

---

## Vorstellung Honda GL 1800 Gold Wing: Luxus reloaded

Von Ralf Bielefeldt

Honda hat sein Flaggschiff Gold Wing umfassend modernisiert und streng auf Diät gesetzt. Die komplett neue Generation des Luxus-Tourers startet im Frühjahr 2018 um über 40 Kilogramm erleichtert in die neue Motorradsaison. Das Basismodell GL 1800 bringt jetzt vollgetankt „nur noch“ 365 Kilogramm auf die Waage. Die „Tour“-Variante mit Topcase wiegt 379 kg, das Topmodell mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT) und Airbag bringt noch einmal weitere vier Kilo mit. Das Vorgängermodell kam mit vollem 25-Liter-Tank noch auf 424 Kilogramm Fahrgewicht.

Werte, die den Eindruck, es hier mit einem halben Auto zu tun zu haben, durchaus verstärken: Die neue Honda Gold Wing ist halb so schwer und ähnlich lang wie die erste Generation Smart – 2475 mm bzw. 2575 mm als Tour. Schnittig und modern designed steht die Edel-Honda auf der Straße. Das immer noch stattliche Gewicht sieht und merkt man ihr nur bedingt an. Honda hat geschickt mit den Formen und Farben gespielt. Besonders das zweifarbige Topmodell in Candy Ardent rot und schwarz wirkt vergleichsweise schlank.

Fahrerairbag, Sitzheizung, Rückwärtsgang, Audioanlage mit zwei beziehungsweise vier Boxen (Tour), Sieben-Zoll-TFT-Farbdisplay, Navigationssystem, elektronisches Fahrwerk, Voll-LED-Scheinwerfer, elektrisch verstellbares Windschild – die Ausstattung der Gold Wing ist Benchmark im Segment. Als Motorrad-Weltpremiere ist sogar Apple Carplay an Bord. Besitzer eines iPhones können während der Fahrt die von zahlreichen Automodellen bekannte, abgespeckte Form der iOS-Oberfläche aufs Borddisplay spiegeln und beispielsweise Nachrichten checken, Playlists ansteuern oder telefonieren.

Die Bedienung erfolgt über die Tasten links am Lenker oder redundant über die neue Mittelkonsole mit Dreh-Drück-Steller. Sie ersetzt die über 40 Tasten und Regler, die bei der betagten Vorgängergeneration (seit 2001 auf dem Markt) rechts und links in der Seitenverkleidung und auf dem Tank verstreut sind – und schwer an die Bedienlogik japanischer Coupés der 80er Jahre erinnern. Die Bedienung der neuen Gold Wing hingegen wirft keine Fragen auf: Insgesamt vier Displays verschiedener Größe und zwei klassische Rundinstrumente informieren einleuchtend über die Befindlichkeiten der Highway-Yacht.

Zum Ein- und Ausschalten der Zündung dient ein Drehschalter auf der schwarzen, hochglänzenden Mittelkonsole. Er ist an das serienmäßige Smart-Key-System gekoppelt, das auch ein Fernentriegeln des Topcase erlaubt. Der Sound der beiden 3-in-1-Endlostüten ist herrschaftlich und markant. Alle Details des Bikes sind wertig ausgeführt. Die Honda-Ingenieure haben sichtlich Spaß daran gehabt, hier etwas Besonderes auf die Räder zu stellen. „Unsere Zielsetzung war es, die luxuriösen Seiten der Gold Wing beizubehalten und dabei ihre universellen Qualitäten noch besser herauszuarbeiten, sie noch 'runder' zu machen“, sagt Yutaka Nakanishi, Projektleiter der 2018er GL1800. „Eine Maschine, die im Umfeld großer Städte genauso in ihrem Element ist wie bei ausgedehnten Touren. Dazu gleichzeitig aufregender und befriedigender als je zuvor.“

Wesentlichen Anteil daran hat das neu entwickelte 7-Gang-DCT. Die mittlerweile dritte Generation der aus zahlreichen Modellen wie der Honda Africa Twin bekannten „Dual Clutch Transmission“ verfügt in der Gold Wing erstmals über mehr als sechs Gänge und passt perfekt zum Chef-Charakter und zur souveränen Leistungsentfaltung des mächtigen Sechs-Zylinder-Boxeraggregats. Bedauerlicherweise bleibt die präzise und seidenweich schaltende Doppelkupplung samt Start-Stopp-Funktion exklusiv dem Topmodell mit

---

Airbag vorbehalten. Damit kostet das Vergnügen, die Gold Wing mit automatisch wechselnden Fahrstufen zu bewegen, wenigstens 35 990 Euro. Für das Basismodell ohne Topcase verlangt Honda glatt 10 000 Euro weniger (25 990 Euro). Es verfügt wie die Gold Wing Tour ohne Airbag (31 990 Euro) über ein Sechs-Gang-Schaltgetriebe.

