

Als 1974 Honda mit der GL1000, einem wassergekühlten 4-Zylinder-Boxer-Maschine auf der IFMA in Köln für eine Sensation sorgte, (Honda war 1967 mit der legendären 4-Zylinder 750 Four herausgekommen) stand die Motorradwelt Kopf: So etwas hatte bis anhin noch niemand gesehen ... ! Niemand? Als ich 1984 ins Mountain-Motorrad-Museum ging, stand da eine britische Maschine, Jahrgang 1954, von Hoover (wie die Staubsauger-Marke) die genau dem Layout der 4-Zylinder-Honda entsprach: 4-Zylinder mit Wasserkühlung, Kardantrieb und 80 PS Motorkraft! Es seien rund 350 Maschinen davon gebaut worden, bis das Werk in Konkurs ging: Zu gross, zu stark (für damalige Verhältnisse) und zu teuer! Als ich 2011 wieder auf der Isle of Man zu Besuch war, war dieses Museum seit Jahren geschlossen und der Bestand der Motorräder sei veräussert worden. Denn ich wollte unbedingt Fotos von dieser Ur-GoldWing schiessen, doch sie war unauffindbar – schade!

Ich habe eine englische Ausgabe "illustrated Encyclopedia", sie wurde unter dem Titel "The World of Motorcycles" verkauft. Sie kam 1979 durch Orbis Publishing Ltd. in London heraus, vertrieben durch Columbia House in New York. Es war ein Geschenk, welches ich auf meiner Reise durch die Vereinigten Staaten im Jahr 1986 von einem GoldWing-Fahrer erhielt. In Australien traf ich auf eine Maschine mit der Marke "Bridgestone", eine japanische Zweitakt-Maschine ähnlich einer Yamaha oder Suzuki dieser Zeit. Nach diesem Encyclopedia war Bridgestone mit ihren Zweitaktmaschinen vor allem auf den amerikanischen Markt konzentriert. Als die Amerikaner schärfere Bestimmungen über Abgase erliessen, die mit Zweitaktmaschinen schwierig einzuhalten waren, brach der Markt dort zusammen. Weil sie immer weniger Motorräder absetzen konnten, die anderen japanischen Auto- und Motorrad-Hersteller aber mit 4-Takt-Motoren boomten, konzentrierten sie sich auf den anderen Zweig der Firma, die Herstellung von Reifen – bis heute.

Ich suchte vergeblich in diesem umfassenden Werk nach der Ur-GoldWing: In Band 7 kommen nach Hodoka (Offroad), entwickelt in Oregon/Amerika und in Japan gebaut, die Honda-Maschinen, dann eine Abhandlung über "Horn", der akustischen Warneinrichtung und dann folgt Horse Power und als Nächstes die legendäre englische Marke "HRD", die später mit der Firma Vincent fusionierte. Dann folgt die britische Marke Humber – Hoover doesn't exist.

1988 kam Honda mit der ersten 6-Zylinder-Maschine, der GL1500 heraus und ich durfte für MOTORRAD mit meiner Frau Luzia zusammen den 1. Fahrtstest machen.

9 16. April 1988 DM 5,-

Finland 1mk 17,- Griechenland Dr 540,- Italien Lit 5000,- Niederlande hfl 5.90,- Österreich öS 40,- (inkl. MwSt.), Spanien Ptas 450,-, Schweiz sfr 5,- Printed in Germany E4973 D

MOTORRAD

Neue Enduro-Generation

Unentdecktes Deutschland
Touren ins Wendland
Szene im Ruhrpott

Honda Africa Twin – besser als Transalp?

Yamaha XT 600 Ténéré – jetzt wieder unverwüstlich?

Picco-XT 750 – fünf Ventile für die Serie?

Das Traumschiff Honda Gold Wing GL 1500/6

Teurer Saft
Sechs Gabelöle im Test

Für Einsteiger
Welche mit 27 PS?
Wo probefahren?



