

Presseinformation

Sechszylinder-Power-Cruiser

Die neue Gold Wing F6C

20. November 2013



Die neue Gold Wing F6C

Modellpflege-Maßnahmen: Neues Modell auf Gold Wing-Basis. Im Mai 2014 kommt der gestrippte Power-Cruiser in Bagger-Stilrichtung mit Sechszylinder-Boxer-Herz. Absolut eigenständig und unverwechselbar, sowohl beim Fahrerlebnis wie auch beim optischen Auftritt.

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 069-8309-839 • E-Mail: oliver.franz@honda-eu.com
www.hondanews.eu • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

Presseinformation

1. Einleitung

Hubraum ist durch nichts zu ersetzen. Sechs Zylinder gelten schon immer als ultimative Größe im Motorradbereich. Und Power kann man eigentlich nie genug mit sich führen. Wer diese Ansichten teilt, um über die Boulevards dieser Welt zu flanieren oder luxuriös auf Tour zu gehen, liegt mit der neuen Honda Gold Wing F6C perfekt auf Kurs. Der gestrippte Power-Cruiser im Bagger-Outfit beantwortet alle Fragen nach der lässigsten Maschine weit und breit einfach mit seiner Präsenz. Hier rollt ein Regent ins Rampenlicht, der in punkto Power und Prestige alle anderen zu Statisten degradiert.

Die Geschichte der Gold Wing begann 1975. Der legendäre Luxus-Tourer glänzte ab 1987 als GL1500 mit Sechszylinder-Power. 1996 ergänzte die F6C Valkyrie die Modellpalette um eine nackte Cruiser-Variante. Im Jahr 2000 folgte als Mutterschiff-Ablösung die auf 1,8 Liter aufgestockte Gold-Wing GL1800. Ein Modellpflege-Update mit optischem Feinschliff und zahlreichen neuen Features schloss sich 2011 an. 2013 folgte die Bagger-Variante F6B. Und nun schlägt Honda mit der brandneuen F6C des Modelljahrgangs 2014 ein weiteres Kapitel in der sagenhaft erfolgreichen Gold Wing-Historie auf.

2. Modellübersicht

Die 2014er Gold Wing F6C basiert auf dem aktuellen Gold Wing Fulldresser, der GL1800. Sechszylinder-Boxer (mit 1.832 cm³ Hubraum) und Aluminium-Chassis dienen unverändert als Basis für den unverkleideten Power-Cruiser, der um satte 70 Kilo erleichtert mit bislang nicht für möglich gehaltener Handling-Agilität aufwarten kann. Zur superben Motorcharakteristik fasziniert das jüngste Mitglied der Gold Wing-Familie mit berauscher Sechszylinder-Musik aus Slash-Cut-Auspuffdämpfern.

In der Modellpalette fährt die neue F6C zielgenau in die Lücke zwischen der Gold Wing F6B und der neuen CTX1300. Der neue Power-Cruiser lässt sich leichtfüßig steuern und beherrscht dazu, je nach Lust und Laune, das ganze Spektrum zwischen dynamischen Tourenfreuden und relaxtem Chill out-Cruising. Sorgfältig abgestimmte

Presseinformation

Federelemente, kraftvoll zupackende Bremsen mit Vierkolben-Bremszangen und eine ergonomisch ausgefeilte Sitzposition stellen auch gehobene Ansprüche sicher, egal ob solo oder zu zweit.

Das Design der F6C – niedrig, muskulös – spricht für sich selbst. Das Erscheinungsbild ist mit kraftvoll und spektakulär sicher trefflich umschrieben. Wer mit dieser Maschine im Stadtverkehr flaniert oder an Treffpunkten aufkreuzt, wird sich über Mangel an Aufmerksamkeit nicht zu beklagen haben.

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Motor

Berausende Beschleunigung, machtvoller Durchzug aus niedrigen Drehzahlen, aus dem Stand wie beim Roll-on-Durchbeschleunigen, plus feinfühliges Ansprechverhalten, begleitet von sattem Sechszylinder-Sound. Diese Qualitäten standen bei der F6C-Entwicklung ganz oben im Lastenheft. Episches Sechszylinder-Fahrvergnügen, in Kombination mit verblüffend agilem Handling. Kurzum: Fahrspaß, der süchtig macht.

Das flüssigkeitsgekühlte Sechszylinder-Boxer-Herz mit 1832 Kubikzentimetern Hubraum begeistert mit seidiger Laufkultur, üppiger Kraftentfaltung und bändigem Durchzug. Die zuverlässige Gold-Wing-Mechanik mit SOHC-Zweiventil-Zylinderköpfen leistet 85 kW (116 PS) bei entspannten 5.500 Touren. Das machtvolle Drehmoment von 167 Nm erreicht bereits bei 4.000 Umdrehungen pro Minute sein Maximum.

