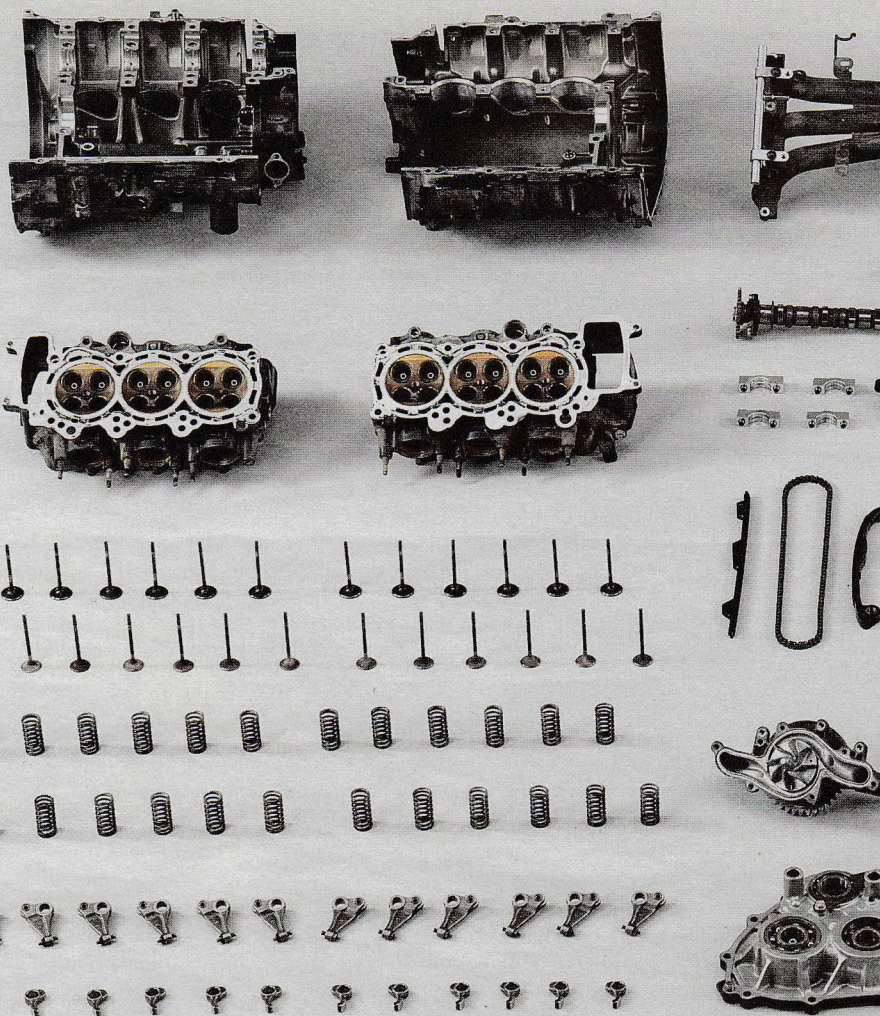


62 699 — Dauertest-Abbruch nach unverschuldetem Crash (Totalschaden)
62 557 —
61 720 — Inspektion: Lichtmaschine und Regler geprüft, Batterie erneuert, Hauptuntersuchung ohne Mängel
60 000 — Batterie entladen, Motor braucht Starthilfe
59 000
58 000
57 000
56 000
55 000
54 000
53 000
52 000
51 000
50 000
49 422 — Inspektion: Zündkerzen erneuert, Luftfilter ausgetauscht, Reifen neu, Bremsbeläge vorn erneuert, Ventile eingestellt, Koppelstange samt Lager an oberer Gabelbrücke ausgetauscht (Garantie)
48 000
47 000
46 000
45 000
44 000
43 000
42 632 — kippeliges Fahrverhalten bemerkt
41 000
40 640 — kurzzeitige Fehlfunktion der Öldruckwarnleuchte
39 000
38 689 — leichter Ölverlust an einer Ölablassschraube, O-Ring erneuert
37 000
36 000
35 575 — Inspektion: alle Bremsbeläge erneuert (inklusive Feststellbremse), Reifen neu, Update für das Navi aufgespielt
34 000
33 000
32 000
31 055 — Feststellbremse ohne Funktion
30 000
29 042 — Startprobleme: Motorrad geborgen, neue Batterie verbaut
28 000
27 000
26 000
25 000
24 796 — Inspektion: Zündkerzen erneuert, Luftfilter ausgetauscht, Reifen neu, Bremsbeläge vorn erneuert
23 000
22 000
21 000
20 000
19 000
18 000
17 000
16 000
14 561 — Inspektion: Feststellbremse eingestellt
12 000
10 000 — Reifen erneuert
9 650
8 000
7 000
6 776 — Feststellbremse ohne Funktion
333 — Inspektion, Beginn des Dauertests



Dauertest Honda GL 1800 Gold Wing

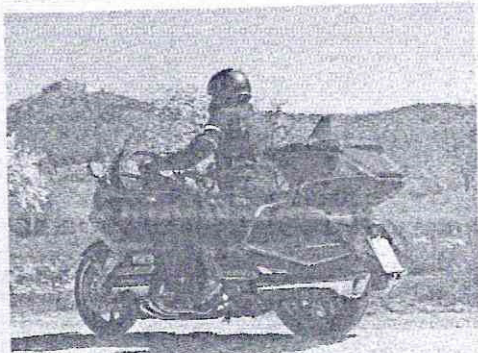
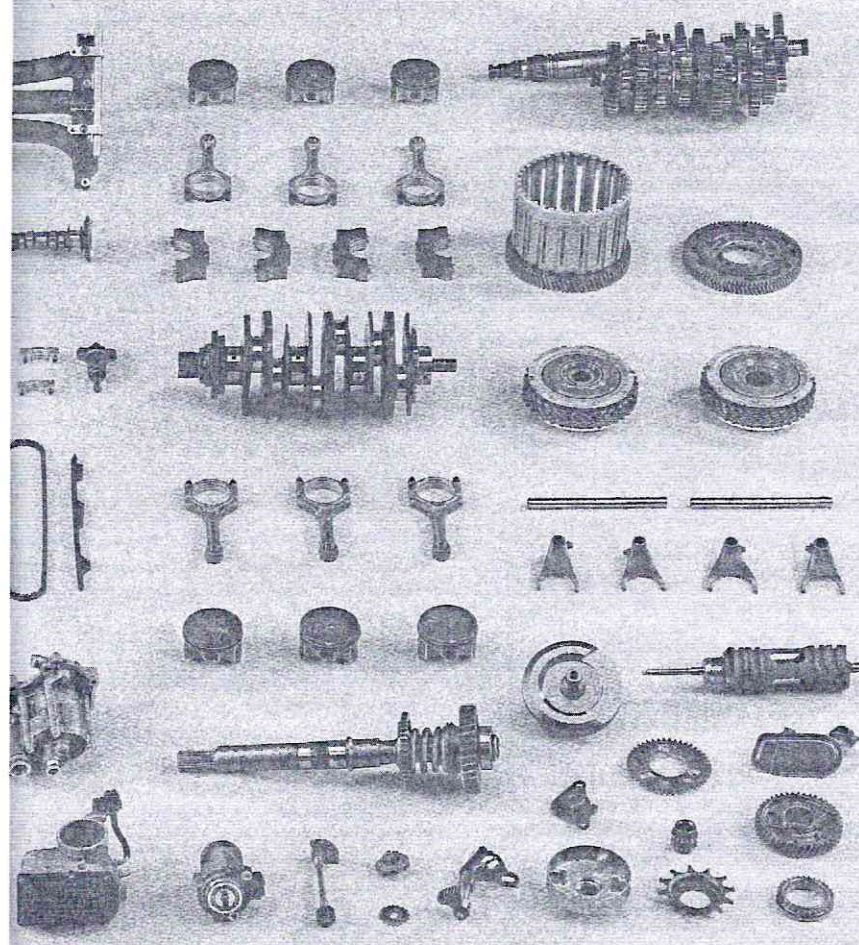
ABSCHUSS

