Federungskomfort zu zahlen



ist. Die Bremsanlage funktioniert **einwandfrei**, vor allem vorn braucht's nur vergleichsweise geringe Handkräfte, 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 gleichzeitig immer mitgebremst wird.

SITZKOMFORT UND WINDSCHUTZ sind hervorragend. Leider hat man sich in Japan

nicht zu einer elektrischen **Einstellvorrichtung** für die Scheibe durchdringen können, was Punktabzug bedeutet. Denn erstens sollte man dieses Detail von einem gut 24.000 Euro teuren Motorrad erwarten dürfen, und zweitens lässt die Handeinstellung qualitätsmäßig doch zu wünschen übrig: Hin und wieder klemmte im Test die rechte Seite der Windschutzscheibe. Ein riesiger Schlund fürs Gepäck tut sich bei **Topcase und Seitenkoffern** auf. Zahlreiche Zusatzfächer ermöglichen die Unterbringung von kleineren Utensilien. Die

KOSTEN, TECHNIK, TESTWERTE: HONDA GL 1800 GOLD WING

Kosten

Kaufpreis 24.350 Euro zzgl. NK Steuer jährlich 136,16 Euro Haftpflicht 301,95 Euro Teilkasko 348,08 Euro Vollkasko 7933,77 Euro

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor. Zwei Ventile pro Zylinder, über je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Tassenstößel betätigt. Leistung 118 PS (87 kW) bei 5500/min, maximales Drehmoment

167 Nm (17 kpm) bei 4000/min. Hubraum 1832 cm³, Bohrung x Hub 74 x 71 mm, Verdichtung 9,8:1. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 40 mm. Geregelter Katalysator. Batterie 12 V/18 Ah, Elektrostarter.

Kraftübertragung

5 Gänge plus Rückwärtsgang, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Kardan.

Fahrwerk

Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Teleskopgabel, Ø 45 mm,

Federweg 140 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Zentralfederbein, hydraulisch verstellbare Federbasis, zwei Einstellungen können gespeichert werden, Federweg 105 mm.

Räder und Bremsen

Leichtmetall-Gussräder, vorn 3.50 x 18, hinten 5.00 x 16. Bereifung vorn 130/70-18, hinten 180/60-16. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 296 mm, Dreikolben-Schwimmsattel, Dual-CBS mit ABS serienmäßig.

Maße und Gewichte

Radstand 1690 mm, Nachlauf 109 mm, Lenkkopfwinkel 61 Grad. Sitzhöhe 740 mm, Gewicht²⁾ 393 kg, Zuladung 209 kg, Tankinhalt 25 Liter, davon 4,4 Liter Reserve.

Fahrleistungen

Spitze 202 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 4,3 s. Testverbrauch 5,4 bis 8,1 Liter Normal bleifrei/100 km, Reichweite 307 bis 463 km.

Wartungsintervalle

1000, 6000, dann alle 6000 km.



Auch im Cockpit gibt sich die Honda Gold Wing gediegen.

Montage eines Tankrucksacks ist aber konstruktionsbedingt nicht möglich. Die zulässige Zuladung von 209 Kilogramm ist tourengerecht.

FAZIT: DIE GOLD WING KANN Emotionen wecken, was vor allem am tollen Motor und am handlichen Fahrwerk liegt. Ein **echter Enthusiast** kann jedenfalls über Sachen wie die billige Scheibeneinstellung und schlecht schließende Koffer hinwegsehen, solange der Funke beim Fahrerlebnis überspringt. □

SERIENAUSSTATTUNG + ZUBEHÖR

Serienausstattung

Tourenvollverkleidung. Von Hand einstellbare Windschutzscheibe. Cockpit mit Tachometer, Drehzahlmesser, Benzinstandanzeige, Kühlmittel-Temperaturanzeige und Kontrollleuchten. Digitalanzeige für Kilometer-/Tageskilometerzähler, Uhrzeit, Außentemperatur, die Audioanlage, das Rückfahrssystem, die Einstellung der Hinterradfederung und die Zentralverriegelung. Lenk-/Zündschloss. Kupplungs- und Handbremshebel einstellbar. Rückfahrhilfe. Sturzbügel. Tourenkoffer. Topcase. Haupt-/Seitenständer. Tempomat. Wegfahrsperre. Farbvarianten: Pearl Canyon Rot, Stream Silbermetallic, Pearl Apollo Blau.

Original-Zubehör von Honda für die GL 1800 Gold Wing

Umfang und Preise des Zubehörs für 2002 standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.