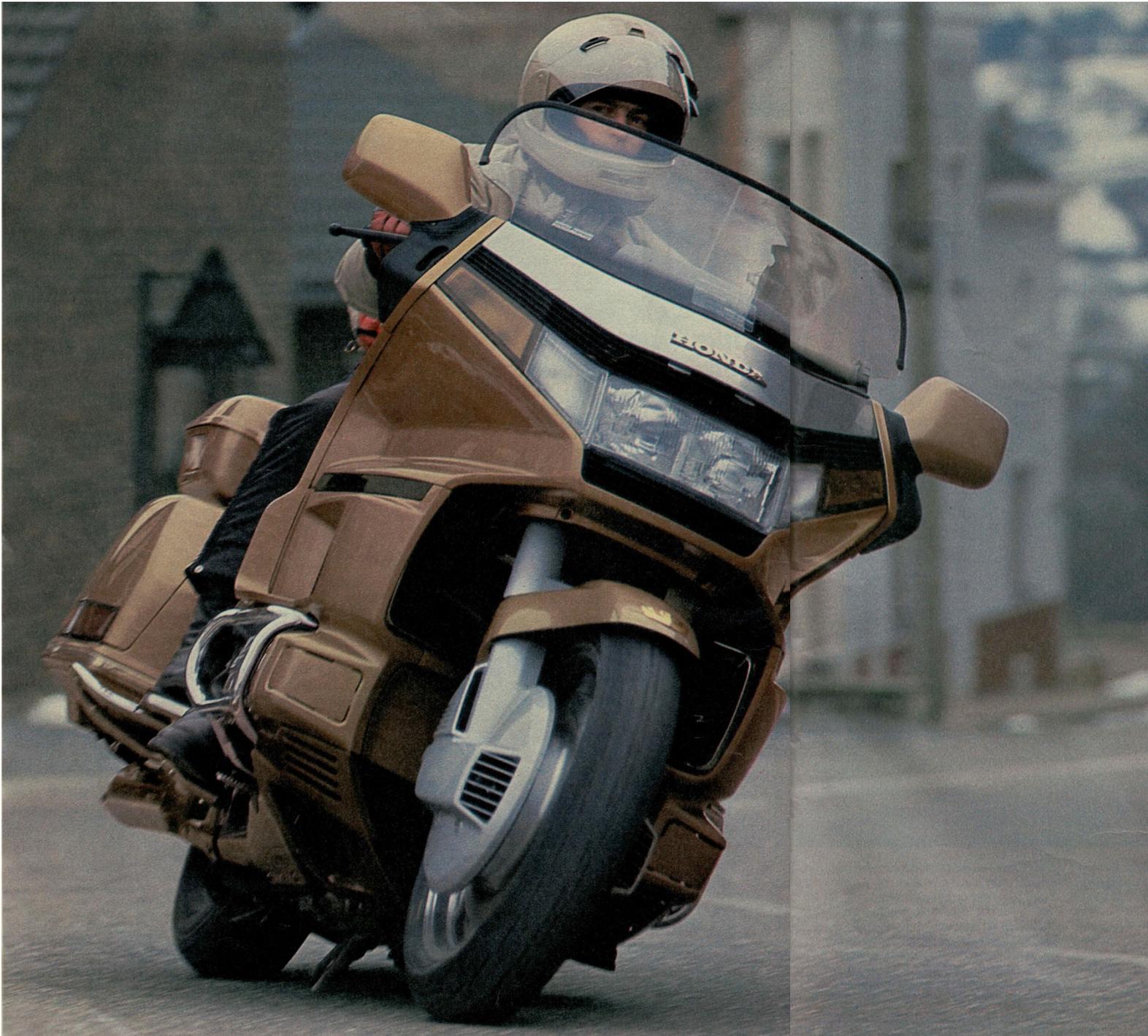


Photo: Pickett/Archiv

Jetzt weiß ich es genau: Es stimmt nach wie vor nicht, daß Honda Deutschland mit Porsche handelt. Wenn Offenbacher Anwohner dieses Gerücht in die Welt gesetzt haben, so sind sie dem Sound der neuen Gold Wing aufgefressen: Der gemütliche Supertourer tönt im Stand wie der Zuffenhausener Vorzeigesportwagen.

Heiser und unangemessen aggressiv röhrt der Sechszylinder, wenn man ihn im Leerlauf mit Gasstößen anheizt. Nach mehrmaligem Umrunden des riesigen Honda-Flaggschiffs und einigen Minuten Gewöhnung an den neuen Sound sitzen meine Frau Luzia und ich auf. Endlich rollt sie unter uns, die neue 1500er.

MOTORRAD

TEST & TECHNIK

Honda GL 1500 Gold Wing: Test

Sanfter Riese

Honda reicht's: Mit der Sechszylinder-Gold Wing GL 1500 verweist der Marktführer die Konkurrenz in die Schranken. Urs Tobler, seit Jahren Kenner der Gold Wing-Szene, testete den Supertourer.

Noch ein paar vertrauensbildende Meter im Hof von Honda Deutschland, dann schwenke ich auf die Ausfallstraße. Mit etwas über 2000 Touren im fünften Gang zuckte ich im Frankfurter Abendverkehr mit. Die vierspurige Autobahn erinnert an amerikanische Highways, da kommt auch das Cruise Control wie gerufen.

Dieser elektronische Geschwindigkeitsregler befreit die rechte Hand. Auf der Autobahn kann die Honda mit links geführt werden, so leicht läßt sie sich lenken. Akustisch kaum wahrnehmbar, schnurrt das neue Antriebsaggregat vor sich hin, nur das Zwischengas beim Herunterschalten übertönt die Geräusche des Winds, der wegen der gekappten Scheibe der deutschen Ausführung am Helm zert.

Honda GL 1500 Gold Wing: Test

Schon nach wenigen Kilometern dämmert mir, daß diese Gold Wing bei den Supertouren eine neue Ära einleiten wird: nicht wegen der Einzigartigkeit des Motorenkonzepts, sondern wegen der Souveränität der ganzen Maschine.

Der Sechszylinder-Zweiventiler bietet ungeahnte Kraft aus dem Drehzahlkeller. 150 Nm bei 4000/min kündigt der Prospekt an, 135 blieben bei der MOTORRAD-Leistungsmessung noch übrig. Drehmoment und Leistung bauen sich derart harmonisch auf, daß sie, wie bei der alten Vierzylinder-Gold Wing, ständig unterschätzt werden.

Trotz ihres hohen Gewichts reicht bei der Sechszylinder

Testmaschine. Sie wird zwar dadurch für Tourenfahrer nicht weniger interessant, dennoch sei die Frage erlaubt, warum es mit einem 1500er-Sechszylinder nicht gelingt, das Leistungslimit voll auszuschöpfen.