Die PGM-FI Benzineinspritzung mit zwei 40 mm Drosselklappen steuert die Gemisch-aufbereitung, die Ansaugluft wird über eine F6C-spezifische Airbox mit 6,6 Liter Volumen und einen Plattenluftfilter bezogen. Sekundärluftsystem und geregelte HECS3-Katalysatortechnik (Honda Evolution Catalysing System 3) tragen dazu bei, die Emissionen im Zaum zu halten und die Schadstoffklasse Euro 3 zu erfüllen.

Presseinformation

Die Wasserkühler sind links und rechts über den Zylinderköpfen platziert. Markante seitliche Verkleidungen, die eine gezielte Zu- und Abführung der Kühlluft bewirken, unterstreichen den bulligen Auftritt der F6C.

Das Fünfganggetriebe lässt sich mühelos präzise schalten. Die letzte Getriebestufe ist drehzahlschonend als Overdrive ausgelegt. Günstige Verbrauchswerte zu erzielen, fällt damit leichter. Eine Kardanwelle überträgt die Antriebskraft zum Hinterrad. Einen Rückwärtsgang (wie die GL1800) hat die F6C nicht an Bord. Um Gewicht einzusparen und zu Gunsten höherer Agilität wurde darauf verzichtet.

Um die Bedienungsfreundlichkeit zu optimieren, wurde die hydraulische Betätigung der Kupplung überarbeitet. Die Kräfte zur Betätigung am Handhebel konnten nochmals reduziert werden, auf unter 60 Nm.

Der Auspuffdämpfer auf der linken Seite verfügt über 3,8 Liter Volumen, das rechtsseitige Exemplar über 3,3 Liter Volumen. Die Konstruktion des Abgassystems verlief überaus aufwändig. Mehr als zehn verschiedene Anlagen wurden von den Entwicklern angefertigt, um das angestrebte Klangbild aus rauchigem Grollen bei niedrigen Drehzahlen und hellerem Fauchen mit steigender Drehzahl zu generieren. Doch die Sound-Engineering-Mühen haben sich gelohnt. Die musikalische Sechszylinder-Begleitung beim F6C-Austritt ist betörend und absolut unvergleichlich.

3.2 Chassis

Die Gold Wing F6C ist eine überaus imposante Maschine, die sich aber mühelos beherrschen und einfach dirigieren lässt. Die Zauberformel für das agile Handling liegt im Aluminium-Chassis begründet, bei dem der Motor eine mittragende Funktion übernimmt. Die stabile Brückenkonstruktion wartet dank vorgerückter Einbaulage des Motors mit perfekter Ausgewogenheit auf. Hochwertige Feder Elemente, niedrige Schwerpunktlage sowie die optimale Abstimmung aller Komponenten tragen zum angenehmen Fahrverhalten bei.

Presseinformation

Ein neuer Heckrahmen aus Aluminium erlaubt, die hintere Fahrzeughälfte niedrig und tief zu gestalten. Die Sitzhöhe auf dem breiten Sitzpolster misst lediglich 734 Millimeter. Die Folge sind hoher Sitzkomfort und beste Beherrschung der Maschine auch im Stopp-and-Go-Verkehr oder bei Wendemanövern auf engem Raum, wenn der Fahrer sich mit den Füßen am Boden abstützt.

Die Teleskopgabel mit 45 mm Standrohrdurchmesser ist mit einem Anti Dive-System ausgestattet, das Bremsnicken unterbindet. Das Hinterrad wird an einer Aluminium-Einarmschwinge geführt; die Federungsarbeit übernimmt ein ProLink-Monoshock-Hinterraddämpfer, dessen Federvorspannung sich praxisgerecht über eine Drehrad-Fernbedienung verstellen lässt.

Die Abstimmung der F6C wurde sorgfältig überarbeitet. Federraten und Dämpfungseinstellungen der Federelemente sind angepasst an das reduzierte Fahrzeuggewicht und den gedachten Cruiser-Einsatzzweck.

Im Vergleich mit Gold Wing-Schwestermodellen präsentiert sich die Chassisgeometrie der F6C gestreckt: Der Lenkkopfwinkel wurde auf 29,5 Grad gebracht, der Nachlauf beträgt 114 mm, der Radstand 1.707 mm, das Gewicht fahrfertig vollgetankt 341 kg. Die Abmessungen der imposanten Maschine: 2.473 mm Länge, 942 mm Breite und 1.154 mm Höhe.

