

Presseinformation

Honda Gold Wing F6B, 40 Jahre Jubiläums-Modell Sechszylinder Custom-Tourer im Bagger-Stil



4. September 2014

Modellpflege-Maßnahmen: Gestrippter Power-Cruiser in Bagger-Stilrichtung mit Sechszylinder-Boxer-Herz der Honda Gold Wing. Eigenständig und unverwechselbar. Der Modelljahrgang 2015 zum 40jährigen Jubiläum der Gold Wing ist neu mit elektronisch geregelter Tempomat sowie Rückwärtsgang ausgestattet. Sonderlackierung und Jubiläums-Embleme auf der Verkleidung, im Cockpit sowie am Zündschlüssel runden den optischen Auftritt ab.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Zubehör
5. Technische Daten

Honda Deutschland

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Hanauer Landstraße 222 - 224 • 60314 Frankfurt am Main
Telefon 069-8309-323 • Fax 069-8309-524 • E-Mail: oliver.franz@honda-eu.com
www.hondanews.eu • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

Presseinformation

1. Einleitung

Die Gold Wing F6B ist eine optisch und technisch modifizierte Variante der legendären Reisesänfte, die als „King of the Road“ besonderen Status in der Motorradwelt genießt. Ohne Topcase und mit kurzer Windscheibe präsentiert sich die F6B gegenüber dem Schwestermodell dynamischer und mit gestraffter Linienführung. Die Jubiläums-Lackierung für den Jahrgang 2015 in Matt Bullet Silver Metallic harmoniert mit der Vielzahl geschwärzter Teile wie Rahmen, Gabel, Einarmschwinge sowie Felgen und bewirkt einen coolen optischen Auftritt.

Positives Kunden-Feedback hat zu zwei Ausstattungsänderungen für 2015 geführt. Auch die F6B bietet nun einen Rückwärtsgang, der das Rangieren vor allem auf abschüssigen Ebenen erleichtert oder wenn die Maschine schwer beladen ist.

Die Rückfahrfunktion wird über einen Elektromotor bewerkstelligt und über den E-Starterknopf an der rechten Lenkerarmatur aktiviert, nach dem Umlegen eines Sicherungshebels. Zweites neues Ausstattungs-Feature ist eine Geschwindigkeitsregelanlage (Cruise Control), die ein gewünschtes Tempo elektronisch einhält, was speziell auf längeren Geradeaus-Etappen einen Komfortzugewinn ermöglicht.

Die F6B lässt sich als Custom Touring-Bike in Bagger-Stilrichtung einordnen. Hondas Sechszylinder-Boxer mit 1.832 Kubikzentimeter Hubraum verhilft mit souveräner Kraftentfaltung und Laufruhe zu lässiger Ausstrahlung. Eine breite Sitzbank ermöglicht auch auf langen Touren besten Komfort für Fahrer und Beifahrer. Wer allem die Krone aufsetzen möchte, schaltet dazu die RDS-Stereo-Musikanlage mit vier Lautsprechern (statt sechs bei der Gold Wing) ein, die zur Serienausstattung gehört.

Der Aluminiumrahmen mit perfekt abgestimmten Federelementen erlaubt dank ausgewogener Gewichtsverteilung ein verblüffend agiles und leichtfüßiges Handling. Das Bremssystem mit Combined ABS stellt bei Bedarf jederzeit kraftvolle Verzögerungsmanöver sicher. Die Gold Wing F6B in der 40 Jahre Jubiläums-Version ist ein faszinierend motorisiertes und stilistisch herausragendes Big-Bike, das täglich neu begeistert.

Presseinformation

Das Wichtigste auf einen Blick

- Gold Wing im trendigen Bagger-Style
- gekappte Windscheibe, kein Topcase
- flache Sitzbank mit breiter Sitzfläche
- Rahmen, Einarmschwinge, Felgen und Anbauteile geschwärzt
- 29 Kilogramm leichter als GL1800
- Ohne integriertes GPS-Navigationssystem, Airbag, Topcase, beleuchtete Schalter, selbstrückstellende Blinker, Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer
- Neu mit Rückwärtsgang und Geschwindigkeitsregelanlage (Cruise Control)
- Mit Audioanlage (mit vier Lautsprechern statt sechs bei der GL1800)
- Begeisternder Sechszylinder-Boxermotor mit 1.832 cm³ Hubraum
- Agiles Fahrverhalten und leichtfüßiges Handling – dank vorgerückter Motoreinbaulage sowie niedrigem Schwerpunkt
- Fünfganggetriebe (letzter Gang als benzinsparender Overdrive ausgelegt)
- Aluminium-Brückenrahmen und Einarmschwinge mit Kardanantrieb
- Combined ABS Bremssystem für Bremskraftverteilung auf Vorder- und Hinterrad
- Teleskopgabel mit Anti Dive-System
- Einarmschwinge mit ProLink Technik
- Lambda-geregeltes 3-Wege-Katalysatorsystem (HECS3)
- Jubiläums-Embleme für Verkleidung, Cockpit und Zündschlüssel

