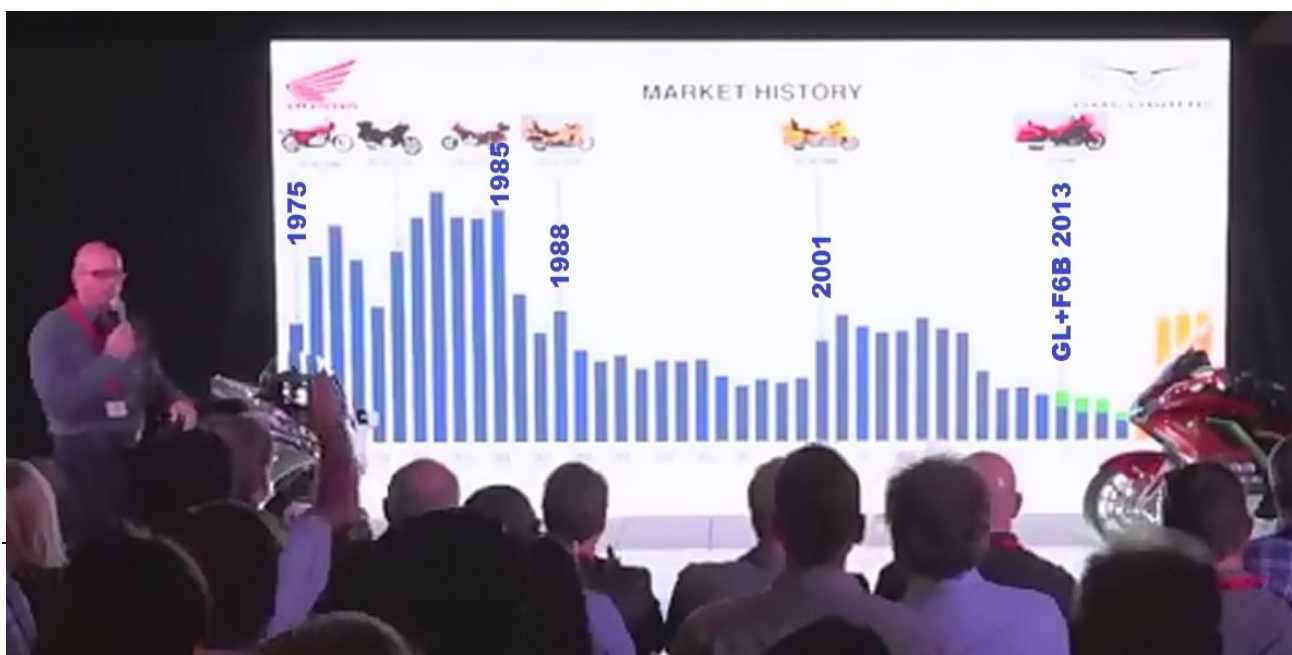




New Gold Wing 2018: Walking Mode

Ich bin überzeugt, dass Honda bereits 1990* an einer GoldWing mit Automat gearbeitet hat, entsprechende Hinweise bekam ich anlässlich des Gesprächs mit American Honda-Mitarbeitern: Sie erklärten mir zu meinem Wunsch, dass die GoldWing-Fahrer eher sportlich orientiert seien, d.h. dass sie lieber mit manuellem Schaltgetriebe fahren wie mit einem Porsche.