Die nächste Frage ergibt sich beim Blick auf den Drehzahlmesser: Bei 5500 Touren beginnt der rote Bereich, ganze 11,7 Meter pro Sekunde müssen die Kolben bei dieser Drehzahl zurücklegen. Ob dieses Drehzahlmit nicht etwas zu niedrig angesetzt wurde?

Wer sein wachsames Auge nicht häufig auf dem Drehzahlmesser ruhen läßt, treibt den Motor in den unteren Gängen leicht bis 6000 Umdrehungen hoch. Und der fünfte entpuppt sich als Werbe-Overdrive, weil die Honda bei Höchstgeschwindigkeit ziemlich exakt bis zur Nenndrehzahl ausdreht.

Andererseits habe ich oft dabei erwischt, bereits bei

50 km/h im Fünften dahinzuzuckeln – um dann vor der nächsten Kurve vergebens auf die Bremswirkung des Motors zu warten. Eine sicher ganz nützliche Ganganzeige hätte im limousinenartigen Cockpit auch noch Platz gefunden.

Wer es unbedingt wissen will: Auf bis zu 184 Stundenkilometer beschleunigt der Sechszylinder die Gold Wing, exakt einen mehr als MOTORRAD 1986 mit der 1200er-Vierzylinder erreichte. Die perfekt abgestimmten beiden Vergaser lassen bei solchen Kraftakten um die zehn Liter Benzin pro hundert Kilometer durchlaufen, bei angemessener Fahrweise und im Testmittel lag der Verbrauch bei sieben Litern. Damit gibt sich die neue ebenso genügsam wie die alte Gold Wing.

Das sechszylindrige Sahnestück der Gold Wing rechtefertigt in jedem Fall die Geheimniskrämerie des Herstellers, der übrigens nicht Honda Japan heißt, sondern Honda of America. Bereits seit 1986 spekulierten Insider über eine Sechszylinder aus Marysville in Ohio, allerdings warteten die meisten von ihnen auf einen V 6-Motor.

Durchsetzen konnte sich aber dann doch der Boxermotor. Ungeklärt bleibt, ob wegen der günstigeren Schwerpunkt-lage oder weil der Chef von Honda of America Soichiro Irimajiri heißt. Der nämlich hatte 1972, damals weilte er noch in seiner japanischen Heimat, den Nachfolger der CB 750 zu kreieren. Deren Ruf war durch die BMW R 90 S und vor allem durch die Kawasaki Z 900 schwer angeschlagen, und Honda wollte sich mit einem kräftigen Befreiungsschlag wieder von den Konkurrenten absetzen.

Irimajiri hatte sich bis dahin seine Sporen als Entwickler im Sport verdient. Die 50er-Viertaktmaschine, die Honda zum ersten Sieg in dieser Klasse verhalf, geht auf sein Konto. Vom Einzylinder-Rennerle wagte sich der junge Ingenieur direkt an ein Big Bike, und seine Version von der Gold Wing hatte schon 1973 sechs Zylinder

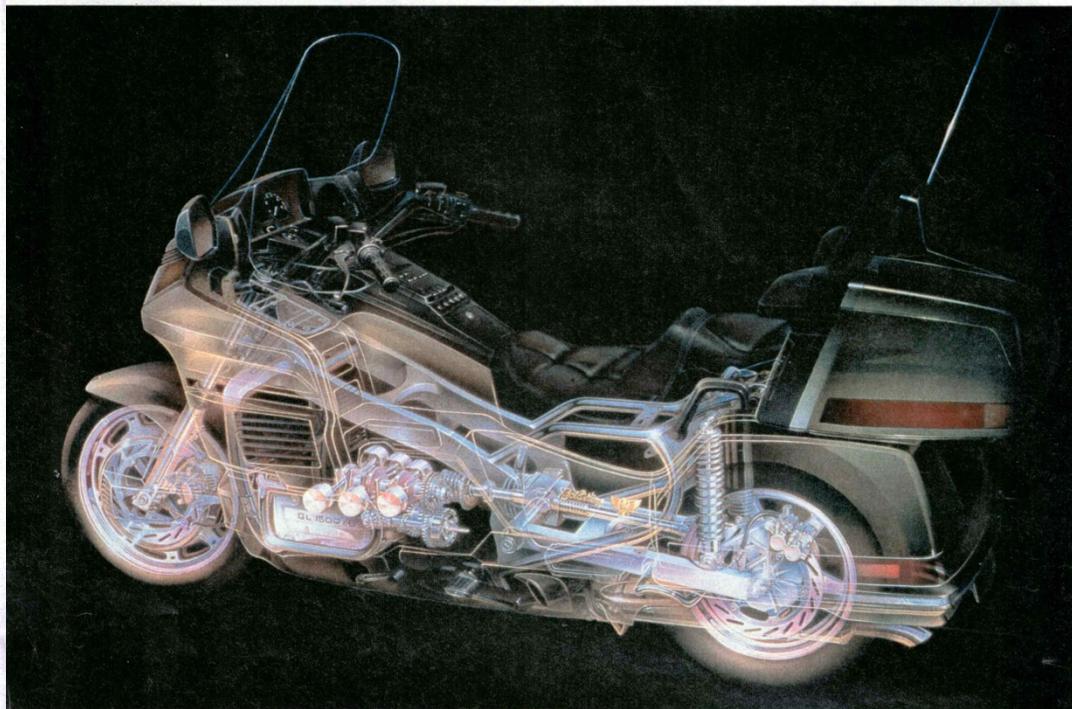
der. In Boxeranordnung, versteht sich. 80 PS soll der Prototyp damals geleistet haben. Er verfügte über 1470 Kubikzentimeter Hubraum, hatte pro Zylinderreihe eine Nockenwelle.

