

Onlinemotor

Honda Goldwing DCT Airbag 2019

Die Reinkarnation des luxuriösen Reisedampfer auf 2 Räder war und ist die Honda Goldwing.

Ich habe die wesentlichen Modelljahrgänge der letzten Jahre begleiten dürfen und heute steht das aktuelle Topmodell mit DCT und Airbag zur Probefahrt bereit.



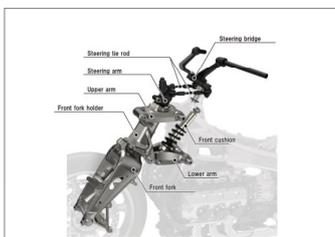
Karosserie

Stolze 2.575mm Länge bringen ein fahrfertiges Leergewicht von 383kg auf die Waage. Auf ihr thronend (Sitzhöhe 745mm) hätte ich die Gesamtbreite von 905mm wesentlich opulenter eingeschätzt.



Das Studium der Bedienungsanleitung macht angesichts der Vielzahl an Schalter und Taster an den beiden Lenkerenden und der Tankabdeckung durchaus Sinn.

Double Wishbone Front Suspension



Neu an der aktuellen Generation ist die Vorderradaufhängung, deren Besonderheit

die Entkopplung der Lenker- bzw. des Dämpferfunktion beinhaltet. Diese neue Geometrie nennt Honda Doppel-Querlenker-Aufhängung und diese ermöglicht zudem, dass die Motortriebeeinheit ihren Schwerpunkt noch etwas optimierter nach vorn verlagern konnte.

Die Goldwing verfügt über einen Haupt- sowie einen Seitenständer, 2 Seitenkoffer und ein Topcase, welche sich harmonisch und per Zentralverschluß in das Gesamtpaket integrieren.



Ausstattung

Die Goldwing bietet einen 7" Farbdisplay welches sich im Stand über einen Drehwahlschalter auf der Tankabdeckung alternativ über ein Bedienelement an der linken Griffereinheit (während der Fahrt nur mit sehr begrenzten Funktionsumfang) bedienen lässt. Optimaler Windschutz für nahezu jede Fahrergröße durch riesiges verstellbares Windschild. Musikgenuß über Bluetooth oder Lautsprecher auch noch im niedrigen 3stelligen Geschwindigkeitsbereich möglich.



Motor

Herzstück der Goldwing ist der seidenweich und vibrationslos agierende 6Zylinder Motor, der aus einem Hubraum von 1.833 Kubik

Onlinemotor

Honda Goldwing DCT Airbag 2019

93kW / 126,5 PS entwickelt und ein nennenswertes Drehmoment von 170Nm bereits ab 4.500 Kubelwellenumdrehungen bietet.



Antrieb

Die Topversion wie in meinem Testfall operiert mit einem 7-Gang Doppelkupplungsgetriebe bei Honda DCT genannt. Dieses legt die Gänge relativ geschmeidig und wohlsortiert ein. Auf den ersten Metern habe ich empfunden, dass der Gangwechsel zu früh, d.h. bei zu geringer Drehzahl erfolgte, mit zunehmender Erfahrung wich diese Besorgnis den überzeugenden 170 Argumenten der Drehmomentkurve.



Alternativ zum automatischen Gangwechsel bietet das Honda DCT den jederzeitigen manuellen Zugriff, bzw. auch einen manuellen anstatt dem D= Drive Mode, bei dem jeder Gangwechsel per Tastendruck der linken Hand sortiert wird.

Ich habe den manuellen Eingriff dabei häufig im Kurvengeschlängel meiner Heimstrecken vor dem Kurveneingang genutzt, wobei der Honda Automatismus bereits bei der Bremsvornahme den niedrigeren Gang

einulegen meinem persönlichen Empfinden bereits sehr nahe kam.



Fazit

Faszinierender Reisedampfer für den gutbetuchten Biker, dem höchster Luxus mit Topbox, Doppelkupplungsgetriebe und Airbag 36.290 Gründe wert sind.