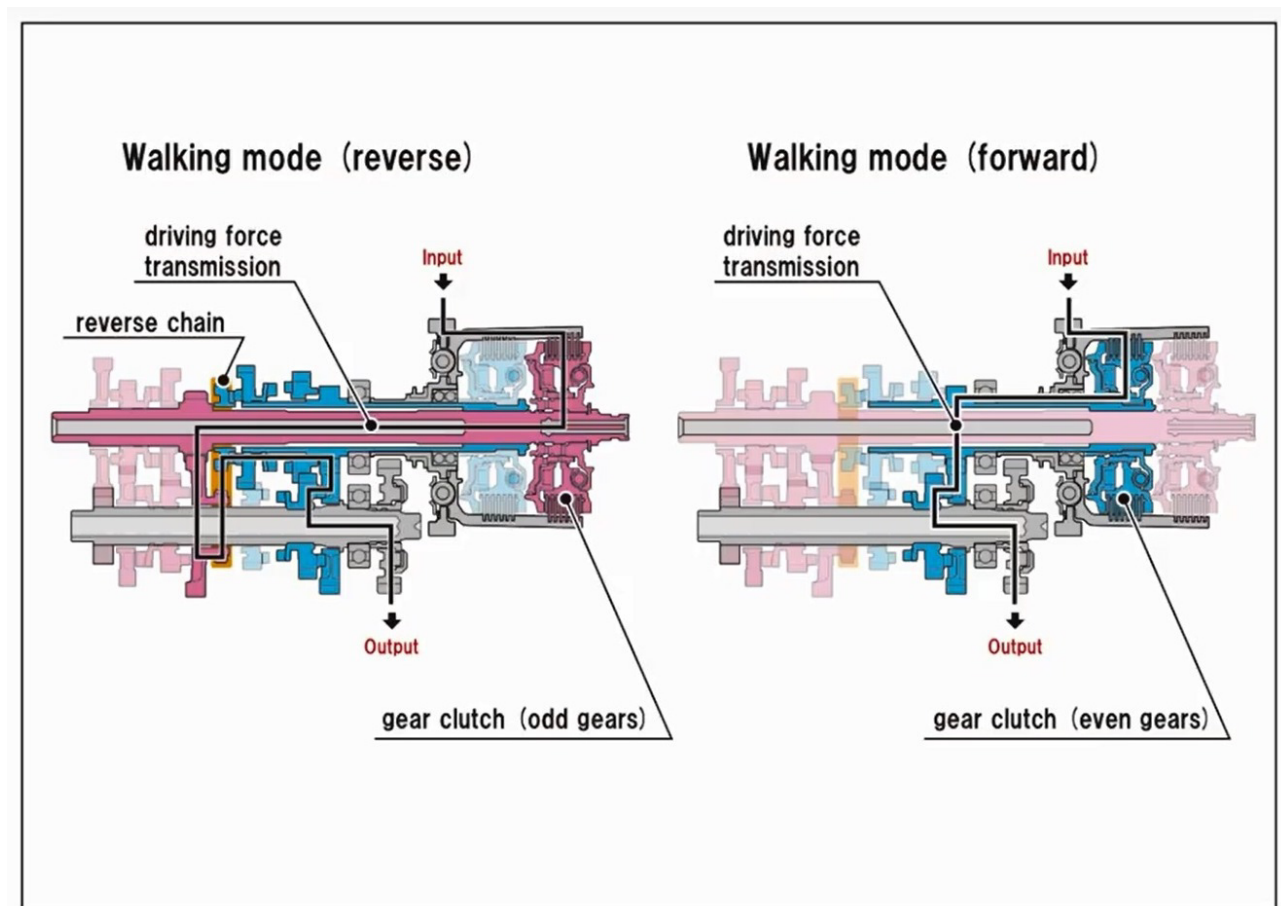
Wenn Honda mit einem neuen Modell auf den Markt kommt, dann muss alles stimmen: Mit einer GoldWing die von Anfang perfekt ist, kann auf der 43jährigen Legende aufgebaut werden – denn die Stückzahlen, die in den 80er-Jahren teilweise bei nahezu 50'000 produzierten Einheiten jährlich lagen, sind immer weiter zurückgegangen. Die Autos wurden in Amerika immer billiger und die Motorräder immer teurer. Nun möchte Honda neben dem alten Publikum ein neues, jüngeres Publikum ansprechen.



