



Honda GL1800 Gold Wing (2018)

- Fahrbericht aus MOTORRAD 04/2018 -

Nach 17 Jahren präsentiert Honda in Texas – wo alles schon aus Prinzip größer ist – eine völlig neue Gold Wing. Rund 40 Kilo leichter, mit neuem Sechszylinder, DCT, elektronischem Fahrwerk und viel Connectivity spricht das Tourenflaggschiff nun eine etwas fahraktivere Zielgruppe an.

Howdy, Folks! Gern würde man an dieser Stelle auf Texas eingehen, wohin Honda zur Fahrpräsentation der neuen Gold Wing lud. Auf die endlose Weite des Hill Country, auf tonnenschwere Longhorns und nicht minder gewichtige T-Bone-Steaks. Auf Cowboys in Pick-up-Trucks mit Gewehrhaltern. Auf Countrymusic, Fredericksburg und seine deutschen Wurzeln. Etwas Westernromantik, die sich hier so herrlich entfaltet.

Nach ewigen 17 Jahren Stillstand allerdings – so lange ist es her, dass Hondas Vorzeige-Reisedampfer seine letzte echte Neuauflage erhielt – hat sich an der Gold Wing dermaßen viel getan, dass man besser direkt zur Sache kommt. Praktisch jede Schraube ist an der 2018er GL 1800 neu. Hier die wichtigsten Eckpunkte: neuer, kompakterer Sechszylinder-Boxer mit nun exakt quadratischem Bohrung-Hub-Verhältnis und Unicam-Vierventil-Zylinderköpfen, Vorderradführung per Doppel-Längslenker statt konventioneller Gabel, einarmige Kardanschwinge mit progressiver Prolink-Umlenkung, kräftigere Kombi-Bremse, Ride-by-Wire und Fahrmodi, Sieben-Zoll-TFT-Display mit integriertem Navi, dazu optional ein neues DCT der dritten Generation mit jetzt sieben Gängen, Traktionskontrolle, elektronisches Fahrwerk. Und nicht zuletzt, darauf ist man stolz, als erstes Motorrad Apple Car Play. Yeeehaw!

Dabei schaffen es nur drei der insgesamt fünf Varianten auf den europäischen Markt: die Basis-Variante GL 1800 (Griffheizung, Tempomat, Navi), welche mit niedriger Scheibe und ohne Topcase den Bagger F6B ersetzt, die „Tour“ mit Topcase/Beifahrerrückenlehne und zwei weiteren Lautsprechern, elektronischem Fahrwerk, Hauptständer sowie die „Tour DCT Airbag“, die als einzige das Doppelkupplungsgetriebe erhält sowie Airbag und Volllausstattung.

Eines der zentralen Features aber ist nicht neu hinzugekommen, sondern wurde weggelassen: gute 40 Kilogramm. Unter vollgetankten 425 Kilo alter GL 1800 ächzte die Redaktionswaage sehr bedenklich, nun gibt Honda die komplett ausgestattete DCT Airbag fahrfertig mit 383 Kilo an – eine löbliche Fastenkur. Und eine, die zusammen mit der deutlich gestrafften Linienführung auf die neue Ausrichtung des Goldflügels hindeutet: Sie soll weiterhin Luxus bieten, aber besser als Motorrad funktionieren. Sie soll aufregender sein, kleiner und leichter, damit eine neue, jüngere Zielgruppe ansprechen. Kleiner, leichter, aufregender? Fragen sich Redakteur und Fan-Gemeinde: Ist das noch eine echte Gold Wing?

Nein. Zumindest dann nicht, wenn man von einer GL-Honda erwartet, dass sie schon auf dem Parkplatz einschüchtert. Im Gegensatz zum Vorgängermodell, welches zur Fahrpräsentation durchs texanische Hinterland mitkam und dessen Rangierverhalten

mit „Sitzstreik“ am ehesten umschrieben ist, gibt sich die 2018er-GL im Stand weit weniger problematisch. Kompakter, merklich weniger massiv, nimmt sich das neue Modell neben der riesigen alten Maschine tatsächlich beinahe filigran aus. Den Rückwärtsgang (die DCT-Variante lässt sich sogar elektrisch in Fahrtrichtung schieben) nimmt man dennoch dankend an. Paddeln ist definitiv keine Option.