Die Fahrleistungen des zusammengebastelten Einzelstücks fielen zwar ansprechend aus – er schaffte die 400 Meter aus dem Stand angeblich in 12 Sekunden und rannte über 200 km/h – dennoch verlief das AOK genannte Projekt im Sande. Der mit Sitzbank, Auspuffanlage, Getriebe, Kardan und Rahmenheck der BMW ausgestaffte Prototyp verschwand in der Versenkung.

Statt dessen kam dann der 1000er-Vierzylinder, entwickelt vom Vater der CB 750, Toshio Nozue. Der baute zwar einen vortrefflichen Tourenmotor, aber das Fahrwerk machte Honda in der Anfangsphase erheblichen Kummer. Unangemessener Umgang mit dem Tourenriesen führte zu einigen schlimmen Unfällen – und ruinierte den Ruf in Deutschland. Nur sehr langsam konnte sich hierzulande eine Gold Wing-Gemeinde aufbauen und erfahren, daß Honda das Fahrwerk im Laufe der Jahre erheblich verbesserte.

Ich weiß natürlich von diesen Verbesserungen, entsprechend hoch sind meine Erwartungen an das neue Fahrwerk. Um es vorwegzunehmen: Es hat sie erfüllt. Sowohl bei schneller Autobahnfahrt als auch bei der Hatz über Landstraßen gab es an der Fahrwerkstabilität nichts auszusetzen. Starke Bodenwellen oder Brückenabsätze ließen das Komfortfahrwerk kurz unruhig werden, erzeugten jedoch bei der Besatzung keinerlei außer-gewöhnliches Herzklopfen.

Nach sehr kurzer Zeit verschwindet jede Unruhe wieder, und die Honda verfolgt unge-rührt ihre Spur. Mehr Gedanken müssen zukünftige Gold Wing-Eigner in die begrenzten Schräglagengrenzen investieren: Auf einer etwas zu schnell angegangenen Autobahnaus-fahrt setzte außer der Fahrer-fußraute auch der rechte Aus-puffkrümmer auf.



Honda GL 1500 Gold Wing: Test

Im normalen Fahrbetrieb – und der sieht bei einer Gold Wing natürlich etwas anders aus als bei einer VFR – dürfte es in Schräglage wohl ausschließlich in Zusammenhang mit Bodenwellen zu Aufsetzern kommen.

Die Federelemente zeigen sich vorne wie hinten dem Gewicht der Honda gewachsen. Allerdings sprach die Vorder-radgabel für meinen Geschmack schon etwas hart an.

Immer wieder überrascht mich unterwegs die Handlichkeit der Honda. Sie läßt sich tatsächlich nur mit jenem Klischee beschreiben, das schon für so manches schwere Motorrad zu Unrecht erhalten mußte: Einmal in Bewegung gesetzt, sind die 387 Kilogramm Maschinengewicht vergessen.

In enge Kurven kippt die Gold Wing nicht böseartig hinein, sondern läßt sich zielgenau und sicher führen, sogar Schräglagenwechsel gehen ohne übertriebenen Kraftaufwand vonstatten. Das Mehrge-wicht gegenüber der alten Gold Wing habe ich überhaupt nicht gespürt.

Die Kombi-Bremse, bereits seit 1983 außerhalb Deutschlands serienmäßig, trägt zum Bedienungskomfort des Motorrads bei. Die Bremskraftverteilung gelang sehr gut, nur bei einem brutalen Tritt auf das große Pedal kann das Hinterrad blockieren. Wird die zweite Bremse vorn ebenfalls akti-

viert, bringt man das Vorderrad leicht zum Pfeifen.

Der Kraftaufwand für diese Übung ist allerdings noch so erheblich, daß niemand aus Unachtsamkeit das Vorderrad überbremsen wird. Andererseits sollte der Umgang mit der zweiten Scheibe von Anfang an geübt werden, weil nur so bei

Das Schaubild verdeutlicht die gewaltigen Dimensionen des neuen Rahmens, dessen linker Unterzug zur Motordemontage abgeschraubt werden kann. Das Gelenk der Kardanwelle liegt genau im Drehpunkt der mächtigen Kastenschwinge (oben). Rechts der Seilzug, über den die Rückfahrlilfe aktiviert wird



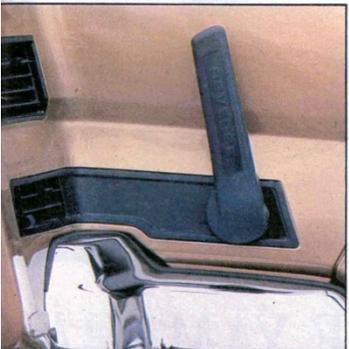
Der sanfte Riese erregt Aufsehen, auch wenn mit dem abgesägten Topcase einiges von der Bulligkeit der US-Version fehlt

ein Dreh am Gasgriff, und sie setzt spontan zum Sprung an. Selbst im letzten Gang nimmt der Motor ab Leerlaufdrehzahl, das heißt 800/min, ohne Mucken Gas an. Bis 1500 Touren liegt der Leistungszuwachs in Grenzen, dann beginnt die Honda zu marschieren. Zwischen 2000 und 3000 Kurbelwellenumdrehungen geht die Post ab, um erst jenseits des roten Bereichs bei 5500/min zu stoppen.