2. Modellübersicht

Die Gold Wing F6B basiert auf dem Luxus-Tourer Gold Wing GL1800, der eine weltweite Fangemeinde mit geschmeidiger Kraftentfaltung, üppigem Komfort und ausgefeiltem Wetterschutz begeistert. Das 1,8 Liter Sechszylinder-Boxertriebwerk mit Kardanantrieb glänzt mit reichlich Power, seidiger Laufkultur sowie legendärer Zuverlässigkeit.

Das Konzept der Gold Wing F6B basiert auf einem Trend, der sich zuerst in Amerika und Japan ausbreitete. „Bagger“ werden umgebaute Fulldresser-Kreationen genannt, denen durch simple

Presseinformation

Demontage nicht unbedingt notwendiger Bauteile ein Back-to-Basic-Touch verpasst wird. Dieses Abspecken geht Hand in Hand mit optischen Modifikationen, die eine farbliche Angleichung verfolgen, wobei zumeist auf Schwarz zurückgegriffen wird.

Bagger, die auf tourentauglichen Big Bikes basieren, werden gerne auch von jüngeren Fahrergenerationen bewegt, denen Individualität, persönlicher Stil und hoher Nutzwert am Herzen liegen. Honda hat 2013 auf diesen Trend reagiert und mit der F6B eine zweite Gold Wing ins Programm gerückt. Gestrippt, stilvoll und sehr individuell, teils Custom-Tourer, teils Cruiser. Eben als Bagger, dessen nur spärlich verhüllt dargestellte Technik auf coole Art fasziniert.

Motor

Wenn ein Triebwerk Suchtpotential verströmt, dann das Sechszylinder-Herz der Gold Wing. Der flüssigkeitsgekühlte Boxer-Sixpack mit 1832 Kubikzentimetern Hubraum begeistert mit seidiger Laufkultur, üppiger Kraftentfaltung, bändigem Durchzug sowie betörendem Sound. Die zuverlässig ausgereifte Mechanik mit SOHC-Zweiventil-Zylinderköpfen leistet druckvolle 87 kW (118 PS) bei entspannten 5.500 Touren. Das machtvolle Drehmoment von 167 Nm erreicht bereits bei 4.000 Umdrehungen pro Minute sein Maximum.

Die Gemischaufbereitung besorgt eine moderne PGM-FI Benzineinspritzung. Sekundär-Luftsystem und geregelte HECS3-Katalysatortechnik (Honda Evolution Catalysing System 3) tragen dazu bei, die Emissionen im Zaum zu halten. Das Fünfganggetriebe lässt sich mühelos schalten. Die letzte Getriebestufe ist drehzahlschonend als Overdrive ausgelegt. Günstige Verbrauchswerte zu erzielen, fällt damit leicht. Eine Kardanwelle überträgt die Antriebskraft zum Hinterrad.

Wie die GL1800 hat nun auch der Modelljahrgang 2015 der F6B einen Rückwärtsgang an Bord. Damit lassen sich Rangiermanöver leichter bewerkstelligen, speziell auf schrägen Flächen oder wenn die Maschine schwerer beladen ist. Das Getriebe ist mit einem Elektromotor ausgestattet, der über den E-Starterknopf bedient wird. Vorher gilt es einen Sicherungshebel zu betätigen.

Presseinformation

Auf Knopfdruck schiebt das Fahrzeug langsamer als Schritttempo nach hinten und kann so ohne Muskelkraft mühelos rangiert werden.

Eine weitere Änderung für 2015 betrifft die Auspuffanlage. Die Innenkammern der Dämpfer wurden an die Konstruktion der F6B angeglichen. Das akustische Erlebnis ist nun ein machtvoll dumpfes Grollen im unteren Bereich, welches bei steigenden Drehzahlen in ein lusternes Sechszylinder-Crescendo übergeht.

