

DAS TRAUMSCHIFF

Nur noch erster Klasse in See stechen? Für Landratten kein unerfüllbarer Traum, wenn sie auf Hondas Premium-Kreuzfahrer anheuern. Die erste Baureihe der GL 1800 Gold Wing im Gebrauchtkauf-Check.



Fotos: Archiv, Werk

TYPENKUNDE

2001



Debüt der GL 1800, Typ SC 47, als Nachfolgerin der GL 1500 (1998–2000). 1832 cm³, 118 PS, 167 Nm. ABS, kombiniert mit Dual-CBS. Mit Rückwärtsgang, per Knopfdruck aktivierbar. Leergewicht 399 kg, Zuladung 203 kg, Preis: 24.537 Euro + Nk.

2007



Nachdem 2006 die Abgasanlage Euro-3-konform überarbeitet und ein zusätzliches Komfort-Paket (Griff- und Sitzheizung, Warmluft-Heizsystem für Fußbereich) geschnürt wurde, ist die Wing nun optional mit Airbag plus Navi erhältlich. Preise: 25.640 / 28.640 Euro + Nk.



Fast zu schade zum Alleinfahren: Die Polsterlandschaft der Gold Wing kann Ehen retten.

Chrom-Zierrat samt Antennen-Fähnchen gehören oder das auf der Topcase-Reling verschnürte Teddy-Maskottchen ...

Der tief in den Rumpf eingehängte Six-pack mit wuchtigen 167 Newtonmetern Drehmoment steht für einen verhältnismäßig tiefen Schwerpunkt. Ein enorm elastischer, flüsterleise säuselnder Riese, der sich niedertourig fahren lässt und angesichts von bewegter Masse (Leergewicht je nach Typ 399 bis 420 kg) und kapitaler Bugfläche noch halbwegs moderate Verbrauchswerte hat. Der Motor-Einbaulage quasi auf Knöchelhöhe verdankt die GL 1800 auch einen Gutteil ihres überraschend »leichtfüßigen« Handlings.

Das stabile Fahrwerk bietet Federungsreserven auch bei hoher Zuladung (im le-

galen Rahmen heißt das: je nach Typ mickrige 191 bis 203 kg). Am Heck lässt sich sänftenartiger Komfort per Knopfdruck elektrohydraulisch steigern, denn die Federbasis ist in 25 Stufen verstellbar. Fürs Verzögern sind kräftig zupackende, ABS-unterstützte Bremsen und ein in beide Richtungen wirksames Kombibremssystem (Dual-CBS) zuständig, beim heckseitigen Parken an der Hafenmole hilft der per Knopfdruck aktivierte »Rückwärtsgang«.

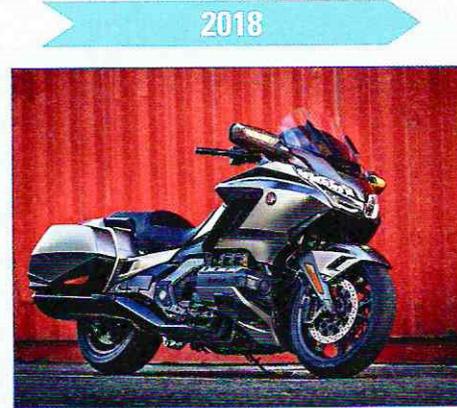
Die nur dezente Modellpflege macht's Wingern in spe bei der Gebrauchtssuche im Prinzip einfach, denn es gilt nur zwischen zwei Typen und einer Ausstattungsvariante zu unterscheiden: der SC 47, gebaut von 2001 bis 2011 (ab 2006 mit Heizpaket erhältlich), und der SC 68 (2012 bis 2016) mit aufgefrischter Optik, noch mehr Stauraum und höherwertigem Audiosystem. Wer auf einen Airbag Wert legt, nimmt die Jahrgänge 2007 bis 2012 (optionales Paket Airbag / Navi) bzw. die SC 68 von 2013 bis 2015 (Airbag Serie) ins Visier.

