

## Honda Gold Wing GL 1800 F6C: Die "letzte Valküre" – the "last Valkyrie"

Erstmals 1996 überraschte Honda of America, der Motorradbauer in Marysville/Ohio die Welt mit einer «naked» GoldWing, nachdem die unverkleidete Version bereits im 2. Jahrgang der GL1200, also im Jahr 1985 aufgegeben wurde. Der Anteil der unverkleideten Version hatte einen Marktanteil von weniger als 5% am jährlichen Verkaufsvolumen von zu dieser Zeit 40-50'000 GoldWing-Maschinen jährlich weltweit. 1988 kam die erste 6-Zylinder-Maschine mit 1520 Kubik auf den Markt. Gegenüber der Vierzylinder-Maschine legte sie um 60 Kilogramm Gewicht zu, setzte aber auch punkto Gepäck neue Massstäbe, konnte doch selbst im Seitenkoffer ein Integralhelm untergebracht werden. Das hohe Gewicht, trotz tiefem Schwerpunkt (das Getriebe war unter, die Lichtmaschine hinter dem Boxermotor angeordnet) und Rückfahrhilfe liess sich nicht verbergen. So war der vom Riesenkleid befreite Chopper (to chopp in Englisch für «abhacken») natürlich ein bedeutend leichteres Gefährt, mit tiefem Schwerpunkt und für diese Art von Motorrad erstaunlicher Schräglagenfreiheit, ein sehr gut motorisiertes Spassmobil. TÖFF machte damals einen Vergleichstest mit verschiedenen Super-Cruisern, es gab sie von Yamaha als XVZ 1300 A Royal Star, von Harley als Road King, von Suzuki als VL 1500 Intruder LC, von Moto Guzzi die California III und von Kawasaki die grossen VN-Modelle Vulcan. Um den übrigen Mitbewerbern gerecht zu werden, machten sie den Vergleichstest ohne die Honda. Von der «F6 Custom» kam ein Solo-Test, weil alle andern im Vergleich mit der Honda zu schlecht ausgesehen hätten ... .

**GL1000:** Erste Pressebilder in US mit **Cassius Clay** (später Muhammed Ali)



**GL1200:** 1984 Standard-Modell, daneben Interstate & Aspencade (verkleidet)



Dabei handelte es sich um die erste **GL1500 F6**, die 1997 erschien. Mit der 2001 neu lancierten GL1800, welche noch grösser, aber dank Fahrwerk mit Alukomponenten um fast 60 Kilo leichter wurde, wurde ein Custom-Bike (laut Wikipedia nur 1200 Stück) GL1800 Rune gebaut, welches offiziell nie nach Europa kam. Der Preis betrug etwa 50'000 Euro. Nachdem 2013 die GoldWing GL1800 F6B Bagger (eine abgemagerte GoldWing ohne Topcase und ohne Rückwärtsgang) lanciert wurde, schoben sie eine komplett abgespeckte Version nach, die GL1800 F6C nach mit einem irren Look. Damit liess sich Honda, die 2004 die F6-Modelle abgesetzt hatte, ganz viel Zeit für eine neue «Valkyrie» (zu Deutsch Valküre). Davon wurden wahrscheinlich auch nicht viele gebaut, weil sie ein totales Nischenprodukt darstellte, etwa so, wie die neue Yamaha V-max. Honda Zürich-West vermietete eine solche Maschine, doch leider konnte ich nie damit fahren – offenbar war es mir zu wenig wichtig. Übrigens, die **nackte Version GL1200**, also eine 84er-4-Zylinder-GoldWing ohne den Krimskram, kann noch als **Occasion** gekauft werden. Sie steht bei Sebi Schuler in Küsnacht am Rigi, beim GoldWing-Doktor, wie wir ihn nennen: Die bin ich schon gefahren! Sebi's Telefonnummer: 041 850 46 27. Die 1500er-F6C natürlich auch, mehrmals anlässlich von Fahrlehrer-Weiterbildungskursen. Es gibt kaum **etwas geileres zu fahren auf dem Markt**, hat Riesenbumms in jedem Drehzahlbereich (auch bei 700-800 U/min) – so schaltfaul wie mit dieser relativ leichten Maschine kann man mit keinem anderen Motorrad fahren.

**GL1100:** Erste Pressebilder an Pariser Motorrad-Ausstellung Herbst 1979



**GL1500 F6C:** (amerik. "Valkyrie") Standard-Variante (in US mit Boxen/Verkl.)





# 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](http://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

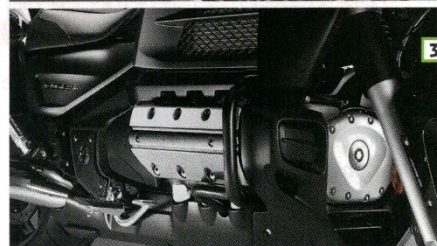
Die neue F6C, das aktuellste Gold-Wing-Derivat der Japaner, ist nun jedoch komplett anders, denn die Maschine wirkt noch reduzierter als ihre Schwester F6B – nackt, eigenständig und ganze 44 Kilogramm leichter. Nur das Nötigste ist noch dran. Die grossen Trittbretter mussten einfachen Fussrasten weichen, 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.