Chassis

Die Zauberformel für das agile Handling der Gold Wing und auch der F6B liegt im Aluminium-Chassis begründet, das dank vorgerückter Einbaulage des Motors (der eine mitragende Funktion übernimmt) mit perfekter Ausgewogenheit aufwartet. Hochwertige Federelemente, niedriger Schwerpunkt sowie die optimale Abstimmung aller Komponenten tragen mit zu verblüffend leichtem Handling bei.

Wie beim Motor ist auch das Chassis von F6B und GL1800 baugleich. Die extrastabile 45 mm Teleskopgabel ist mit einem Anti Dive-System ausgestattet, das Bremsnicken unterbindet. Der ProLink Monoshock Hinterraddämpfer lässt sich praxisgerecht per Tastendruck vom Cockpit aus verstellen. Ein Combined ABS-Bremssystem sorgt für optimale Sicherheit beim Verzögern. Unabhängig ob die Hand- oder die Fußbremse betätigt wird, die Bremskräfte werden optimal auf Vorderrad und Hinterrad verteilt.

Die fahrfertig vollgetankt 392 Kilo schwere F6B lässt sich bemerkenswert mühelos steuern und beherrschen. Grund für das leichte Handling ist das reduzierte Gewicht. Die F6B ist immerhin 29 kg leichter als die GL1800-Schwester. Die Gewichtsersparnis wurde möglich durch Ausstattungsverzicht.

Presseinformation

Design und Ausstattung

Auf den ersten Blick sticht an der F6B die gekappte Verkleidungsscheibe ins Auge. Nicht zu übersehen ist auch das schlanke Heck ohne Topcase. Getreu der Bagger-typischen Back-to-Basics-Philosophie wurde zwecks Gewichtseinsparung auf einige Features verzichtet. Integriertes GPS-Navigationssystem, Airbag, beleuchtete Schaltereinheiten, selbstrückstellende Blinker sowie die Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer gehören nicht zur Ausstattung.

Serienmäßig dazu gehört jedoch eine Audioanlage mit vier Lautsprechern, die über eine USB-Schnittstelle den Anschluss von iPod, iPhone und anderen Speichergeräten gestattet und dazu MP3-, WMA- und AAC-Musikdateien abspielt.

Perfekt zugeschnitten präsentiert sich die Doppelsitzbank, mit breiter, abgeflachter Sitzfläche (anstatt Sitzkuhlen bei der GL1800). Für den Beifahrer sind statt Trittbrettern herkömmliche Fußrasten montiert, dazu großzügig dimensionierte Haltegriffe.

Etliche Teile der F6B präsentieren sich schwarz lackiert oder beschichtet: Räder, Motorgehäuse, Gabel, Rahmen sowie Teile der Verkleidung. Der so erzielte Look unterstreicht die anmutige Linienführung und den typischen Bagger-Look.

Das reichhaltig bestückte, von der Gold Wing übernommene Cockpit liefert über große Instrumente alle notwendigen Informationen. Abschließbare Packtaschen schlucken jede Menge Gepäck, weiteren Stauraum bietet die aufklappbare Tankkonsole. Der unter der Sitzbank platzierte Tank bietet stolze 25 Liter Fassungsvermögen, inklusive 4,4 Liter Reserve.

Farbe

Die 40 Jahre-Jubiläumsausgabe der Gold Wing F6B, Jahrgang 2015, wird in der Farbe Matt Bullet Silver Metallic angeboten

Presseinformation

Geschichte

Die Erfolgsgeschichte des „Goldenen Flügels“ reicht weit zurück. Die Vorstellung der ersten Gold Wing, noch mit 1000-Kubik-Vierzylinder-Boxer, ging Ende 1974 auf der IFMA in Köln über die Bühne, die Markteinführung erfolgte 1975. Die Sechszylinder-Generation (mit 1500 cm³ Hubraum und mit Vergasern) debütierte 1987. Als nächste große Entwicklungsstufe folgte im Jahre 2001 der Sechszylinder-Einspritzer mit 1800 cm³ Hubraum und Aluminium-Chassis. 2011 gab es das vorerst letzte Modellpflege-Update mit optischem Feinschliff und zahlreichen neuen Features. Die Gold Wing F6B als Custom-Tourer im Bagger-Stil bereicherte den Markt ab 2013. Für 2014 schließlich ließ Honda die Modellvariante Gold Wing F6C folgen, einen kraftstrotzenden Sechszylinder-Power-Cruiser.