Wing-Offerten von privat sind selten, aktuell ankern über 80 Prozent der Angebote bei Händlern. Preislich geht's los bei 6800 bis 11.000 Euro für Exemplare von 2001 bis 2004, Laufleistungen zwischen 20.000 und 235.000 Kilometern. Die Obergrenze liegt bei 26.000 bis 28.000 Euro für EZ 2012 bis 2014, in der Regel mit Airbag, Tachostände zwischen 35.000 und 100.000 Kilometern. Bei einem Budget zwischen 14.000 und 18.000 Euro stößt man auf Offerten fast aller »mittleren« Baujahre, darunter auch untypisch wenig gefahrene Dampfer mit Laufleistungen unter 35.000 Kilometern.

Dieter Höner



Letztes Produktionsjahr für die SC 68. Die Ausstattung mit Airbag und Navi entfällt. Farbvarianten dieses Jahrgangs: Silbermetallic, Rot, Weiß, Dunkelgraumetallic, Preis: 28.300 Euro + Nk. Seit 2018 hält die aktuelle, stark abgespeckte SC 79 die GW-Tradition in Ehren (r.).





Fast zu schade zum Alleinfahren: Die Polsterlandschaft der Gold Wing kann Ehen retten.

Chrom-Zierrat samt Antennen-Fähnchen gehören oder das auf der Topcase-Reling verschnürte Teddy-Maskottchen ...

Der tief in den Rumpf eingehängte Six-pack mit wuchtigen 167 Newtonmetern Drehmoment steht für einen verhältnismäßig tiefen Schwerpunkt. Ein enorm elastischer, flüsterleise säuselnder Riese, der sich nieder-tourig fahren lässt und angesichts von bewegter Masse (Leergewicht je nach Typ 399 bis 420 kg) und kapitaler Bugfläche noch halbwegs moderate Verbrauchswerte hat. Der Motor-Einbaulage quasi auf Knöchelhöhe verdankt die GL 1800 auch einen Gutteil ihres überraschend »leichtfüßigen« Handlings.

Das stabile Fahrwerk bietet Federungsreserven auch bei hoher Zuladung (im le-

galen Rahmen heißt das: je nach Typ mickrige 191 bis 203 kg). Am Heck lässt sich säfthenartiger Komfort per Knopfdruck elektrohydraulisch steigern, denn die Federbasis ist in 25 Stufen verstellbar. Fürs Verzögern sind kräftig zupackende, ABS-unterstützte Bremsen und ein in beide Richtungen wirksames Kombibremssystem (Dual-CBS) zuständig, beim heckseitigen Parken an der Hafenmole hilft der per Knopfdruck aktivierte »Rückwärtsgang«.

Die nur dezente Modellpflege macht's Wingern in spe bei der Gebraucht-suche im Prinzip einfach, denn es gilt nur zwischen zwei Typen und einer Ausstattungsvariante zu unterscheiden: der SC 47, gebaut von 2001 bis 2011 (ab 2006 mit Heizpaket erhältlich), und der SC 68 (2012 bis 2016) mit aufgefrischter Optik, noch mehr Stauraum und höherwertigem Audiosystem. Wer auf einen Airbag Wert legt, nimmt die Jahrgänge 2007 bis 2012 (optionales Paket Airbag / Navi) bzw. die SC 68 von 2013 bis 2015 (Airbag Serie) ins Visier.

Wing-Offerten von privat sind selten, aktuell ankern über 80 Prozent der Angebote bei Händlern. Preislich geht's los bei 6800 bis 11.000 Euro für Exemplare von 2001 bis 2004, Laufleistungen zwischen 20.000 und 235.000 Kilometern. Die Obergrenze liegt bei 26.000 bis 28.000 Euro für EZ 2012 bis 2014, in der Regel mit Airbag, Tachostände zwischen 35.000 und 100.000 Kilometern. Bei einem Budget zwischen 14.000 und 18.000 Euro stößt man auf Offerten fast aller »mittleren« Baujahre, darunter auch untypisch wenig gefahrene Dampfer mit Laufleistungen unter 35.000 Kilometern.