Volle 100 000 Kilometer wollten wir Hondas Luxus-Tourer mit dem exklusiven Doppelkupplungsgetriebe auf den Zahn fühlen. Doch es sollten „nur“ 63 000 werden. Was gab es also?

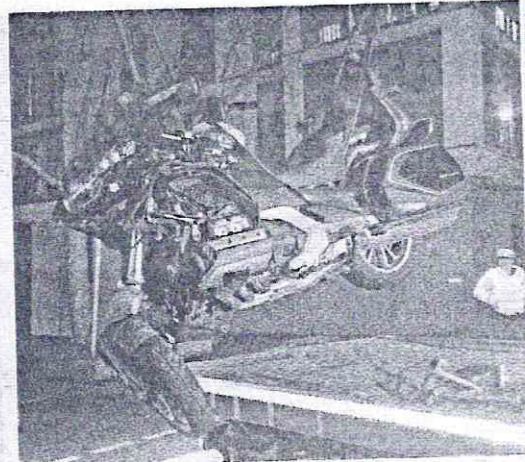
Seit 1975 füllen die Goldenen Schwingen Luxus-Touring mit Leben, ein Genre, das die 1000er-GL vor gut 45 Jahren begründete. GL wie Grand Luxe. Seither steht dieses Kürzel für legendäre Zuverlässigkeit und Dauerhaltbarkeit. Grund genug, die erste völlig neu konstruierte Gold Wing seit 2001 einer gründlichen Dauererprobung zu unterziehen. Und so stellte MOTORRAD am 17. April 2018 die völlig neue 1800er bei Kilometerstand 333 in Dienst.

Die Ausgangslage war ja auch zu reizvoll: Motor, Fahrwerk, Bremsen, „Bodywork“ – alles ganz anders als jemals zuvor. Nun, bei einer Honda im Allgemeinen und einer Gold Wing im Besonderen kann man gute Qualität voraussetzen. Und doch bleibt bei allem Reiz einer kompletten Neukonstruktion ja stets auch ein Fünkchen Skepsis: Hält das alles?

Zur Beantwortung dieser Frage schickten wir den Luxusliner auf die Marathon-Distanz von 100 000 Kilometern. Wie sich der