Die mühelose Dirigierbarkeit der F6C wird durch einen breiten, nach hinten reichenden Lenker mit bester Hebelwirkung unterstützt. Eine modifizierte Radlastverteilung (49,9/50,1 Prozent vorne/hinten) sorgt für erhöhte Fahrstabilität. Auch die Rahmensteifigkeit wurde in bestimmten Bereichen in Richtung „weicher“ modifiziert; weil ein gezieltes Flexverhalten des 80 Kilogramm leichteren Flat-Six-Cruisers dazu beiträgt, das Kontrollgefühl weiter zu optimieren.

Neutrales Handling und bester Grip sollen das Cruiser-Fahrverhalten bestmöglich unterstützen. Dazu tragen ein 19-Zoll-Vorderrad mit 130/60-R19-Niederquerschnitt-

Presseinformation

Bereifung und ein 17-Zoll-Hinterrad mit der Pseudimension 180/55-R17 auf formschönen 10-Speichen-Gussfelgen bei.

Die 310 mm Doppelscheibenbremse ist mit Vierkolbenzangen ausgerüstet. Am Hinterrad verzögert eine innenbelüftete Bremsscheibe mit 316 mm Durchmesser, die von einer Dreikolbenzange in den Griff genommen wird. ABS sorgt für optimale Sicherheit beim Verzögern, bei Schreckbremsungen ebenso wie bei schlechtem Wetter oder bei schwierigen Bedingungen mit reduzierten Fahrbahn-Reibwerten.

Die F6C begeistert nicht nur beim Fahren, sondern auch im Stand. Das ausdrucksstarke Design mit kraftvoller Formensprache und organischen Proportionen ist eine absolute Augenweide und zieht immer wieder bewundernde Blicke an. Modernste LED-Lichttechnik rundum – bei Scheinwerfer, Rücklicht, Positionsleuchten und Blinkern – unterstreicht die Optik der extravaganten Maschine. Auch das Dashboard im Cockpit mit „negativen“ LCD-Anzeigen glänzt mit mondän-stylischer Anmutung.

Die Honda Gold Wing F6C wird in **Schwarz** (Graphite Black) angeboten.

4. Zubehör

Für die Gold Wing F6C ist optional Honda Original Zubehör erhältlich. Unter anderem:

LED Nebellampen
Hohes Windschild
Chrom-Seitenständer
Chrom-Seitendeckel
Gepäckträger
Leder Satteltaschen
Windabweiser

Presseinformation

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter SOHC Sechszylinder-Boxermotor, Viertakt, 12 Ventile
Hubraum	1.832 cm ³
Bohrung × Hub	74 mm x 71 mm
Verdichtung	9,8:1
Max. Leistung	85 kW (116 PS) / 5.500min ⁻¹
Max. Drehmoment	167 Nm / 4.000min ⁻¹
Ölvolumen	4,7 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Tankinhalt	23,2 Liter
Benzinverbrauch	tbc
ELEKTRIK	
Starter	Elektrostarter
Batterie	12V / 20 Ah
Lichtmaschine	n.a.
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe	5-Gang
Endantrieb	Kardan, 2.750 (33/12)

Presseinformation

RAHMEN	
Typ	Aluminium-Brückenrahmen
CHASSIS	
Abmessungen (LxBxH)	2.473 x 942 x 1.154 mm
Radstand	1.707 mm
Lenkkopfwinkel	29° 50'
Nachlauf	114 mm
Sitzhöhe	734 mm
Bodenfreiheit	147 mm
Gewicht vollgetankt	341 kg
Wendekreis	3,7 m
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	45 mm Teleskopgabel
Hinten	Einarmschwinge, ProLink-Federbein, Federvorspannung einstellbar.
RÄDER	
Vorne	Aluminiumgussfelgen, 10 Speichen
Hinten	Aluminiumgussfelgen, 10 Speichen
Felgenreöße vorne	19 M/C x MT 3.5
Felgenreöße hinten	17 M/C x MT 5.5
Reifengröße vorne	130/60R-19M/C (63H)
Reifengröße hinten	180/55R-17MC (73H)
BREMSEN	
ABS-System	ABS
Typ vorne	310 x 4,5 mm Doppelscheibenbremse,

Presseinformation

	schwimmend gelagert, Vierkolbenbremszangen, ABS, Sintermetall-Bremsbeläge
Typ hinten	316 x 11 mm Einscheibenbremse, innenbelüftet, Dreikolbenbremszange, ABS, Sintermetall-Bremsbeläge

Alle Angaben ohne Gewähr. Änderungen von technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfangs vorbehalten.