

SUMORINGER

Von Hanspeter Küffer (Text & Foto) und Francesc Montero, Felix Romero, Zep Gori (Fotos)
Weg mit dem Luxus! Durch eine radikale Abspeckkur mutiert der Megatourer GL1800 Gold Wing zum unerwartet handlichen Power-Cruiser F6C.



Schlankes Heck, muskulöse Front – die lange, tiefe Silhouette widerspiegelt das beeindruckende Potenzial des kraftstrotzenden Power-Cruisers.



Honda Gold Wing F6C

Hubraum:	1832 ccm
Leistung:	117 PS bei 5500/min
Gewicht:	341 kg vollgetankt
Preis:	24 350 Franken
Verkehrsabgabe:	60 bis 567 Fr./Jahr

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Die erneute Abspeckkur verleiht der Gold Wing Flügel. Ihr agiles Handling ist genial und der Flat-Six ein echtes Sahnestück.

- + Seidenweicher Motorlauf
- + Kraftvolles Drehmoment (167 Nm)
- + Satte, souveräne Strassenlage
- + Grosse Reichweite (über 400km)
- Geringe Schräglagenfreiheit
- Kaum Wind- und Wetterschutz
- Schwieriges Handling im Stand

Motor	*****
Fahrwerk	*****
Ergonomie	*****
Gepäcksystem	*****

IMPORT

Honda Motor Europe Ltd., Filiale Schweiz, 1242 Satigny-Genf; www.hondamoto.ch

Bereits im vergangenen Jahr hat Honda die Gold Wing abgespeckt und mit der F6B einen coolen Bagger auf die Räder gestellt. Durch den Verzicht auf Rückwärtsgang, Airbag, Navi und Soziusrückenlehne wurden 36 Kilogramm eingespart. Tempomat, Sitzheizung und automatische Blinkrückstellung fehlen bei dem gestutzten Tourer ebenso wie das Topcase und die hohe Windschutzscheibe. Motor und Fahrwerk sind jedoch weitgehend identisch, und selbst das Design ist stark an dasjenige des Fulldressers angelehnt.

Nackt, dick und bärenstark

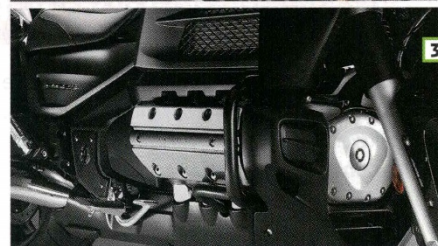
Die neue F6C, das aktuellste Gold-Wing-Derivat der Japaner, ist nun jedoch komplett anders, denn die Maschine wirkt noch reduzierter als ihre Schwester F6B – nackt, eigenständig und ganze 44 Kilogramm leichter. Nur das Nötigste ist noch dran. Die grossen Trittbretter mussten einfachen Fussrasten weichen, das bequeme Polster der Sozia einem schmalen Notsitz. Durch die über den beiden Zylinderbänken seitlich platzierten Kühler sind die Beine des Fahrers relativ gut geschützt, während der Oberkörper aufgrund der aufrechten Sitzposition mit breiter Armhaltung schutzlos im Fahrtwind hängt. Das schmale Display des Cockpits ist ebenso schlicht wie das im untersten Bereich des Kotflügels integrierte Rücklicht, die Blinker und der LED-Scheinwerfer.

Der gigantische Sechszylinder-Boxermotor bleibt indes weitgehend unverändert, und das ist gut so. Der Hubraumriese mit 1832 ccm serviert ein beeindruckendes Drehmoment von 168 Nm schon bei 4000 Umdrehungen und respektable 117 PS bei ebenfalls entspannten 5500 Touren. Das Sixpack begeistert aber nicht bloss mit bärenstarkem Durchzug,

sauberem Ansprechverhalten und gut kontrollierbarer Kraftentfaltung, sondern ganz besonders mit seiner seidenweichen Laufkultur. Blitzschnell geht es bei Bedarf durchs Drehzahlband. Das Fünfganggetriebe mit drehzahlsparendem Overdrive arbeitet perfekt, der Kardan in der rechtsseitigen Einarmschwinge unauffällig und reaktionsfrei. Im Standgas kaum hörbar, steigert sich der Sound mit zunehmender Drehzahl zum kraftvollen, aber nie unangenehm lauten Forzato.

Zentrales Element des Fahrwerks bleibt der stabile Brückenrahmen aus Aluminiumprofilen. Komplett neu ist indes der Heckrahmen, der eine moderate Sitzhöhe von 74 Zentimetern ermöglicht. Durch die nun flacher angewinkelte Gabel verlängern sich Radstand und Nachlauf, was einen noch souveräneren Geradeauslauf bewirkt. Schmalere Reifen (130/60 R19 vorne, 180/55 R17 hinten) begünstigen Agilität und Handlichkeit. Die Federelemente sind gut abgestimmt, womit sich verschmerzen lässt, dass lediglich die Vorspannung des Federbeins einstellbar ist.

Mit 341 kg ist die Gold Wing F6C zwar kein Leichtgewicht, aber wesentlich agiler und handlicher zu fahren als erwartet. Es ist wirklich kaum zu glauben, wie wenig Druck am breiten Lenker nötig ist, um das Riesenteil in die Kurve zu legen, und wie präzise der muskelbepackte Power-Cruiser auf dem eingeschlagenen Kurs bleibt. Die Schräglagenfreiheit könnte angesichts dieser Agilität ruhiger grösser sein. Die mit ABS und Vierkolben-sätteln bestückte Dreischeiben-Bremsanlage zeigt sich vom hohen Gewicht unbeeindruckt und verzögert bei entsprechendem Zugriff äusserst effizient. Wer sonst baut ein solches Trumm von Töff, das so perfekt funktioniert? Vielleicht Triumph. Die Rocket hat sogar 2,3 Liter Hubraum, aber halt nur drei Zylinder. ●



1. Schlichtes Cockpit im nicht sonderlich wertigen Gehäuse. **2. Unterschiedlicher Komfort** für Fahrer und Sozia. **3. Vibrieren** kann der Flat-Six nicht. **4. Der linke Schalldämpfer** schränkt die Sicht auf das in einer Einarmschwinge rotierende Hinterrad ein.