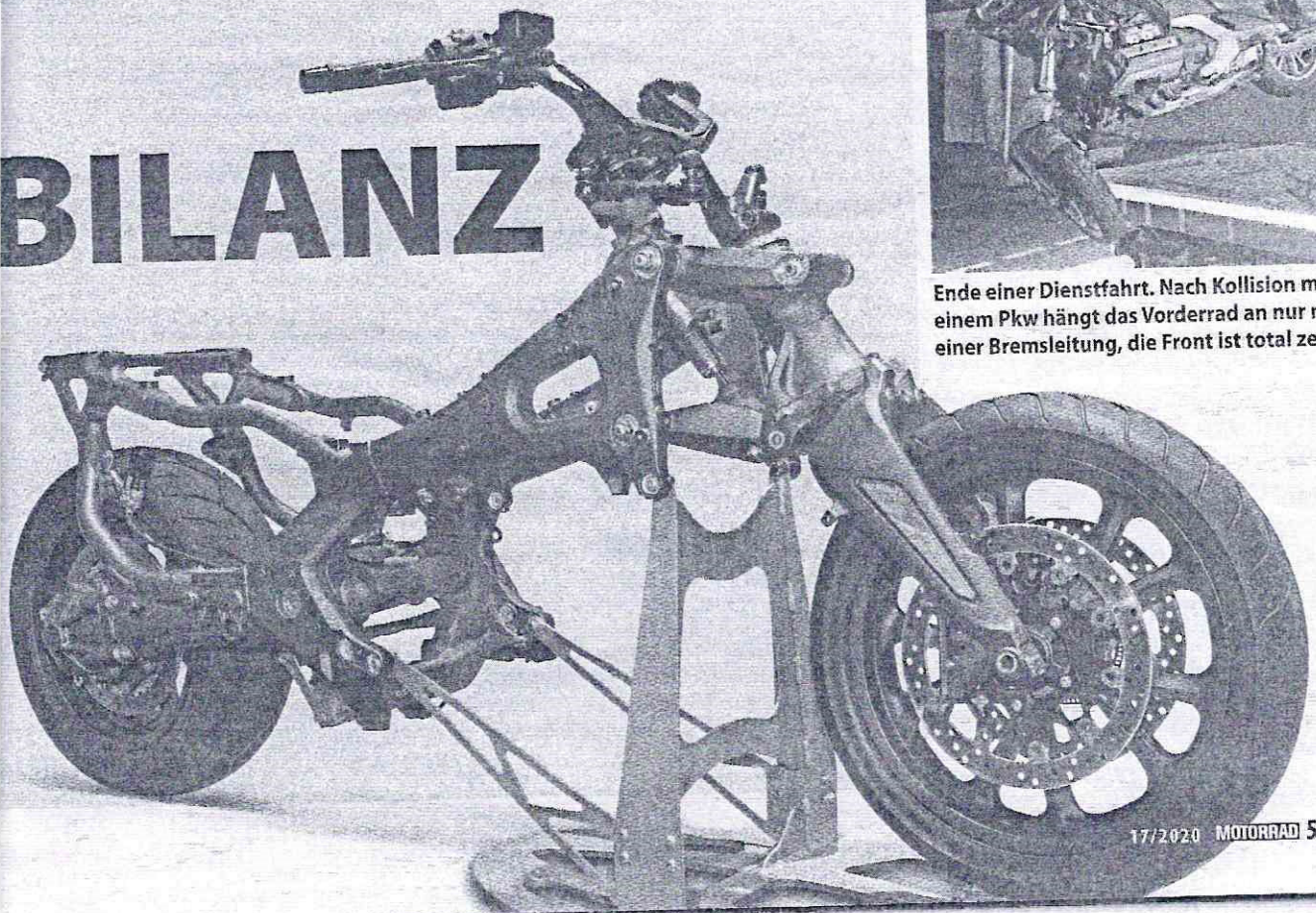


Bilder aus glücklichen Tagen. Gleich zu Beginn des Dauertests ging es von Neuffen (o.) nach Bonn, später dann nach Paris. Das ist Luxus!

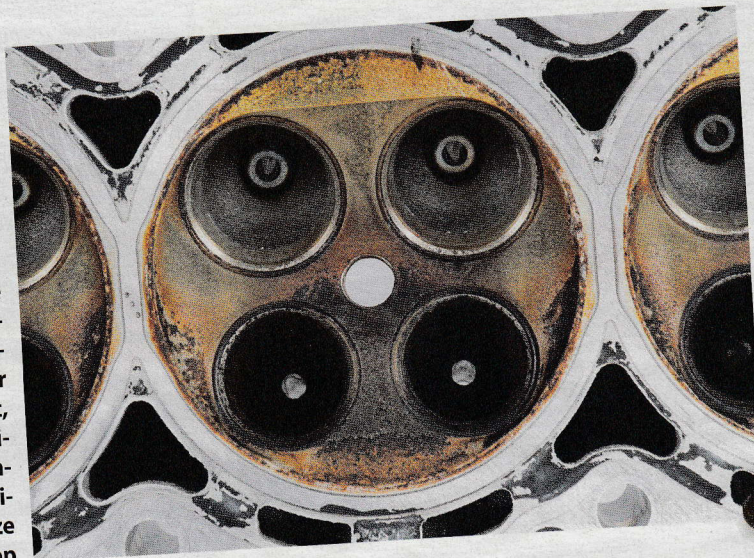


Ende einer Dienstreise. Nach Kollision mit einem Pkw hängt das Vorderrad an nur noch einer Bremsleitung, die Front ist total zerstört!

BILANZ



Alle 24 Ventile sind dicht, die Ringe um die Auslassventile zeigen leichte Brandspuren – ein Schönheitsfehler. Wo der Motor nun offen ist, würde man die Ventile vor dem Zusammenbau einschleifen. Schäfte, Sitze und Federn: tipptopp



gegenüber dem Vorgängermodell um 40 auf 385 Kilogramm abgespeckte Top-Tourer im Alltag schlägt, verriet bereits die Dauertest-Zwischenbilanz in Ausgabe 21/2019.

Als beliebter Reisebegleiter sammelte die aktuelle 1800er-Gold-Wing, die SC79, rasch und effektiv, fast schon unauffällig ihre Kilometer. Wer immer aus der Redaktion bequem und luxuriös auf Tour wollte, wählte nach Möglichkeit die Honda. 100 000 Kilometer wären locker in drei Jahren zu schaffen gewesen. Wenn, ja wenn, nicht dieser unglückliche 24. Februar 2020

dazwischengekommen wäre. Ein unverschuldeter Crash machte die 1800er zum traurigen Totalschaden. Aber der Reihe nach. Zwei Batterien brauchte die Gold Wing zwischendurch und recht regelmäßig neue Reifen: Die Gummis hielten bis über 15 000 Kilometer durch, durchschnittlich 12 350 Kilometer – just von Inspektion zu Inspektion bei 12 000er-Service-Intervallen.

Zum Glück: Denn der Ausbau des Hinterrads ist trotz der Einarmschwinge langwierig und damit für den Kunden ziemlich teuer. Ansonsten lautete das Motto: ein-

fach bloß tanken (bei moderaten 6,15 Liter Durchschnittsverbrauch spätestens nach 340 Kilometern), und weiter ging's. Äh ja, Feststellbremse nicht vergessen, denn durch das Doppelkupplungsgetriebe lässt sich beim Parken kein Gang einlegen. Keine Sache, doch die Betätigung per antiquiertem Seilzug passt nicht ganz zum Hightech-Anspruch. Und die zugehörige Kontrollleuchte im Cockpit müsste offenbar heller strahlen.

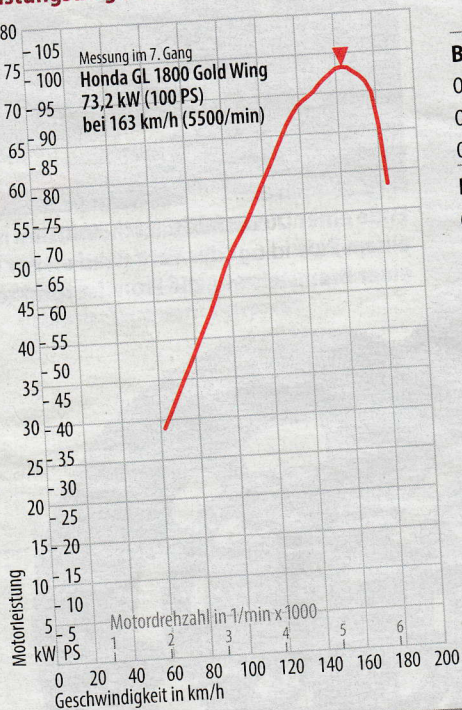
Denn der ein oder andere Kollege fuhr wohl mal mit angezogener Handbremse los. Nur so ist es zu erklären, dass nach 35 575 Kilometern die Bremsbeläge des Wegroll-Verhinderers ausgetauscht werden mussten! Liegt natürlich auch am kräftigen Anfahr-Drehmoment des herrlichen Sechsenders. Der in die Lichtmaschine integrierte Anlasser ermöglicht sogar ein spritsparendes Start-Stopp-System für den Halt bei längeren Rotphasen: einfach nur bei Grün Gas geben, und los geht's.