91 statt der versprochenen 100 Pferdestärken leistete die



Auch mit dem gekappten Topcase wirkt die Gold Wing wie ein Auto auf zwei Rädern (links). Unten die US-Version mit Rückenlehne, hoher Verkleidungsscheibe und großem Koffer. Fahrer, egal welcher Größe, finden einen sofaähnlichen Arbeitsplatz vor...



... und für den Sozius bleibt immer noch genügend Raum. Der große Hebel für die Rückfahrhilfe muß um 90 Grad umgelegt werden. Erst wenn er in dieser Stellung einrastet, bewegt sich die Honda via Anlasser zurück

Notbremsungen angemessene Bremswege zustande kommen, obwohl die im Durchmesser 296 Millimeter großen Scheiben jeweils von einer Doppelkolbenzange verzögert werden.

An der Gabel der Gold Wing müht sich ein nicht verstellbares Anti Dive-System, das Motorrad am Eintauchen zu hindern. Es verrichtet seine Arbeit brav, aber ohne berauschende Wirkung. Wahrscheinlich kam es zum Einsatz, weil Honda kein Stück High-Tech auslassen wollte.

Denn bei der Ausstaffierung ihres Topmodells konnten die Entwickler ihrem Spieltrieb so richtig fröhnen: Als prestigeträchtigsten Trick dachten sie

Menge herumrangiert. Eine Fehlbedienung haben die Konstrukteure ausgeschlossen: Zunächst einmal muß der Motor im Leerlauf drehen, dann muß ein mächtiger Hebel an der linken Motorverkleidung umgelegt werden, und erst bei gezielter Kupplung bringt das Anlasserknopfchen über den kräftigen Anlasser Bewegung in die ganze Sache.

Honda versichert übrigens, daß sogar intensives Rückwärtsfahren der Batterie nicht den Garaus mache, weil die 550-Watt-Lichtmaschine die 20 Ampèrestunden starke Batterie schnell genug wieder auflade. Einer ausreichend langen Eingewöhnungsphase und einem Ausleben des Spiel-



Die Bedienungseinheit für den Bordkompressor, darunter eine von vier Frischluftdüsen

sich einen Rückwärtsgang aus. Spätestens seit ich die Handling-Eigenschaften der Gold Wing auf einem Feldweg erkunden wollte und besagter Weg im Nichts endete, weiß ich diese Einzigartigkeit zu schätzen: Über 150 Meter konnte ich zurücksetzen und in aller Gelassenheit eine Stelle suchen, an der ich das schwergewichtige und 2630 Millimeter lange Motorrad wenden konnte.

Auch in engen Großstadtparklücken lassen sich durchaus Achtungserfolge erzielen, wenn man mit vollbesetztem Motorrad vor einer staunenden

Triebts steht also nichts im Wege.

Weil der erste Gang erst einrastet, wenn sich der Hebel für den Rückwärtsgang wieder in seiner Ausgangsstellung befindet, dauert so ein Ausparkmanöver seine Zeit. Irgendwann wird's also langweilig, und der Gold Wing-Besitzer besinnt sich auf den tatsächlichen Nutzen des Rückwärtsgangs.

Ebenfalls ungewöhnlich bei den meisten anderen Motorrädern ist die Möglichkeit, die Luftunterstützung der Hinterradfederung per Bordkompressor einzustellen. Etwa in Höhe

GL-Technik: Bewährtes und Neues

Mit der GL 1500/6 setzt Honda auf die bewährte Technik der GL-Vierzylinder-Reihe. Die konsequente Weiterentwicklung schlägt sich im relativ einfachen Aufbau des vollständig neukonstruierten Boxer-Triebwerks nieder. Die längs in Fahrtrichtung eingebaute, vierfach gleitgelagerte Kurbelwelle dreht im Uhrzeigersinn. Es handelt sich um eine typische Boxer-Konstruktion: Die Hubzapfen für Zylinder 1 und 2, 3 und 4, sowie 5 und 6 sind jeweils um 180 Grad versetzt. Der Versatz der Hubzapfen-ebenen der drei Zylinderpaare beträgt 120 Grad.

Daraus ergeben sich eine gleichmäßige Zündfolge und die folgende Arbeitsaktfolge:

punkt angegliedert. Das Getriebe liegt unter der Kurbelwelle, wobei Primär- und Endantrieb sowie der Overdrive zwecks Geräuschminderung mit einer Schrägverzahnung versehen sind. Schiebemuffen anstelle von Schieberädern sollen die Bedienung leichter gestalten. Die 550 Watt starke Lichtmaschine, die direkt über ein Zahnrad von der Kurbelwelle angetrieben wird, dreht 2,7 mal schneller als die Kurbelwelle. Sie baut genauso nach hinten wie der Elektrostarter, der mittels eines raffinierten Mechanismus gleichzeitig den Antrieb für die elektrische Rückfahrhilfe besorgt.

Der Anlasser besitzt nämlich zwei Planetengetriebe

Dasselbe passiert auch, wenn die Maschine um mehr als 60 Grad geneigt wird. Selbstverständlich verhindert eine Schaltwalzensperre, daß bei umgelegtem Rückwärtshebel auch noch ein Vorwärtsgang eingelegt wird. Über einen Leistungsregler am Anlasser kontrolliert das aufwendige System auch die Geschwindigkeit, ab zirka 1,5 Stundenkilometern schaltet ein Transistor den Anlasserstrom rigoros ab.