Die Gänge rasten butterweich und exakt ein. Im Vergleich zum DCT-Getriebe wirkt die konventionelle Schaltung aber antiquiert: Zu perfekt, zu selbstverständlich nimmt einem das elektronisch gesteuerte DCT die Arbeit ab. Wer beim Sortieren der sieben Fahrstufen ein Wörtchen mitreden will, kann das in bewährter Manier über die beiden Schaltwippen (+/-) links am Lenker. Vier Fahrmodi verleihen der Gold Wing fein abgestimmte Charaktereigenschaften. Standardmäßig ist der Premium-Cruiser im „Tour“-Modus unterwegs – agil, komfortabel und spontan am elektronischen Gasgriff hängend. „Sport“ gibt dem sanften Riesen die Sporen: direkteres Ansprechverhalten von Gas und Fußbremse, höheres Ausdrehen der Fahrstufen, straffere Fahrwerksabstimmung – hier geht es merklich dynamischer zur Sache.

Verhaltener, fast schüchtern agiert die GL1800 im „Econ“- und „Rain“-Modus. Gasgriffbefehle übermittelt die Drosselklappe in beiden Fällen erstaunlich reserviert an die Einspritzung. Auf nassem und schlüpfrigen Asphalt ist das aber durchaus angemessen: 170 Newtonmeter sind ein mächtiges maximales Drehmoment für ein Zweirad. Die vollen 126 PS (93 KW) stehen bei 5500 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung. Auf gute Hinterrad-Manieren achtet bei den Tour-Varianten die serienmäßige Traktionskontrolle. Die nur seitlich bekoifferte Basisvariante (zweimal 30 Liter) muss ohne auskommen. Mit der beifahrerfreundlichen, als Rückenlehne dienenden Kommode auf dem Heck sind es 50 Liter mehr, macht insgesamt 110 Liter. Der rundliche Vorgänger brachte es noch auf insgesamt 150 Liter.

Geschrumpft ist auch das Tankvolumen: 21,1 Liter hält Honda für ausreichend angesichts der offiziellen Verbrauchsreduzierung von 6,3 Liter je 100 Kilometer auf 5,5 Liter. Bei den ersten Testfahrten im Großraum Austin, Texas kam das erstaunlich genau hin. Längere Etappen mit hohem Tempo oder gar dem Ausreizen der Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h waren hier natürlich nicht möglich. Dafür konnte das komplett neu entwickelte Fahrwerk auf den US-Highways seine Trümpfe voll ausspielen. Vorn kommt jetzt eine aufwändige Doppel-Querlenker-Vorderradführung zum Einsatz, die man zwischen Cockpit und Tank unentwegt arbeiten sieht, aber nahezu nichts davon im Lenker spürt. Hinten malocht eine neue Hinterradschwinge mit einem Schwingarm. Die Vorspannung des Federbeins lässt sich elektrohydraulisch verstellen und vierfach an die Belegung anpassen (Fahrer ohne/mit Gepäck, Fahrer und Beifahrer ohne/mit Gepäck). Das Setting erfolgt zeitgemäß über das Bedienmenü und den TFT-Monitor.

Rund 450 bis 500 Einheiten möchte Honda in Deutschland absetzen im ersten Verkaufsjahr. Das wäre eine mächtige Steigerung gegenüber 2017: Da schafften es bescheidene 37 Exemplare zur Zulassungsstelle. Für prächtige Margen dürfte gesorgt sein: Mindestens sieben von zehn Gold Wing sollen als Topmodell mit DCT vorfahren. In den USA kann das Doppelkupplungsgetriebe übrigens für alle Varianten bestellt werden. Honda hat dort seit dem Start der GL 1000 anno 1975 (damals noch als Vierzylinder) mehr als 800 000 Einheiten verkauft. Die neue Generation soll es auf bis zu 15 000 Neuzulassungen bringen pro Jahr. Und dort wie hier auch jüngere Käufer ansprechen. (ampnet/rbi)

Daten Honda GL 1800 Gold Wing

Motor: 6-Zylinder, Boxer, 1833 ccm, flüssigkeitsgekühlt  
Leistung: 93 kW / 126 PS bei 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 170 Nm bei 4500 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

---

Beschleunigung 0–100 km/h: k.A.  
Getriebe: sechs Gänge / 7-Gang-DCT  
Antrieb: Kardan  
Tankinhalt: 21,1 Liter  
Sitzhöhe: 745 mm  
Bodenfreiheit: 130 mm  
Radstand: 1695 mm  
Gewicht: 366–383 kg (fahrbereit)  
Normverbrauch: 5,5 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 128 mg/km (Euro 4)  
Bereifung: 130/70-18 (vorne), 200/55 R 16 (hinten)  
Preis: ab 25 990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda GL 1800 Gold Wing.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda GL 1800 Gold Wing.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda GL 1800 Gold Wing.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda GL 1800 Gold Wing Tour.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda GL 1800 Gold Wing.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---