Die GoldWing wurde massiv abgespeckt, leichter und sportlicher gebaut, ähnlich wie bei der Africa Twin, die für eine 1000er-Strassenenduro sehr zierlich wirkt und sich weltweit sehr gut verkauft. Auch bei der Africa Twin hat sich Honda viel Zeit gelassen und das Resultat dieser Entwicklung wird überall gelobt, insbesondere das Modell mit der DCT-Technik, wo Honda der einzige Hersteller bei den Motorradproduzenten weltweit ist. Es gibt inzwischen nahezu 20 verschiedene Honda-Modelle mit dieser Technik, auch wenn sie nur bei einer Minderheit an Käufern Anklang findet.

Was bedeutet nun dieser Walking Mode? So wie es bei den 1500er- und 1800er-Modellen seit 1988 eine Rückwärtsfahrlilfe gab, gibt es diese Hilfe nun bei den DCT-Modellen sowohl für die Vorwärts- wie auch die Rückwärts-Bewegung. Der Fahrer kann also mit beiden Füßen am Boden stehend die Maschine unabhängig vom Motorantrieb mit 1, 2 km/h (0.75 mph) rückwärts und neu auch mit 1,75 km/h (1.1 mph) vorwärts bewegen. Bei den manuell geschalteten Modellen bleibt es beim alten System, mit der Rückwärtsfahrlilfe wie anhin. Diese Möglichkeit würde mancher Maschine gut anstehen.

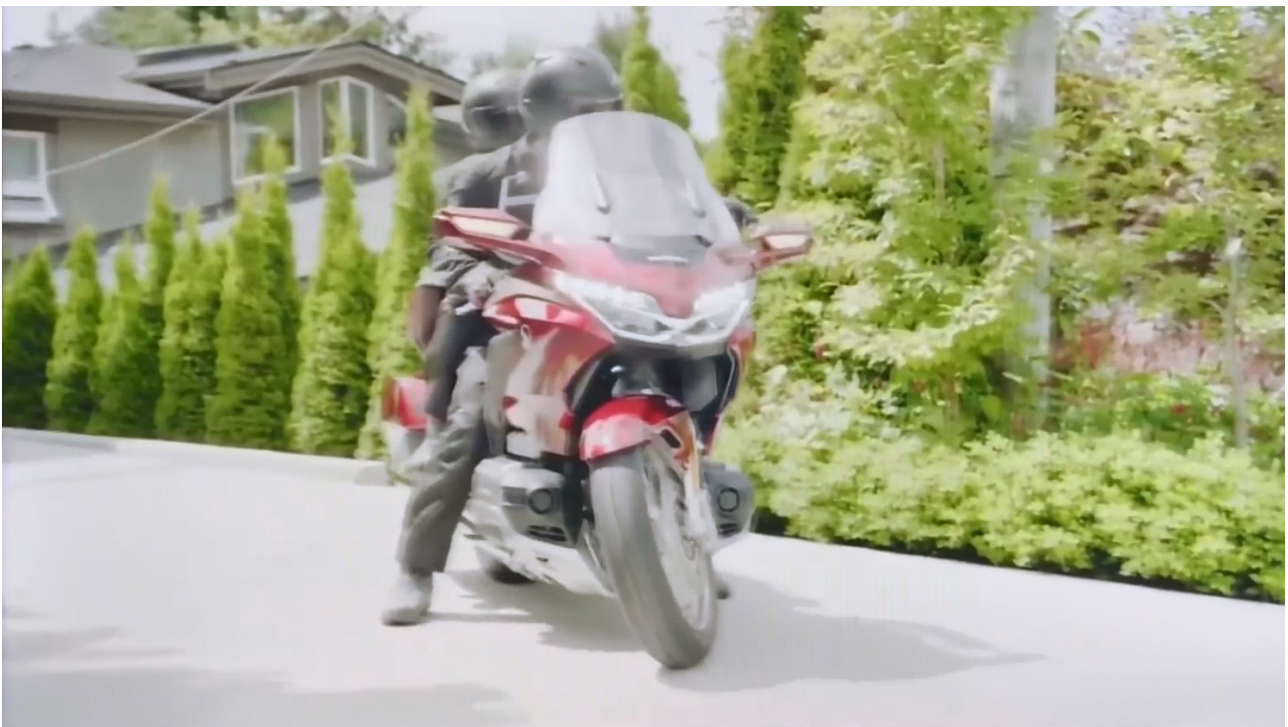
Was ist aber wirklich neu? Jeder, der eine Kupplungshebel-lose Maschine gefahren ist, kennt die heiklen Probleme des Langsamfahrbereichs: Es ist sehr schwierig, mit dem «Schleifpunkt» zu arbeiten, da die Maschine sehr undifferenziert reagiert, Power on oder off. So konnte man eigentlich nur unter Zug gegen die Bremse fahren. Die Feinheit, wie man sie mit einer manuellen Kupplung dosieren kann, entfällt. So gesehen ist es eigentlich nichts anderes als eine konsequente Weiterentwicklung des bisherigen Systems, indem es auf alle Bewegungen, vorwärts und rückwärts ausgedehnt wurde.