Völlig neu konzipiert wurde das Fahrwerk. Der Doppelschleifenrahmen mit mehrfach verstrebt, geteiltem Rückgrat besteht aus breiten Rechteck-Hochkantstahlprofilen, die Unterzüge aus Vierkantstahlrohren. Die Seite ist wie bisher für den Motorausbau demontierbar gestaltet. Das Rahmenheck ist aus Stahlrundrohren gefertigt. Die massive Bauweise des ganzen Rahmens sowie der langen Schwinge aus Vierkant-Stahlrohren dürfte einen wesentlichen Teil der 30 Kilogramm Mehrgewicht gegenüber der alten Gold Wing ausmachen.

Die neue Gold Wing rollt auf Niederquerschnittreifen, vorn auf 18-Zoll-, hinten auf 16-Zoll-Alurädern. Wie bisher übernimmt eine Drei-Scheiben-Bremsanlage, nun auch in Deutschland als Kombi-bremse ausgelegt, die Verzögerung. Alle drei Bremssättel verfügen über doppelte Bremsscheiben.

Noch großzügiger griff Honda in die Ausrüstungskiste: Ein höhenverstellbarer Doppelscheinwerfer, Luftklappen für Warmluft und Rückspiegel in ausklappbarem Gehäuse sowie eine manuell höhenverstellbare Scheibe sind die neuen Merkmale der Tourenverkleidung. Weder die ergonomisch geformte Sitzbank noch die riesigen, mit Innentaschen ausgerüsteten seitlichen Gepäckcontainer lassen Wünsche offen.



Unter dem Plastikkleid werkelt jede Menge High-Tech

1-4-5-2-3-6. Kolben und Nockenwellen der rechten und linken Seite sind nicht identisch. Beim Antrieb der Nockenwellen über Zahnriemen und der Ventilsteuerung mit wartungsfreiem, hydraulischem Spielausgleich ist auf die Erfahrung mit dem Vorgänger zurückgegriffen worden.

Zwei Ventile pro Zylinder reichen ebenso aus wie die Beschränkung auf einen Gleichdruckvergaser mit 33 Millimetern Durchlaß je Seite, der die ganze Zylinderreihe speist. Alle übrigen Komponenten sind möglichst günstig für einen tiefen Schwer-

mit unterschiedlichen Ausgangsdrehzahlen. Eines wird zum Starten des Motors, das andere für die Rückwärtsfahrt verwendet. Eine elektronische Schaltung sorgt dafür, daß die Fahrt sachte beginnt, der Anlasser also nur langsam auf Touren kommt. Um eine Überlastung des elektrischen Systems zu verhindern, etwa wenn es zu stark bergauf geht oder die Gold Wing hinten gegen ein Hindernis gestoßen ist, wurde eine Schutzschaltung eingebaut, die das System nach drei Sekunden bei Überlastung ganz einfach abschaltet.

Honda GL 1500 Gold Wing: Test

des rechten Fahrerknies warten vier Tasten auf entsprechende Befehle. Im Bordmonitor leuchtet auf Abruf der derzeitige Luftdruck auf, mit lautem Geräusch bläst der Kompressor das rechte Federbein auf. Meine Frau und ich konnten allerdings auf unserer Testfahrt mit leichtem Gepäck auf jede Luftunterstützung des Federbeins verzichten.

Damit für solche Fälle der Kompressor nicht nutzlos mitgeschleppt werden muß, befindet sich im rechten Koffer, neben dem Werkzeugsatz, ein Außenanschluß. Über den können dann die Reifen – oder auch Luftmatratzen – versorgt werden.

Die mächtigen Lenkerarmaturen sind rundlicher geformt als bei der alten Gold Wing, besondere Beachtung verdient die rechte Bedienungseinheit für den Tempomat, die Cruise Control. Einmal aktiviert, läßt sie sich mit zwei Knöpfen bedienen, mit denen das Motorrad auch in Schritten von 1,6 Kilometern beschleunigt oder verlangsamt werden kann. Jede Betätigung von Kupplung, Bremse oder Gasgriff unterbricht die Regelung.

Freilich reicht es nach einer Unterbrechung des gemächlichen Dahingleitens, auf den oberen Knopf des Bedienteils zu drücken, und die Gold Wing beschleunigt wie von Geisterhand auf die vorgegebene Geschwindigkeit. Die ganze Sache funktioniert im Bereich zwischen 48 und 128 Stundenkilometern, erst wenn die Zündung ausgeschaltet wird, vergift das System die eingespeicherte Geschwindigkeit.

Vor dem Fahrer, eingelassen in die Tanktrappe, wartet das Kassettenradio auf seinen Einsatz. Dank dickerer Knöpfe läßt es sich besser bedienen als früher. Welcher Sender über die beiden Lautsprecher in der Verkleidung den Fahrer bereselt, kann über einen kleinen Bedienungskasten an der linken Lenkerarmatur bestimmt werden.

Motor¹

Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor, ohc, Kipphebel, Steuerantrieb über Zahnriemen, je zwei Ventile, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Sekundärantrieb über Kardan.