Nur mit dem seidigsten Lauf aller Motorrad-Motoren kann die aktuelle 1800er, Werkscode SC79, nicht mehr dienen: Im Leerlauf läuft der Motor einen Tick rauer als die erste, noch samtiger laufende 1800er von 2001. Der komplett neue Flat-Six mit 1833 Kubikzentimetern trägt aufwendigere Unicam-Vierventilköpfe: Eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderbank betätigt jeweils zwölf Ventile pro Seite. Ohne Verblindungen bauen die Zylinderbänke extrem kompakt. Liegt auch an der heutzutage untypischen quadratischen Auslegung: Bohrung und Hub betragen jeweils 73 Millimeter. Eine Yamaha MT-09 mit 847 cm³ – das ergäbe theoretisch einen Sechszylinder mit knapp 1,7 Litern – hat breitere 78er-Bohrung bei 59er-Hub.

Von Auslegung und Charakter her hat die Gold Wing eben einen „Automotor“. Dazu gehören niedrige Drehzahlen, hohes

Messwerte

Leistungsdiagramm*



Fahrleistungen

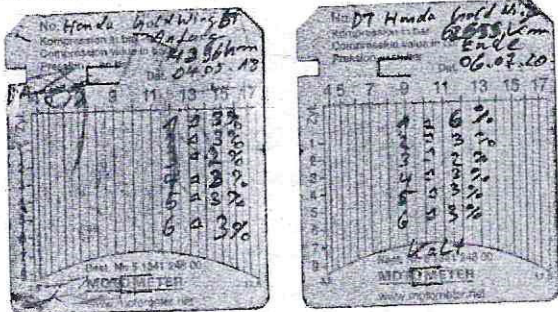
Messung nach		3000 km	63 000 km
Beschleunigung			
0–100 km/h	sek	4,2	–
0–140 km/h	sek	7,7	–
0–200 km/h	sek	–	–
Durchzug			
60–100 km/h	sek	5,9	–
100–140 km/h	sek	7,1	–
140–180 km/h	sek	–	–
Durchschnittlicher Verbrauch über 63 000 km			
Kraftstoff	l/100 km	–	6,15
Motoröl	l/1000 km	–	0,03

Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe vereitelt es, die Verlustleistung zu ermitteln und damit auch die Rückberechnung von Leistung und Drehmoment an der Kurbelwelle. Messen lässt sich die Power, die wirklich am Hinterrad ankommt: maximal 100 PS bei 126 PS Nennleistung. Für sich spricht das niedrige Drehzahl-niveau mit Leistungszenit bei bloß 5500 Touren!

* Leistung an der Kurbelwelle; Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ±5%

Bilanz nach 63 000 Kilometern

Druckverlust-Messung



Die Elektronik verhinderte die Kompressions-Messung, doch die ermittelten Druckverluste belegen dicht schließende Ventile

Zylinderkopf: Insgesamt ist die Unicam-Ventilbetätigung mit Rollenkippebeln (Auslass) und Schleppebeln (Einlass) in tadellosem Zustand. Alle 24 Ventilsitze sind dicht, die Nockenwellen zeigen keinen Verschleiß.

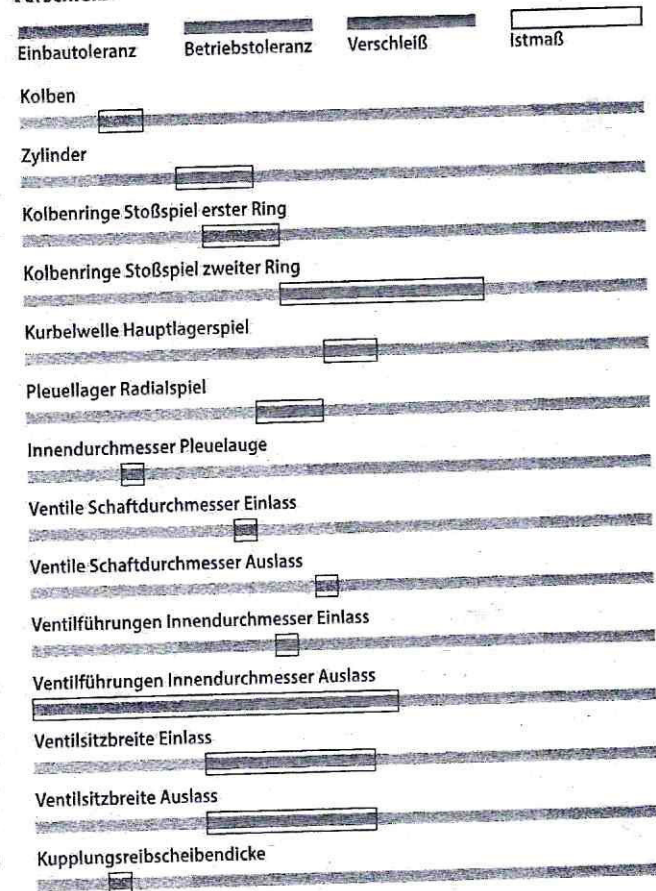
Zylinder/Kolben: Minimale Ablagerungen auf den Kolbenböden. An der verschleißmindernden Beschichtung der Kolbenhemden kam es zu leichtem Abtrag. Somit zeigen auch die beschichteten Zylinder ganz leichte „Kaltlaufreiber“: sichtbar, aber kaum fühlbar und letztlich harmlos.

Kurbeltrieb: Die Kurbelwelle glänzt mit tollem Laufbild. Lediglich einzelne Lagerschalen zeigen ganz leichte Auswaschungen. In einem hervorragenden Zustand befinden sich die Pleuel: Ihre oberen Pleuellager wirken fast unbenutzt; die konisch ausgedrehten Kolbenbolzen mit voller Wandstärke bloß in der höher belasteten Mitte sind einwandfrei.

Kraftübertragung: Alle Getrieberäder des Siebenganggetriebes präsentieren sich wie neu und die mächtige Schaltwalze sowie die Schaltklauen frisch wie am ersten Tag. In der Doppelkupplung (zwei Kupplungspakete in einem gemeinsamen Korb) sorgen viele Auflagepunkte für wenig lokalen Druck und somit gering ausgeprägte Rattermarken.

Rahmen/Fahrwerk: Auch nach zwei durchgefahrenen Wintern konnten Lackqualität und Oberflächenfinish voll überzeugen.