Beim 6-Gang-Manuell-Getriebe wird das bisherige System beibehalten, indem die Kraft über eine Kette die Kardanwelle rückwärts dreht. BMW hat dieses von Honda patentierte System auf dem damaligen Flaggschiff K1200 LT übernommen und Honda dafür Patent-Gebühren bezahlt!

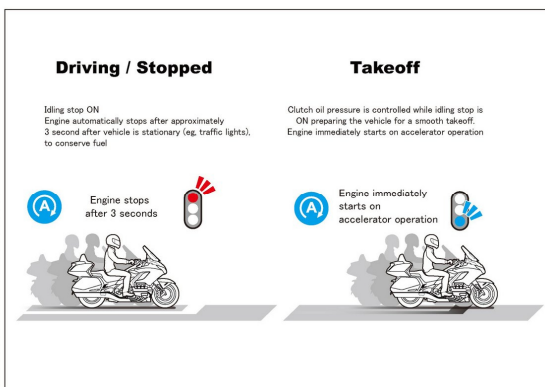


Der Knopf zum Walking Mode ist an der linken Armatur angebracht. Der Blinkerschalter ist neu unterhalb dem Hupenknopf, wie bei den anderen Modellen. Die in den Rückspiegeln integrierten LED-Blinker stellen sich selbst zurück – ein System, wie es seit 1981 in allen GoldWing-Modellen bereits Standard war. Die Taste links ist für das DCT zum Runterschalten, zum Hochschalten ist die Taste mit dem Zeigefinger oben vor der Armatur angebracht.

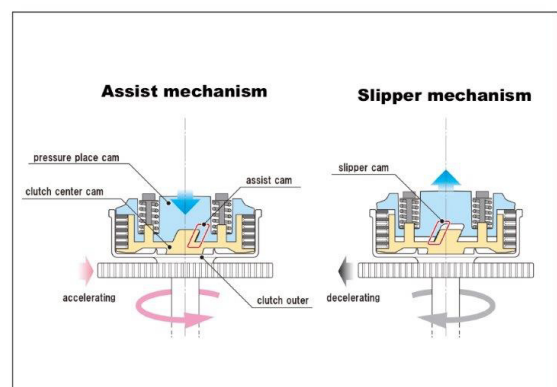


Neben dem Walking Mode gibt es noch ein paar weitere Hilfen wie Engine Autostopp oder Hill Assist.

Takeoff Control from Idling Stop



Assist & Slipper Cam Operation



Dieser Text wurde im Nov. 2017 zusammengestellt von Urs Tobler, Motorradfahrlehrer – GoldWing-Fan seit über 40 Jahren. 1978 Gründung der GoldWings – Interessengemeinschaft der GoldWing-Fahrer Schweiz, aus dem später der GW-Club CH entstand. Seit 1987 als selbständiger NUR-Töff-Fahrlehrer tätig. 3-facher GoldWing-Besitzer: GL1000, Jg. 77, GL1200A, Jg. 85, GL1200 LTD, Jg. 85 aus USA import.