Dieter Höner

2016



Letztes Produktionsjahr für die SC 68. Die Ausstattung mit Airbag und Navi entfällt. Farbvarianten dieses Jahrgangs: Silbermetallic, Rot, Weiß, Dunkelgraumetallic, Preis: 28.300 Euro + Nk. Seit 2018 hält die aktuelle, stark abgespeckte SC 79 die GW-Tradition in Ehren (r.).

2018



SCHÜTZENDE LUFT

Die GL 1800 ist bis heute das einzige Motorrad der Welt, das mit einem Airbag angeboten wird. Zum System der hier porträtierten Typen SC 47/68 gehören der 150 Liter fassende, bei einem Aufprall innerhalb von nur 30 Millisekunden mit Stickstoff gefüllte »Luft«-Sack, ein pyrotechnischer Gasgenerator mit Zünder und die zentrale Steuereinheit. Die notwendigen Daten liefern je zwei in den Gabelholmen untergebrachte Crash-Sensoren, die im Fall einer Kollision – auch bei Aufprall eines Fahrzeugs aufs stehende Motorrad – die negative Beschleunigung ermitteln. Die komplette Airbag-Einheit wiegt zehn Kilo und ist bei entsprechenden Exemplaren in der Tankattrappe untergebracht. Zu diesem Ausstattungspaket, das von 2007 bis 2012 optional für 3000 Euro Aufpreis an Bord war und von 2013 bis 2015 Serienausstattung wurde, zählt auch das integrierte Navigationssystem im Cockpit.

Seine Feuertaufe bestand dieser Airbag übrigens Mitte 2006 beim Crashtest im ADAC Technikzentrum in Landsberg, wo der Club eine Gold Wing mit 72 km/h im 90-Grad-Winkel in die linke Seite eines VW Sharan donnern ließ. Ergebnis: Motorrad zerstört, Dummy »überlebte« dank Luftsack.



Bei einer Frontalkollision füllt sich der Airbag in 30 Millisekunden mit 150 Litern Stickstoff.

GEBRAUCHTPREISE

Baujahr	PS	Preis	bei km
Honda Gold Wing GL 1800			
2011	118	11.825 €	83.400 km
2012	118	14.175 €	75.000 km
Honda Gold Wing GL 1800 Airbag			
2013	118	15.275 €	66.600 km
2014	118	16.600 €	58.200 km
2015	118	17.200 €	49.800 km
2016	118	17.825 €	41.400 km

(Quelle: schwacke Zweirad I / 2021; www.schwacke.de)

Schwacke...
Part of Autovista Group

RÜCKRUF

2003: wegen fehlerhafter Schweißnähte an unterer Rahmenquerstrebe Bruchgefahr dieser Strebe möglich. Betraf in Deutschland nur wenige Exemplare (bis Produktion August 2002).
2005: möglicher Defekt am PCV-Ventil der Kombibremseanlage, Austritt von Bremsflüssigkeit und verminderte Bremsleistung an der Hinterradbremse möglich. **Betroffen:** Baujahre 2002 bis 2004.
November 2015*: Probleme mit Sekundärbremszylinder, der zum dauerhaften Schleifen der Hinterradbremse und im Extremfall zum Brand führen kann. **Betroffen:** Baujahre 2001 bis 2015.
August 2016: Ein Fehler im Gasgenerator des Airbag-Moduls kann bei Airbag-Auslösung dazu führen, dass sich kleine Metallpartikel lösen; Verletzungsgefahr für Fahrer / Beifahrer. **Betroffen:** Baujahre 2007 / 08.
Februar 2018*: erneuter Rückruf wegen des Airbag-Gasgenerators, diesmal für die Baujahre 2009 bis 2016.

