

BESCHWINGT CRUISEN



Mit Spannung erwarten die Fans das erste Gespann auf Basis der neuen Honda Gold Wing. Was die 1800er zu bieten hat, erfuhren wir auf ausgiebigen Probefahrten mit einem Umbau von Sauer.

Allein von der Papierform her verspricht die Honda GL 1800 ihre Vorgängerin nicht nur leistungsmäßig, sondern auch in puncto Umweltfreundlichkeit zu toppen. Im direkten Vergleich mit der 1500er fällt zunächst auf: Der Sechszylinder-Boxer läuft trotz des größeren Hubraums noch geschmeidiger und kultivierter, ohne dass dabei der typische Sound auf der Strecke geblieben wäre. Das Leistungsplus von immerhin 20 PS macht im Ge-

spanntrieb umso mehr Sinn. Schließlich bevorzugen Gold Wing-Fahrer geräumige Beiwagen, mit Komfortausstattung und Zuladung wird das zulässige Gesamtgewicht zudem häufiger ausgeschöpft als bei anderen Gespannen.

Mit dem vergleichsweise zierlichen, deswegen aber nicht unbedingt windschlüpfrigen Sunny Side läuft die GL 1800 ohne Mühe über 160 km/h, bei der 'alten' Gold Wing bleibt die Tachonadel normalerweise bereits um die 150er Marke





Trotz Hubraumzuwachs behält die Gold Wing ihre Proportionen.

stehen. Doch ist dies nur ein Indiz für die insgesamt gesteigerte Leistungsfähigkeit, die den GL-Gespanssen nun noch besseren Durchzug in allen Bereichen beschert. Dabei büßte der Kurzhuber nichts von seiner Drehfreudigkeit ein.



Im Sunny Side sitzt man fast wie auf einem Nobel-Scooter. Der Sozius bietet bei montierter Lehne nur schlanken Mitfahrern ausreichend Platz.

Mit geregelten Katalysatoren macht die GL 1800 auf umweltkompatibel. Durchaus loblich, dass die beiden Endrohre relativ saubere Abgase in die Luft blasen. Doch wirkungsvoller ist es zweifellos, wenn die ausgestoßene Menge durch geringeren Spritverbrauch reduziert wird. Auch in diesem Punkt stellt die GL 1800 dank ihres modernen Motormanagements einen gewissen Fortschritt dar, wenngleich sie nicht das Niveau der BMW-K-Modelle erreicht. Insgesamt liegt der von uns ermittelte Verbrauch an Normalbenzin um gut

einen Liter niedriger als bei 1500er Gespannen.

Am stärksten macht sich die Spritersparnis bei flottem Autobahn-tempo bemerkbar: Mit dem Sunny Side kam unser Testgespann nicht über zwölf Liter, durch die Vergaser der GL 1500-Dreier liefen bei solchen Gelegenheiten 15 oder mehr Liter.

Zusätzlich macht sich die GL 1800 durch Verbesserungen in der Peripherie ihres ohne Überreibung fantastischen Sechszylinders attraktiv. So produziert die Lichtmaschine mit 1.100 Watt nun mehr als die doppelte Leistung, das Hinterrad lässt sich dank Einarmschwinge erheblich leichter ausbauen und der Elektromotor für den Rückwärtsgang wird per Knopfdruck an der



Komplett ausgestattet präsentiert sich das Cockpit. Der Rückwärtsgang wird nun per Knopfdruck an der rechten Schaltereinheit geschaltet.

rechten Armatur aktiviert, das lästige Umlegen eines Hebels entfällt.

Gerade im Hinblick auf den Gespannbaubietet auch das neue Fahrwerk Vorteile, wenngleich das Alu-Brückenchassis die Konstruktion eines Hilfsrahmens unter der beengenden Karosserie nicht gerade zum Kinderspiel macht. Das hintere Federbein, nun per Tastendruck in zwei vorprogrammierbaren Stufen verstellbar, spricht präziser auf Bodenunebenheit an. Zumindest in der Sauer-Kombination produziert es selbst bei hoher Zuladung noch einen gewissen Komfort, wo die Heckfederung der GL 1500 bereits deutlich überfordert ist. Dennoch offeriert Sauer alternativ eine stärkere Feder.

Den Anbietern wie California Sidecars, HGT und Kalich, welche bereits für die 1500er Telegabel-Umbauten mit wahlweisem Solobetrieb auf drei Räder stellten, kommt auch die neue Vorderradföhrung mit ihren 45er Standrohren entgegen. Die Tauchgabel der GL 1500 stand wegen angeblicher Unterdimensionierung immer in der Diskussion, Probleme in Bezug auf ihre Betriebsfestigkeit sind uns jedoch nie zu Ohren gekommen. Eine ganz andere Schwierigkeit sah Sauer bei der GL 1800 voraus, die er ebenfalls mit wahlweiser Solo-Option anbietet: Weil der Hinterrreifen vom mächtigen Drehmoment eckig abgenutzt und letztlich vorschnell aufgerieben werden dürfte, liefert der Norddeutsche zu



Die Schaltereinheit für das Stereo-Radio ist bedienungsfreundlich neben dem linken Lenkergriff platziert. Der Kassettenrecorder wurde leider wegrationalisiert.

seinem 15-Zoll-Scheibenrad mit Pkw-Bereifung das Originalrad zum Wechseln mit. Dank der Monoschwinge artet die Umrüstung nicht mehr in eine tagesfüllende Aktion aus. Ob das Leichtmetallteil den Querkräften auf Dauer stand-



Neben dem überraschend geräumigen Heckabteil des Sunny Side bietet auch die Gold Wing einigen Stauraum.

hält, muss allerdings noch durch eine Festigkeitsprüfung ermittelt werden.

Nun repräsentiert der Sunny Side nicht gerade die Art von Beiwagen, die normalerweise an die Gold



Die Beiwagenbremse wird über ein Mitnehmerpedal aktiviert. Das erleichtert die Demontage des Bootes zum Solo fahren.

Wing geschraubt werden. Offenherzig wie er ist, taugt er im Prinzip nur zum Flanieren bei schönem Wetter. Unter Beachtung des zulässigen Gesamtgewichts dürfen drei Personen mitfahren, wobei der Soziussitz im Beiwagen durch die Lehne für den Vordermann recht eingengt wird. Das Gepäckabteil mit seiner kleinen Öffnung präsentiert sich dagegen geräumiger, als man zunächst glaubt. Für ernsthaftere Familienausflüge sollte man dennoch den praktischeren Wing aus gleichem Hause ordern. Und eine Schwingengabel samt 15-Zoll-Rad. Und eine Integralbremse. Und das verstärkte Federbein. Dann dürfte man für knapp 100.000 Mark ein ziemlich perfektes Gespann mit einer ziemlich genialen Zugmaschine sein eigen nennen. ■

Ellen Reinke