Zubehör

Für die Gold Wing F6B ist umfangreiches Honda Original-Zubehör erhältlich:

Heizgriffe, 5-fach regelbar
Hohes Windschild
Beifahrer-Rückenlehne
Gepäckträger
Hauptständer
LED-Nebellampen
Chrom-Lenkerkappen
Verchromte Vorderradkotflügel-Verlängerung
Chromabdeckungen für die Scheibenbremsen
Chrom-Schwingenlagerkappen
Verchromter Seitenständer
Bike-Cover

Presseinformation

Technische Daten – Honda Gold Wing F6B (ED-Typ)

MOTOR

| | |
|----------------------|--|
| Typ | Flüssigkeitsgekühlter Boxer-Sechszylinder-SOHC-Viertaktmotor |
| Hubraum | 1832 cm ³ |
| Ventile pro Zylinder | 2 |
| Bohrung x Hub | 74 mm x 71 mm |
| Verdichtung | 9,8 : 1 |
| Nennleistung | 87 kW (118 PS) / 5.500 min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Max. Drehmoment | 167 Nm / 4.000 min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Motorölmenge | 4,6 Liter |
| Abgasreinigung | geregelter Katalysator, Sekundärluftsystem |

KRAFTSTOFFSYSTEM

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| Gemischaufbereitung | PGM-FI Benzineinspritzung |
| Drosselklappen-Ø | 40 mm |
| Luftfilter | Papier-Viskose-Filtereinsatz |
| Tankinhalt | 25 Liter, inklusive 4,4 Liter Reserve |
| Verbrauch | 15,38 km/l (WMTC-Messung) |

ELEKTRIK

| | |
|----------|----------------------------|
| Zündung | Digitale Transistorzündung |
| Batterie | 12 V / 20 Ah |
| Starter | E-Starter |

ANTRIEB

| | |
|----------------|---|
| Kupplung | Mehrscheiben im Ölbad, hydraulisch betätigt |
| Getriebe | 5 Gänge mit Overdrive, Rückwärtsgang |
| Endübersetzung | 2.750 (33/12) |
| Endantrieb | Kardanwelle |

Honda Deutschland

Presseinformation

FAHRWERK

| | |
|-------------------------|------------------------------|
| Rahmentyp | Aluminium-Brückenrahmen |
| Abmessungen (L x B x H) | 2.630 mm x 945 mm x 1.455 mm |
| Radstand | 1.690 mm |
| Lenkkopfwinkel | 29,15° mm |
| Nachlauf | 109 mm |
| Wendekreis | 3,3 m |
| Sitzhöhe | 725 mm |
| Bodenfreiheit | 125 mm |
| Gewicht vollgetankt | 392 kg |

RADAUFHÄNGUNG

| | | |
|-----|--------|--|
| Typ | Vorne | 45 mm Teleskopgabel mit Anti Dive, 140 mm Federweg |
| | Hinten | Einarmschwinge mit ProLink Aufhängung, Monostoßdämpfer, Federvorspannung per Servomotor einstellbar, 105 mm Federweg |

RÄDER

| | | |
|-------------|--------|---------------------------------|
| Typ | Vorne | Aluminiumgussfelgen, 5 Speichen |
| | Hinten | Aluminiumgussfelgen, 5 Speichen |
| Felgengröße | Vorne | 18 M/C x MT3,5 |
| | Hinten | 16 M/C x MT5 |
| Reifen | Vorne | 130/70 R 18 (63H) |
| | Hinten | 180/60 R 16 (74H) |

BREMSEN

| | |
|---------|--------------|
| ABS-Typ | Combined ABS |
|---------|--------------|

Presseinformation

| | | |
|---------|--------|--|
| Bremsen | Vorne | zwei Scheiben, 269 mm Ø, Dicke: 4 mm, Dreikolben-Bremszangen, schwimmend gelagerte Scheiben, Sintermetall-Beläge |
| | Hinten | eine innenbelüftete Scheibe, 316 mm Ø, Dicke: 11 mm, Dreikolben-Bremszangen, Sintermetall-Beläge |

Technische Änderungen vorbehalten.

Weitere Informationen im Internet unter www.honda.de.