* Baujahr 2012

* Quelle: KBA

CHECKLISTE / BESICHTIGUNG

Der robust konstruierte Boxermotor ist für Marathon-Laufleistungen auf Pkw-Niveau gut, sofern er nicht mutwillig gequält oder vernachlässigt (Ölwechsel) wurde. Anfangs hatte die Wing kurze 6000er-Inspektionsintervalle, wobei Öl nur alle 12.000 km zu tauschen ist. Motor und Nebenaggregate sollte man per Sichtprobe auf mögliche Undichtigkeiten prüfen. Dasselbe gilt für den Antriebsstrang; Kreuzgelenk des Kardans auch auf Spiel checken. Sind sämtliche Anbauteile (teuer: die Rückspiegel-Blinker-Einheit) sturz- und rissfrei? Koffer / Topcase: Sind die Deckeldichtungen sowie Schlösser unbeschädigt bzw. leichtgängig? Kupplung sowie die Rückfahrhilfe auf Funktion, Getriebe auf leichte Schaltbarkeit kontrollieren, die Bremsen auf sauberes Ansprechverhalten und Verschleiß an den Scheiben. Ebenfalls prüfen: sämtliche elektrischen / elektronischen Funktionen, Schalter und Cockpit-Anzeigen (Audio, Navi, Licht, Heizung) auf Auffälligkeiten bzw. Ausfälle.

KURZ-CHECK

Motor: extrem langlebig, zeitgemäße Wartungsintervalle. **Rückrufe:** sollten längst abgearbeitet sein, es sei denn, man hat es mit einem Parallelimport (USA) zu tun. **Generell checken:** Serviceheft, optischen Zustand, Deckeldichtungen, Schlösser, dazu Schalter / Cockpitanzeigen auf Funktion. Bei der Probefahrt: Auffälligkeiten bei Getriebe, Kupplung, Bremsen?

TECHNISCHE DATEN*

Motor: 6-Zyl. / Boxer, 1832 cm³, 2 / OHC, Einspritzung, G-Kat, SLS, 118 PS bei 5500/min, 167 Nm bei 4000/min, 5 Gänge u. Rückwärtsgang; **Endantrieb:** Kardan; **Rahmen:** Brücke / Alu; **Federung vorn:** 45er-Teile / 140 mm; **Federung hinten:** Zentralfederbein / 105 mm; **Reifengrößen:** v. / h. 130/70 R18 / 180/60 R16; **Leergewicht:** 420 kg; **Zuladung:** 191 kg; **Sitzhöhe:** 740 mm; **Bremse v. / h.:** 296-mm-Doppelscheibe / 316-mm-Scheibe, CBS-ABS; **Tank:** 25 l; **Höchstgeschwindigkeit:** 203 km/h; **Beschleunigung (0–100 km/h):** 4,0 s; **Durchzug 50–120 km/h (im größten Gang):** 9,5 s; **Verbrauch:** 6,5 l; **Reichweite:** 384 km; **E10-verträglich:** ja; **Inspektionen:** alle 12.000 km (Öl), Ventile alle 24.000 km; **Arbeitszeit:** 4,2 bis 4,9 h

KONTAKT ZUR SZENE

Die rührige Winger-Gemeinde ist seit Jahrzehnten durch nationale wie internationale Treffen eng vernetzt, im Web u. a. auf folgenden Seiten: www.gwcd.de, www.gvrra.de, www.goldwing-forum.de, www.goldwing-club.ch, www.gwca.at, www.goldwingclubholland.nl

NEUZULASSUNGEN*

Für ein hochpreisiges Nischenmodell hat sich die GL 1800 in den ersten sieben Jahren sehr respektabel verkauft. Ab 2009, im Schatten der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise, gingen die Neuzulassungen aber stark zurück. Insgesamt wurden bis 2017 in Deutschland mehr als 3700 Stück dieses Typs zugelassen.

2002	437
2003	388
2004	316
2005	408
2006	360
2007	359
2008	309
2009	180
2010	134
2011	114
2012	124
2013	150
2014	139
2015	151
2016	139
2017	137

* Zahlen für 2001: k. A.

PRO	KONTRA
⊕ elastischer Motor	⊖ dürtige Zuladekapazität
⊕ luxuriöses Platzangebot	⊖ sehr hohes Gewicht
⊕ gute Bremsen	⊖ beachtliche Ausmaße
⊕ Rückfahrhilfe	⊖ bei Regen Sichtbehinderung hinter der Scheibe
⊕ sehr guter Wetterschutz	