Hubraum 1520 cm³
Bohrung x Hub 71 x 64 mm
Verdichtung 9,8

Nennleistung

74 kW (100 PS) bei 5200/min

Max. Drehmoment

150 Nm (15,3 kpm) bei 4000/min

Kolbengeschwindigkeit

bei 5200/min 11 m/s

Kraftstoffaufbereitung

2 Gleichdruckvergaser, Ø 33 mm

Zündung

kenfeldgesteuerte Transistoranlage

Lichtmaschinenleistung 550 Watt

Batterie 12V/20 Ah

Fahwerk¹

Doppelschleifenrahmen mit mehrfach verstellbarem Rückgrat aus Rechteck-Stahlrohren, Rahmenheck aus Stahlrundprofilen, luftunterstützte Telegabel vorn, Kastenschwinge hinten mit zwei Federbeinen, rechts mit variabler Luftunterstützung, Kombibremse betätigt über Fußpedal, wirkend auf eine vordere Scheibe und die hintere Scheibe, zweite Scheibenbremse vorn, Doppelkolben-Bremszangen.

Lenkkopfwinkel 60 Grad

Nachlauf 115 mm

Radstand 1700 mm

Gesamtlänge 2630 mm

Lenkerbreite 830 mm

Standrohrdurchmesser 41 mm

Bremsdurchmesser

vorn/hinten 296/296 mm

Federweg vorn/hinten 140/105 mm

Felgenreife

vorn/hinten 3.00 x 18/3.50 x 16

Bereifung vorn/hinten

130/70-18 63 H/160/80-16 75 H

Scheinwerfer

60/55 W, Größe 273 x 109 mm

Maße und Gewichte¹

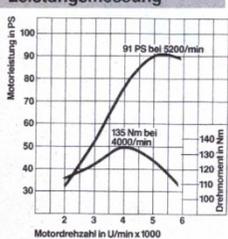
Sitzhöhe Stufensitzbank

800/880 mm

Nutzbare Sitzbanklänge

380/330 mm

Leistungsmessung²



Motorleistung in PS

Drehmoment in Nm

Technische Daten und

MOTORRAD

Testwerte: Honda GL 1500/6

Wendekreis 5850 mm
Gewicht vollgetankt 387 kg
Gewicht ohne Benzin 362 kg
Zuladung 187 kg
Tankinhalt 23 Liter
davon 3,8 Liter Reserve

Service-Daten¹

Service-Intervalle alle 6000 km

Ölwechsel alle 12 000 km

Ölfilterwechsel alle 12 000 km

Füllmenge

mit Filterwechsel 3,7 Liter

Zündkerzen NDX24EPR-U9

NGK DPR 8 EA-9

Elektrodenabstand 0,8 bis 0,9 mm

Teleskopgabelöl

Viskosität ATF SAE 5

Füllmenge 0,325 Liter je Helm

Ventilspiel

Hydraulischer Ventilspielausgleich

Reifentyp Conti K 177

Reifenluftdruck

vorn/hinten 2,25/2,50, 2,8 bar

Zusätzliche Reifenfreigaben

noch keine

Testwerte²

Höchstgeschwindigkeit

solo sitzend 184 km/h

mit Sozius 181 km/h

Beschleunigung (zwei Personen)

0-100 km/h 4,9 (5,8) s

0-160 km/h 15,5 (19,1) s

0-400 m 13,4 (14,1) s

0-1000 m 26,3 (27,4) s

Durchzugsvermögen

im fünften Gang (zwei Personen)

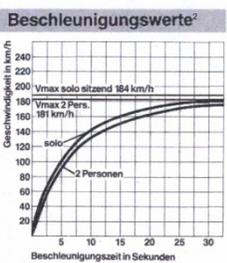
60-140 km/h 14,5 (17,9) s

Bremsweg (-verzögerung)

100-0 km/h 46,8 m (8,24 m/s²)

130-0 km/h 75,5 m (8,64 m/s²)

Beschleunigungswerte²



Beschleunigungswerte

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv
50/45, 80/74, 100/94, 130/124 km/h

Kupplungshandkraft 55 Newton

Verbrauch

Kraftstoff Normal bleifrei

Theoretische Reichweite 320 km

Minimaler Testverbrauch

6 Liter/100 km

Maximaler Testverbrauch

10 Liter/100 km

Mittlerer Testverbrauch

7,4 Liter/100 km

Ölverbrauch im Test nicht meßbar

Lob und Tadel

+ Leichtgängiger Hauptständer

+ Seitenständerabsicherung

+ Bequeme Sitzbank, gute Fahrerposition

+ Rückfreie, drehmomentstarke Beschleunigung in jedem Tourenbereich

+ 90-Grad-Fleifventilanschluß

+ Kassettensystem serienmäßig

+ Minderwertiges Werkzeugset

+ Fehlende Gangzähne

+ Starker Winddruck für Beifahrer bei hohen Geschwindigkeiten

Ausstattung und Preis

Serienmäßige Ausstattung:

- Vollverkleidung mit manuell höhenverstellbarer Scheibe, sechs Belüftungsdüsen, davon zwei Kalt- und zwei Warmluftzufuhr, Sturzbügel vorne und hinten, höhenverstellbarer Doppelscheinwerfer

- Zentral abschließbare Gepäckkontainer mit Innenpacktaschen, Werkzeugkoffer und externem Luftanschluß

- Bordkompressor und Borduhr mit Digitalanzeige, Stereo-Radio/TS, zwei Außenlautsprecher und Anschlüsse für Gegensprechanlage, Radio-Fernbedienung und Frequenzanzeige

- Automatische Blinkerrückstellung, Warnblinkanlage und Tempomat

- Kombibremse

- Elektrische Rückfahrlilfe

- Passagier-Fußbremse

- Elektrische Seitenständerabsicherung

- zwei Helmschlösser

Honda GL 1500 Gold Wing: Test

Der Beifahrer kommt bei dauerlicherweise nicht in den Genuß des ganz satten Sounds, weil die Einbauräume für hintere Lautsprecher an der deutschen Version fehlen.