Durchweg Gold Wing dann aber beim Komfort. Aufrecht, nein, erhaben thront man auf einer unerhört bequemen Bank, Lenker und Fußrasten liefern entspannteste Tourensessel-Ergonomie. Referenzklasse auch beim Soziuskomfort. Und hinter der elektrisch verstellbaren großen Scheibe der Tour-Version herrscht in voll ausgefahrener Stellung praktisch Windstille. Auf das extreme Schrankwand-Gefühl der alten Maschine mit ihrer besonders im Beinbereich ausladenderen, noch besser schützenden Verkleidung verzichtet die neue ein Stück weit. Auch stellt das neue Bedienkonzept mit zentralem Drehregler, wenigen Menüpunkten und Fünf-Wege-Schalter am linken Lenkerende, verglichen mit der unter vielen Dutzend Knöpfen und Reglern begrabenen Vorgängerin, eine extreme Vereinfachung dar. So ist das Navi-Ziel schnell programmiert, das Mobiltelefon flugs gekoppelt, und unter den 150 Sendern des Sirius-XM-Digitalradios (welches in Deutschland leider stumm bleiben wird) einer gefunden, auf dem Johnny Cash in Kneipenlautstärke das Folsom Prison zum Ausrasten bringt. Perfekt. Käpt'n auf Brücke, Leinen Los!

Mit Keyless-Schlüssel in der Tasche genügt ein Antippen des Starterknopfs, und der nun in die Lichtmaschine integrierte Anlasser erweckt den Flat-Six, der sich mit recht viel Standgas auf Betriebstemperatur bringt. Um das zu bemerken, muss man das Soundsystem stumm schalten – im Leerlauf säuselt der Boxer so dezent in sich ruhend wie ein Mönch vor sich hin. Mehr Laufkultur geht nicht. Auch in Fahrt behält er seinen seidigen Groove, unter Last aber schlürft es kernig, lauter als zuvor aus der Airbox. Ein Zugeständnis an die „sportlichere“ Zielgruppe. Echten Tourenhaudegen könnte das auf Achse etwas aufdringlich werden. Der Klang an sich wiederum hat eine musikalische Qualität: sonor, heiser, satt, obertonreich. Angesichts dieses beinahe göttlichen Motors ist das Radio eigentlich überflüssig.

Honda befindet die Motorleistung dann auch, wie seinerzeit Rolls-Royce, als „adäquat“, macht ganz auf Understatement und in der Pressemappe erst gar keine Angabe dazu. Wen es dennoch interessiert: Sie beträgt 126 PS und damit neun mehr als zuvor. Bedeutender als schnöde Spitzenleistung: Der 1833-Kubik-Sechszylinder zapft sein Drehmoment (maximal 170 Newtonmeter bei 4500/min) wie ein gut aufgelegter Wiesn-Wirt: unaufgeregt, aber effektiv, aus endlosem Vorrat in volle Krüge, gold-perlend und mit schaumiger Krone. Wahrlich adäquat. Dazu passt, dass die Gesamtübersetzung sowohl beim Sechsgang-Schalter wie auch beim automatisierten Doppelkuppler nun länger ausfällt. Das Drehzahlniveau auf dem Highway sinkt spürbar. Hervorragend schaltet sich das manuelle Getriebe, weich und präzise, die hydraulische Kupplung erfordert für einen derart starken Motor wenig Kraft. Was ernsthaft Kauflustige aber mehr interessieren dürfte: Das neueste DCT der dritten Generation sortiert seine sieben Stufen flutsch- geschmeidig, schnell und ruckfrei, harmonisiert sensationell mit dem elastischen Sechszylinder. Eine wirklich erhabene Antriebseinheit. Bleibt die Frage „DCT oder Schalter?“ also bei den anderen Hondas eine des Glaubens, dürfte die nächste Generation Winger sich wohl

mehrheitlich für DCT entscheiden. Schade, dass der Doppelkuppler der heftig teuren „Tour Airbag“ vorbehalten ist.