Verschleiß



Drehmoment und geringe Spitzenleistung. Zum Vergleich: Der 850er-Triple von Yamaha drückt in allen Modellen 115 PS bei 10 000 Umdrehungen. Der mehr als doppelt so große Honda-Sechser bescheidet sich mit 126 Pferden bei schonenden 5500 Touren.

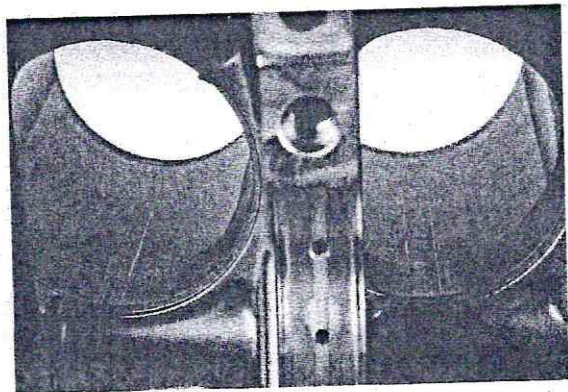
Schonend fallen auch die Schaltvorgänge des Doppelkupplungsgetriebes

aus: In dem Maße, in dem die Kupplung für die ungeraden Gänge den Kraftschluss löst, stellt diejenige für die geraden Gänge diesen her. Jeweils hydraulisch betätigt. Selbsttätig sortiert die DCT-Software die sieben Gangstufen. Doch der Fahrer kann jederzeit manuell dazwischengrätchen oder gleich ganz manuell schalten – per

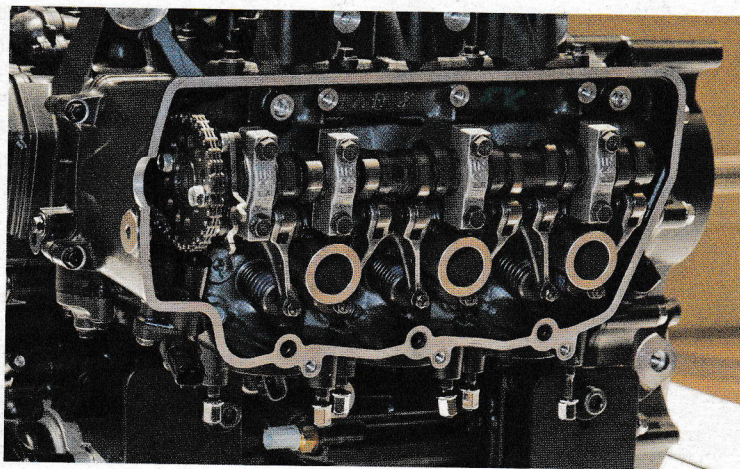
Fingerschnipp mit linkem Daumen und Zeigefinger. Aber nur, wenn die Schaltbefehle dem Elektronenhirn auch plausibel sind. Diese Technologie steht für gehobenen Bedienkomfort.

Doch nach 628 Tagen Dauertest schlug das Schicksal zu und die Gold Wing bei Kilometerstand 62 699 in die Beifahrertür

An der Beschichtung der Kolbenhemden kam es zu leichtem Abtrag, auch die Zylinder zeigen leichte „Kaltlaufreiber“. Perfekt: die Pleuel



Ungewöhnlich konstruiert sind die Unicam-Vierventilköpfe mit je nur einer Nockenwelle. Rollenkipphelbel (Auslass, u.) und Schlepphelbel mit Gegengewichten (Einlass, l.) präsentieren sich tadellos!



eines Mikro-SUV ein, keine zwei Kilometer vom Redaktionsgebäude entfernt. Nach dem Crash baumelte das Vorderrad traurig an einer Hydraulikleitung des Verbundbremsystems: Das Bremspedal verzögert die mittleren Paare der Sechskolbenstopper vorn. Ein Kran musste kommen und den Top-Tourer bergen. Zum Glück blieb der Fahrer dank Hondas exklusivem Airbag gering verletzt. Trotzdem, aus der Traum der vollen 100 000 Kilometer.

Das folgende Unfallgutachten der Dekra attestierte angesichts der völlig zerstörten Front Reparaturkosten über dem Neupreis von Hondas teuerstem Serien-Motorrad. Und der beträgt happige 36 000 Euro. Aber dieses Ende war auch ein Anfang. Von etwas Großem, mit viel Einsatz Improvisiertem: Das Team von Honda-Händler Achim Trinkner in Löchgau leistete Schwerst-

arbeit, um aus der nicht einmal mehr rollbaren Gold Wing wenigstens den unbeschädigten Sechszylinder herauszuoperieren. Was angesichts des 122,5 Kilogramm schweren Trumms von einem Motor (inklusive Getriebe) nur dank Europaletten und Gabelstapler gelang. Danke dafür, Jungs!

Nun trat Gerry Wagner auf den Plan, der Werkstatteiter bei MOTORRAD: Mithilfe des Trinkner-Teams und des von Honda für seine Werkstätten bereitgestellten Leih-Spezialwerkzeugs (jawohl: Denn wann muss ein Gold-Wing-Motor jemals demontiert werden?) zerlegten sie Baugruppe für Baugruppe. Mit langen Ansaugwegen in der raumgreifenden Ansaugspine zu bloß einer gemeinsamen Drosselklappe (siehe Aufmacherfoto zentral oben) ist der Flat-Twin nicht gerade leistungsoptimiert. Gerry Wagner und Kollege Achim Steinma-

cher kamen immer näher ans Eingemachte, seziierten sechs Kolben und Pleuel, sieben Gangradpaare, 24 Ventile und so fort.

Ja, und nun? Nichts weiter. Achim hörte man öfter mal sagen: „Einen Motor, der so gut aussah, habe ich noch nie auseinandergenommen, hier sieht alles eher nach 5000 denn 63 000 Kilometer Laufleistung aus.“ Was das im Einzelnen heißt? Alle vermessenen Bauteile befinden sich noch in der Einbau- oder höchstens Betriebstoleranz. Verschleiß? Blieb weit und breit komplette Fehlanzeige. Nun, siehe dazu das Balkendiagramm und Erläuterungen auf Seite 57. Plus ein paar Ergänzungen: Top präsentieren sich die Nockenwellen. Sie tragen im Wechsel kleinere, schmalere Nocken für die Rollenkipphelbel der Auslassventile und größere, breitere Nocken für die Schlepphelbel der Einlassventile.