Amerikaner und alle nicht-deutschen Europäer können nämlich seitlich der Soziuslehne Lautsprecher einbauen lassen. In Deutschland verwehrt der TÜV diesen Genuß: Weil feste Anbauteile eines Motorrads nicht mehr als 20 Zentimeter über den Fahrersitz hinausragen dürfen, entfiel hierzulande die Lehne samt Einbauräumen. Auch die netten Staufächer für Knabereien und Getränke verschwanden.

Am schlimmsten wiegt aber, daß auch das mächtige Original-Topcase büßen mußte: Es schrumpfte auf besseres Aktenkoffer-Format. Statt zweier Integralhelme kann es nur mehr zwei Kosmetikkoffer aufnehmen. Obendrein erweist sich die fehlende Stütze bei schneller Fahrt als herber Verlust. Sowohl meine Frau als auch ich empfanden es als Soziuspassagiere als überaus lästig, sich oberhalb von 130 km/h mit dem Kopf gegen den Wind stemmen zu müssen.

Trotzdem hat uns die Gold Wing Spaß gemacht: Weil wir als Tourenfahrer sowieso selten oberhalb dieses Geschwindigkeitsbereichs unterwegs sind, können wir mit derartigen Schwächen leben. Viel wichtiger ist uns und allen Gold Wing-Fans, die mit ihren Maschinen auf Autobahnen genauso zu finden sind wie in Norwegens Hochland, auf Schottlands schlechtesten Straßen oder auf dem Gavia-Paß, daß dieses Motorrad hält. Daß es fast nie gewartet werden muß, durch Kardan und Wasserkühlung, durch gediegene Zuladungsmöglichkeiten und enormen Fahrkomfort auch unter voller Beladung seine Langstreckentauglichkeit beweist.

Gut gestuftes Getriebe, aber der Overdrive erweist sich als Werbegag. Und in dieser Hinsicht bringt die Neue sogar noch einen weiteren Schritt nach vorn. Mit oder ohne US-Topcase. □

Nachdem ich im Frühling 1987 einen grossen GoldWing-Bericht in MOTORRAD gehabt hatte, war der Chef-Redakteur Hans Joachim Nowitzki verhindert, was ihn bestimmt «geschmerzt» hat, diesen Job aus der Hand zu geben. Die Sechs-Zylinder-GoldWing war zu diesem Zeitpunkt das Non-plus-ultra, was es auf dem Markt gab. Natürlich hatte unsere Limited Edition Jg. 1985 viele Features, wie On-board-Kompressor (während der Fahrt zu bedienen), einen serienmässigen Tempomat, Anschlüsse für Gegensprechanlage usw. Aber dies war nun alles standard-mässige Ausrüstung, zusätzlich eine (manuell) verstellbare Scheibe und Kofferraum wie kein Motorrad zuvor: Im Top Case konnte man zwei Integralhelme platzieren, sowie je einen (!) in der linken und rechten Seitentasche. Die Zentralverriegelung von einem Punkt aus (unter dem Topcase) war der absolute Knaller. Ein befreundeter Journalist durfte sie von Honda Schweiz testfahren: Klar, dass das die Gelegenheit war, auf grosse Fahrt zu gehen. Er nahm seine Freundin mit, packte die Maschine für zwei Personen wie das halb üblich war (nur das Notwendigste durfte mitkommen) und als sie fertig gepackt hatten, war das Topcase immer noch leer: Kurzerhand stellte er seine Schreibmaschine ins Topcase und düste übers Wochenende nach Nizza. Das war noch die Zeit vor Internet und Laptop!!! So konnte er seine Eindrücke gleich unterwegs im Hotelzimmer festhalten, ohne dies zwei Mal schreiben zu müssen!!!

Den Test im Ländereck bei Aachen, wo wir den Treffpunkt mit dem Fotografen hatten, führte uns über mehrere Hundert Kilometer, wobei ich grossen Wert darauf legte, dass auch Luzia, meine Frau grössere Distanzen fuhr. Die riesige Maschine, die etwa 60 kg an Fahrzeuggewicht zugelegt hatte, war dank der erstmals verwendeten Rückfahrlilfe (später von BMW kopiert mit ihrem "Raumschiff" K1200 LT, mit Patentzahlungen an Honda) im Stand auch von einer zarten Frau manövrierbar. Als wir irgendwo noch Feldwege unter die Räder nahmen, endeten wir "im Schilf", und ich musste hunderte Meter rückwärts fahren, bis ich bei einem Hochspannungsmasten festen Untergrund fand, um umzudrehen. Das kräftige Sixpack hatte unendlich Power, war auf der deutschen Autobahn spurstabil in hoher Geschwindigkeit, auch bei Brückenabsätzen. Das Einzige, was ich vermisse, war ein Automat – dieser kam erst 30 Jahre später mit dem DCT-Getriebe! (ut)