Alle GL-Fahrer kommen in den Genuss einer neuen, sehr viel kräftigeren Kombibremse, vor allem aber der geänderten Vorderradführung. Während die konventionelle Telegabel der Vorgängerin eher dem Komfort als der Stabilität verpflichtet war, vereint die aufwendige, duolever-ähnliche Doppel-Längslenkerkonstruktion beides auf hohem Niveau. Auch die übelsten texanischen Hinterlandpisten bügelt das Fahrwerk glatt wie einen Spiegel, was sich an den wohl bewusst in Fahrersicht platzierten Spurstangenköpfen unterhaltsam ablesen lässt: Während die auf Schlechtwegstrecken wie irre auf und ab hüpfen, ruhen die Fahrerhände wie am Lenkrad eines Cadillac. Das Weniger an Rückmeldung stört in einer Gold Wing nun wirklich nicht. Trotz des enorm geschmeidigen Gleitens nimmt die GL 1800 selbst forsch gefahrene Kurven – auch dank ausreichender Schräglagenfreiheit und zumindest bei trockenen Bedingungen achtbar haftender Bridgestone Exedra-Dauerläufer – ohne jegliches Drama. Mehr muss sie auch nicht können. Von den vier verfügbaren Fahrmodi – Rain, Econ, Tour und Sport –, welche Ansprechverhalten und, falls vorhanden, Traktionskontrolle, elektronisches Fahrwerk und Schaltstrategie des DCT beeinflussen, arbeitet der höchst gelungene Tour-Mode am überzeugendsten. Sport bringt eine Unruhe ins DCT, die zum Charakter der Gold Wing einfach nicht passen möchte.

Unterm Strich also wird die Neuauflage der Gold Wing in der Tat jünger, fahraktiver, ja aufregender. Nicht „great“ im Sinn von riesig – wenngleich Fans wohl genau das an ihr schätzen –, sondern „greater“ im Sinn von besser, moderner. Einmal abgesehen von der etwas fragwürdigen Ausstattungspolitik stimmt alles.

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor, je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile, Kipphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 1x Ø 50 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 1100 W, Batterie 12 V/20 Ah, automatisch betätigtes Doppelkupplungsgetriebe, Siebengang plus Rückwärtsgang [hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe plus Rückwärtsgang], Kardan.

Bohrung x Hub 73,0 x 73,0 mm

Hubraum 1833 cm³

Verdichtungsverhältnis 10,5:1

Nennleistung 93,0 kW (126 PS) bei 5500/min

Max. Drehmoment 170 Nm bei 4500/min

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Doppel-Längslenker aus Aluminium, Eingelenk-Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, elektronisch verstellbare Dämpfung und Federbasis [verstellbare Federbasis], Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Sechskolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 316 mm, Dreikolben Schwimmsattel, Traktionskontrolle [keine Traktionskontrolle], ABS.

Alu-Gussräder 3.50 x 18; 6.00 x 16

Reifen 130/70 18; 200/55 R 16

Maße und Gewichte

Radstand 1695 mm, Lenkkopfwinkel 59,5 Grad, Nachlauf 109 mm, Federweg vorn/hinten 110/105 mm, Sitzhöhe 745 mm, Trockengewicht 383 [365] kg, zulässiges Gesamtgewicht 586 [570] kg, Tankinhalt 21,1 Liter.

Garantie und Preis

Garantie zwei Jahre

Farben Schwarz, Schwarz/Rot [Silber]

Preis 35 990 [25 595] Euro

Nebenkosten 395 Euro

MOTORRAD
www.motorradonline.de

Copyright: MOTORRAD, Motor Presse
Stuttgart GmbH & Co. KG