Kosten und Wartung

Kosten

Betriebskosten auf 63 000 Kilometern

26,4 Liter Öl à 15,98 Euro	421,87 Euro
5 Ölfilter à 16,8 Euro	84,00 Euro
2 Luftfilter à 52,01 Euro	104,02 Euro
12 Zündkerzen à 9,04 Euro	108,48 Euro
1 Satz Bremsbeläge hinten	53,07 Euro
Bremsbeläge der Feststellbremse	48,02 Euro
3 Satz Bremsbeläge vorne à 111,44 Euro	334,32 Euro
Bremsflüssigkeit	15,21 Euro
Ölfilter des Kupplungssystems	36,84 Euro
Kleinteile, Schmierstoffe	52,98 Euro
Dichtungen	281,79 Euro
Inspektionen und Reparaturen (Arbeitszeit)	2308,89 Euro
Reifen (inkl. Montage, Wuchten und Entsorgen)	2268,98 Euro
Kraftstoff	5296,43 Euro

Gesamtkosten

Anschaffungskosten	11 414,90 Euro
Wertverlust	35 990 Euro
Schätzpreis (Händlereinkaufspreis)	11 990 Euro
Kosten pro Kilometer (ohne Wertverlust)	24 000 Euro
Kosten pro Kilometer (mit Wertverlust)	18,1 Cent
	37,2 Cent

Wartung und Reparaturen

Feststellbremse ohne Funktion (Bedienfehler)	km-Stand 6776
Reifen vorne und hinten erneuert, Dunlop D 423 (F)	9 650
Feststellbremse eingestellt; Inspektion	14 561
Zündkerzen, Luftfilter, Reifen, Bremsbeläge erneuert (Insp.)	24 796
Startprobleme (Motorrad geborgen), Batterie erneuert (Garantie)	29 042
Reifen u. alle Bremsbeläge (inkl. Parkbremse) bei Insp. erneuert	35 575
Ölverlust an Ölablassschraube (Montage-Fehler), O-Ring erneuert	38 689
Zündkerzen/Luftfilter neu, Bremsbeläge vorn und Reifen (Bridgestone Exedra G 852 G und G 853 G) und erneuert;	
Gummilager an Gabelbrücke/Koppelstangen neu (Garantie)	49 422
Batterie entladen, Starthilfe	61 720
Inspektion: Lichtmaschine und Regler geprüft; Batterie erneuert	62 557

Lesererfahrungen



Foto: Werner Reuthal

Meine DCT-Version kaufte ich 2019 gebraucht beim Händler mit 2000 Kilometern auf der Uhr. Nach 9000 Kilometern stand ein Reifenwechsel an. Das Motorrad fährt bis jetzt, Kilometerstand 11000, ausgezeichnet, die Beschleunigung mit DCT ist „outstanding“. Am Anfang wirkt das

üppige Elektronik-Programm etwas umfangreich, lernt sich aber im Laufe der Zeit. Etwas „blöd“ erscheint der Gefahrenhinweis nach jedem Einschalten der Zündung, insbesondere weil er sich beim Fahren nicht löschen lässt. Kaufen würde ich die absolut problemlose Gold Wing jederzeit wieder.

Werner Reuthal, Niederdorfelden

Zusätzlich zu 140 000 Kilometern auf meiner SC47 seit 2011 (die habe ich immer noch) kommen noch 24 000 Kilometer auf der aktuellen SC79 hinzu. Die SC47 nenne sie „Straßen-Gleiter“. Dagegen hat die SC79 ein sportlicheres Fahrwerk und kann im Sport-Modus richtig giftig werden. Die Reichweite der SC79 mit dem kleineren 21-Liter-Tank liegt je nach Fahrweise zwischen 270 und 400 Kilometern. Die „alte 1800er“ bot der Sozia 60 Millimeter mehr Platz. Für einen 14-tägigen Urlaub braucht es einen optionalen Gepäckträger. Viele Wünsche offen lässt die eingebaute Navigation. Während der Fahrt kann man das Navi nicht bedienen, muss vorm Losfahren erst abwarten: Sobald sich das Motorrad bewegt, wird die Routenberechnung unterbrochen. Auch die Integration der mittlerweile 99 Wegpunkte in exakte Routen können etwa Garmin und TomTom besser.



Foto: Ludger Reckmann

Ludger Reckmann, Ostbevern

Ich fahre seit 17 Jahren Gold Wing: Ab 1996 eine 1500er-GL, dann kam 2009 eine 1800er von 2006. Im September 2018 holte ich meine neue Gold Wing ab. Bis heute bin ich 19 000 Kilometer damit gefahren.



Foto: Dietmar Pietrowiak

Generell bin ich sehr zufrieden, es gibt eigentlich nur Pluspunkte. Im August 2019 war die erste Inspektion fällig, bei der auch das Update aufs Navi aufgespielt wurde. Auf Garantie wurde ein Fehler an der Rückwärtsfahrhilfe behoben: Sie rutschte bei einer kleinen

Belastung durch. Ein Minuspunkt ist die auf 180 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit. Gewöhnungsbedürftig: Die Schalter sind „umgedreht“ angeordnet, ich finde manchmal die Hupe über dem Blinkerschalter nicht.

Dietmar Pietrowiak, Mülheim an der Ruhr

Als Vorsitzender vom Gold Wing Club Deutschland (GWCD) lebe und liebe ich dieses Motorrad. Das neue Modell bietet Technik auf

aktuellem Stand (Vierventiltechnik, vier Fahrmodi) und DCT/Airbag als Alleinstellungsmerkmal. Diese neue 1800er fährt komfortabel und leichtfüßig. Sie bietet prima



Foto: Klaus H. Daams

Dynamik, untermalt vom tollen Sechszylinder-Sound. Das Ganze garniert schnittiges, modernes Design und ein schönes, doch kratzempfindliches Display mit Anzeigen für Gang, Reifendruck und Sitzheizung. Klasse sind taghelles Fernlicht, Bluetooth für

Radio/Navi/Sprechanlage und Apple CarPlay (leider nicht bedienerfreundlich) plus Android Auto. Zu den Nachteilen der SC79 zählt in erster Linie der zu geringe Stauraum. Ferner gibt es nicht genug kleine Staufächer. Bei langsamer Fahrt und beim Abbremsen vor Kurven spürt man die Schaltvorgänge des DCT deutlich. Die Neue bietet im Vergleich zum Vorgänger weniger Wind- und Wetterschutz. Ich finde die Sitzbank unbequemer, auch für den Sozia. Abhilfe bietet Honda Fuchs per Adapterplatte unterm Lenker plus Komfortsitzbank samt Fahrerrückenlehne. Leider sind nicht alle Schalter am Lenker beleuchtet. Der Rückwärtsgang musste nach 9000 Kilometern neu justiert werden: Die GL schaukelte sich beim Einlegen der Rangierhilfe auf bzw. ging aus. Nach 10500 Kilometern gab es eine neue Batterie auf Garantie. Doch der Fehler des ständigen Entladens nach drei, vier Tagen war damit nicht behoben.

Reiner Schwarzkopf, Linsengericht

Mit meiner ersten SC79 fuhr ich 23 000 Kilometer, ab April 2018. Im November 2019 gab ich sie gegen ein 2020er-Modell in Zahlung,



Foto: Peter Gülde

wieder mit DCT-Getriebe und Airbag. Zusätzliche Anbauteile sind mir wichtig: Gepäckbrücke auf dem Topcase, obere und untere Windabweiser (sonst gibt es Verwirbelungen) sowie Fahrer-Rückenlehne. Die Modellpflege-Maßnahmen fürs Modelljahr 2020 (Software für Kraftstoffeinspritzung und DCT-Getriebe) finde ich wirkungslos. Ölverbrauch ist nie ein Thema, der Benzinverbrauch lag im Durchschnitt zwischen 5,48 und 5,75 Litern je 100 Kilometer. Nach den OE-Reifen von Dunlop rüstete ich auf Bridgestone um. Diese passen besser zu dem Motorrad, erhöhen den Fahrkomfort. Im Sport-Modus dreht mir der Boxer zu hoch. Die GL (SC79) ist das komfortabelste Motorrad, das ich je gefahren habe. Selbst mit voller Zuladung (zwei Personen und Gepäck) ist der Geradeauslauf sehr gut. Die Kombination aus vibrationsfrei laufendem Sechszylinder-Boxer-Motor mit tollem Sound und Siebengang-DCT-Getriebe ist einmalig. Durch fehlende Chromteile wirkt die SC79 sehr sachlich und technisch. Mir gefällt die fahraktivere Sitzposition viel besser als beim Vorgängermodell. Allerdings ist der Stauraum für ein Touren-Motorrad knapp bemessen, könnten Lackqualität wie Spaltmaße der kratzempfindlichen Kunststoffteile besser sein.

Peter Gülde, Fröndenberg

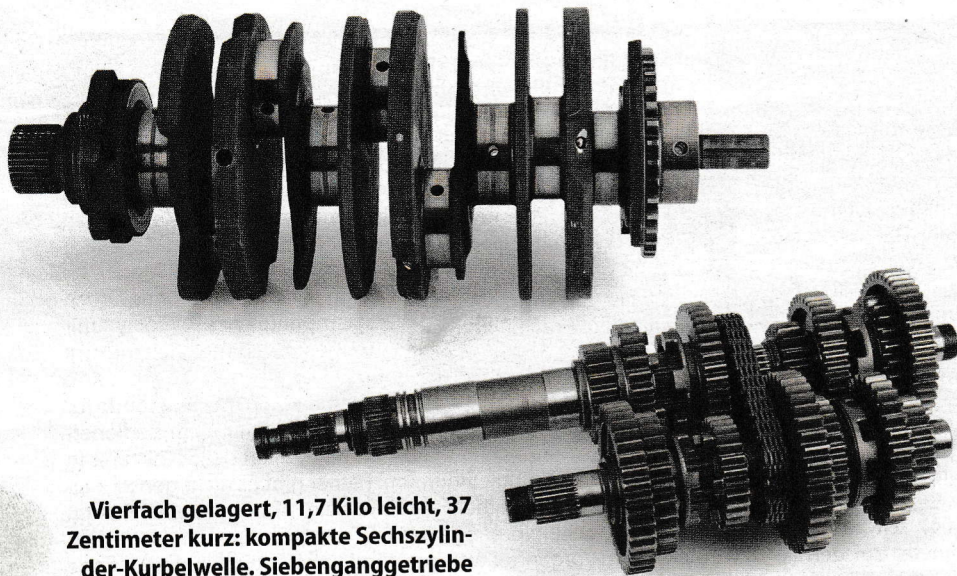
Minimale „Kaltlaufreiber“ an den Zylindern sind sichtbar, aber kaum fühlbar und letztlich harmlos. Und die Laufspuren an den Kolbenhemden? Das passt schon. Dafür wurden sie ja werkseitig beschichtet.

Das Siebenganggetriebe im „Lkw-Format“ (Redakteur Ralf Schneider) und der riesengroße Kupplungskorb wirken fast wie neu. Ein Beleg für großzügige Dimensionierung und hohe Dauerhaltbarkeit. Die offenbar sehr kompakten Kupplungsfe-

dern sind in die nicht zum Zerlegen vorgesehenen Kupplungspakete integriert. Auch die Schaltgabeln sind trotz leichter Laufspuren tadellos. Obwohl die Zylinderbänke links und rechts spiegelsymmetrisch aufgebaut sind, tragen die Kolben der linken Zylinderbank ein eingegossenes „L“, die der rechten Seite ein „R“. Sind sie denn nicht identisch? „Nicht ganz“, sagt Guido Nowak von Honda Deutschland. „Das hat technische Gründe, wie etwa die Desachsierung

der Kolbenbolzen. Auch die Anlagenseite und die Lage der Kolbentaschen änderten sich beim Vertauschen.“

Der Clou aber ist ein Sicherungsclip für den Ölabbstreifring der linken Kolben: Sie verhindern, dass beim Abstellen auf dem Seitenständer Öl in die Brennräume kommt und beim Kaltstart eine blaue Abgasfahne produziert. Typisch Honda, durchdacht bis ins Detail. Gar nichts kaputt also? Zumindest eine interessante Kleinig-



Vierfach gelagert, 11,7 Kilo leicht, 37 Zentimeter kurz: kompakte Sechszylinder-Kurbelwelle. Siebenganggetriebe mit Kette zur Umkehr der Drehrichtung für die Rangierhilfe rückwärts

keit gab es noch: Erst nach dem Zerlegen der riesigen Ölpumpe – in ihr rotieren drei Förderpaare (!) – fiel ein kleiner Materialausbruch an der Innenseite des Gehäuses auf. Er war etwa so groß wie ein kleiner Fingernagel. Da aber nirgendwo im tadellosen Motor offensichtlich Metallspäne durchgezogen wurden, vermuten wir eher einen Gussfehler noch von der Fertigung. Und so etwas bei Honda? Nein, bei einem Zulieferer. Derzeit ist das Teil zur Begutachtung auf dem Weg nach Japan.

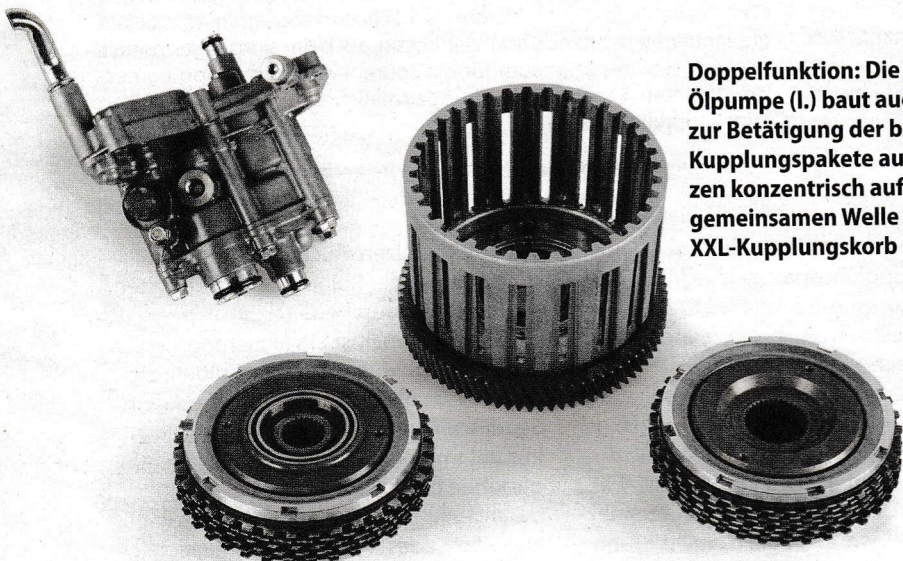
Ein übliches Dauertest-Ranking verbietet sich nach dem Totalschaden und der unüblichen Laufleistung. Nur so viel: Teurer Einstandspreis und hohe Servicekosten (Reifenwechsel!) machen Gold-Wing-Fahren zu einem teuren Vergnügen: 18 Cent pro Kilometer sind nicht von Pappe. Nur der Unterhalt der Ducati 1199 Panigale kam im Dauertest noch teurer. Doch dafür stimmt die Honda-Qualität.

Im Prinzip gilt für alle einzelnen Motor-komponenten: Zustand hervorragend. Nach dem Vermessen einfach alles nehmen und wieder zusammensetzen. Da der Motor ohnehin schon offen ist, würde man die Ventile einschleifen, Dichtungen erneuern, frisches Öl rein – und weiter geht's. Alles andere wäre bei einer Honda im Allgemeinen und einer Gold Wing im Besonderen auch eine ziemliche Überraschung, um nicht zu sagen: Enttäuschung. Trotzdem gilt: Respekt vor dieser Fertigungsqualität und Materialgüte. Davon könnte sich so mancher europäische Hersteller eine dicke Scheibe abschneiden. Ein Gold-Wing-Boxer ist gesegnet mit dem ewigen Leben! Was zu beweisen war. ■



Autor: Thomas Schmieder
thomas@motorradonline.de

Fotos: Flash Art, Erica Barraza Torres (1), Tobias Wassermann (1), Johannes Müller (1)



Doppelfunktion: Die riesige Ölpumpe (1.) baut auch Druck zur Betätigung der beiden Kupplungspakete auf. Sie sitzen konzentrisch auf einer gemeinsamen Welle in einem XXL-Kupplungskorb

Honda nimmt Stellung

... zum knapp bemessenen, zerklüfteten Stauraum und zu möglichem Mehr-Volumen.

Das Fahrzeug hat einen sportlicheren Look und ist kompakter als sein Vorgänger. Dafür sind wir diesen kleinen Kompromiss (ca. 40 Liter weniger Volumen fürs Gepäck) eingegangen. Es gibt einen französischen Zubehörhersteller, der das Topcase mittels Zwischenteil vergrößert.

... zur nach 49 000 Kilometern getauschten Koppelstange der Vorderradführung.

Dies ist ein untypischer Defekt. Tatsächlich waren die Spurstangenköpfe ohne Befund. Ausgeschlagen waren lediglich die zugehörigen Gummibuchsen – eventuell von Dampfstrahlern „ausgewaschen“, also beschädigt.

... zu Startproblemen und der zweimal getauschten Batterie (einmal auf Garantie).

Zurzeit gehen wir als Ursache von einem ungünstigen Umgang mit dem Smart Key System aus. Die Batterie und auch die 1,56 Kilowatt leistende Lichtmaschine – sie ist mit dem Anlasser gekoppelt – sind nach unserer Ansicht absolut ausreichend dimensioniert. Bei 756 ausgelieferten Fahrzeugen mussten bislang nur 18 Batterien getauscht werden. Dies sind drei Prozent.

... zu Besonderheiten im Umgang mit dem Doppelkupplungsgetriebe.

Weil die Ansteuerung des DCT über viele Ventile erfolgt, stellen sich hohe Anforderungen an die Ölqualität. Aus diesem Grund gibt es auch einen separaten Ölfilter am Kupplungssystem, der bei der 24 000er- und 48 000er-Inspektion mitgewechselt wurde. Wir empfehlen darüber hinaus dringend, die vorgeschriebene Motoröl-Viskosität 10W-30 zu verwenden.

... zum umständlichen Bedienkonzept des Navigationssystems und Bordmenüs.

Der grundsätzliche Aufbau des Navigationsmenüs ist unserer Ansicht nach selbsterklärend, es lässt sich über die linke Lenkerarmatur problemlos bedienen. Aus sicherheitstechnischen Gründen sind das Bedienen während der Fahrt wie auch die Funktion des großen Multifunktionsknopfes in der Mittelkonsole eingeschränkt!

... zur Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h.

Diese Maßnahme schützt den Kunden: Zwar ist die GL mit elektronisch geregelter Dämpfung des Fahrwerks sowie elektrischer Scheibenverstellung ausgestattet, doch liegen die Einstellungen der Fahrzeugkomponenten in Kundenhand. Dank limitierter Höchstgeschwindigkeit bleibt das Motorrad auch bei unsachgemäßer Fahrwerkseinstellung stets stabil.

Gleich zweimal musste während des Dauertests die wartungsfreie Blei-Batterie getauscht werden

