



Wśród wszystkich firm motoryzacyjnych, które produkują samochody i motocykle Honda, jako jedyna używa innego loga dla oznaczenia swoich samochodów i innego dla motocykli. Skrzydło unoszące się nad nazwą firmy znane jest wszystkim miłośnikom tej marki. Trudno się dziwić, że swój flagowy model nazwała Złotym Skrzydłem.

Pierwsza wersja Gold Wing`a powstała jeszcze w latach siedemdziesiątych. Model GL 1000 był rasowym naked bike`m napędzanym litrowym silnikiem typu bokser. Owiewki, oparcia i kufry, przysły w wersji podstawowej w modelu GL 1200, który pojawił się w latach osiemdziesiątych. To już był razowy turystyk, przystosowany do dalekich wypraw po amerykańskich tzw. highway`ach. Kolejna dekada przyniosła model GL 1500 motocykl, z którym nie podjęła walki żadna z firm motocyklowych. Nawet BMW ze swoim LT, to jednak nie ta klasa.



Nowy wiek i nowy model GL 1800, jeszcze większy, jeszcze mocniejszy, jeszcze wspanialszy, jeszcze lepiej wyposażony. Wersja którą mieliśmy okazję testować jest wyposażona właściwie we wszystko, co mają samochody z wyższej półki. Radio CD, ABS, poduszka powietrzna, nawigacja satelitarna, wsteczny bieg, pojemne kufry, „klimatyzacja”, to wszystko mamy i mamy coś, czego żaden samochód miał nigdy miał nie będzie... Tą zupełnie nie zrozumiałą dla niepraktykujących, metafizyczną przyjemność, mimo czasami deszczu, zimna, czy wiatru, jazdy motocyklem.

Konsola jest dość tradycyjna z analogowymi zegarami, zdominowana jednak dużym wyświetlaczem wielofunkcyjnym. Obsługuje on zarówno system audio, jak i nawigację, ale także sygnalizację niezamkniętych kufrów. Dopóki się nie zorientowałem o co mu chodzi, dziwiłem się czemu przesłania mi nawigację. Ilość przełączników zarówno na kierownicy jak i na owiewkach jest tak duża, że bez instrukcji ani rusz. Nie miałem okazji jej przejrzeć, ale podejrzewam, że musi być grubsza od instrukcji do Windows`ów. Opisy na przełącznikach oczywiście po angielsku i nie zawsze intuicyjnie mogę można domyślić się do czego on służy. Całość na początku wygląda przytłaczająco, ale z czasem można to jakoś ogarnąć.



Motocykl jest duży... właściwie wielki, trudno byłoby znaleźć większy motocykl w całej jego historii. Waży bez mała czterysta kilogramów, ale nawet przy manewrowaniu z zerową prędkością tego nie czuć, w razie czego zawsze możemy posłużyć się wstecznym. Byleby go nie przechylać za bardzo, bo... może nie być odwrotu. A podnoszenie tego kolosa nawet dla dużego mężczyzny może być kłopotem, że o bólu po obtartych owiewkach nie wspomnę.. Na szczęście nie miałem okazji tego spróbować i... nie żałuję :) Trzeba jednak zawsze o tym pamiętać i manewry prowadzić z uwagą i rozważą.

W jeździe motocykl zachowuje się jak jak każdy nieco większy, ciężki motocykl. Wagi w ogóle nie czuć, poręczność za to jak na tak wielki pojazd jest zadziwiająco dobra. Co prawda w korki nie za bardzo się nadaje, bo wymiarami przypomina raczej mały samochód niż motocykl. Trzeba by było dokładnie porównać, ale myślę, że jest dłuższy od „Malucha”, a na pewno od

Smart`a. Może są nieco od nich węższe, ale niewiele... Udało mi się jednak w korkach poruszać się Gold Wing`iem dość sprawnie, pod warunkiem, że.... pasy są dostatecznie szerokie, a kierowcy katamaranów z tych miłszych i rozumiejących potrzeby kierujących jednośladami. Inna sprawa, że przepuszczając mnie mieli okazję podziwiać z bliska to wiśniowe чудо (wbrew nazwie kolor karoserii nie był złoty ;)). Wracając do poręczności, tak jak mam swoje pęknięcie testowe, mam też swój testowy winkielek: zakręt tak na oko jakieś 120-130 stopni. Daje się go pokonać z prędkością 20-30 km/h w pełnym przechyleniu. I Gold Wing dał radę, zmieściłem się z swoim psie, choć cały czas miałem wrażenie, że zaraz przytrę asfalt podnóżkami, albo osłoną cylindrów.



Właściwości trakcyjne są tak niesamowite, że warto o nich powiedzieć. Wszelkie nierówności, dziury i koleiny pokonuje bez większego problemu, nawet niespecjalnie bujając, choć moja pasażerka narzekała, że jednak trzęsie. Może to wina źle przeze mnie ustawionego zawieszenia, bo pogubiłem się całkiem we wszystkich tych przyciskach i pokrętlach. Nawet pęknięcie testowe pokonał tak, że do końca nie jestem pewien, czy mi siedzenie z siedzenia podbiło, czy nie. W związku z tym, że wątpliwości tłumaczy się na korzyść, jest to pierwszy motocykl, który poradził sobie z testem.

Fenomenalne jak na takiego kolosa przyspieszenie nie daje szans większości samochodów, nawet tych mieniących się sportowymi. Nie spotkałem na skrzyżowaniu ani Ferrari, ani Lambo, ani McLarena, które mogłyby pokazać mi gdzie raki zimują dlatego szybko zostawiałem katamaraniarstwo daleko za sobą. Podróż z prędkościami autostradowymi nie robi żadnego wrażenia, podniesiona szyba w kasku, otwarty lufcik w szybie tylko lekki, chłodzący zefirek nas omiata. Radio gra Hendla, nawigacja prowadzi do celu, a Plecaczek przysypia wygodnie ułożony swoim w fotelu. Nuda, Panie, wspaniała nuda dalekich wypraw. Ech gdyby wyło trochę

Wpisany przez
czwartek, 17 czerwca 2010 17:30

więcej czasu śmignęło by się na rakiję do Dubrownika, na wino do Paryża, na pastę do Rzymu albo na piwo do Monachium. Kilka godzin w jedną stronę i już jesteśmy. Oczywiście po wydostania się z naszego bezautostradowego grajdoła :(W pewnym momencie złapałem się na tym, że jadąc z prędkością ok 89 km/h czułem się jak w kabrioecie.



Właściwie w tym motocyklu brakuje tylko jednej rzeczy: szóstego biegu. Przydałby się na tych naszych wymarzonych i wyczekanych autostradach, na niemieckich już na pewno.

Co tu dużo gadać, gdyby nie zabójcza cena zakochałbym się w nowym Gold Wing`u. W końcu wiek już i siwizna w sam raz, a chęci do dalekich podróży coraz większe, bo... tyle jest jeszcze do zobaczenia.

Tekst i zdjęcia Piotr „Pete” Antoszewski

Honda Goldwing jest niesamowita - takie słowa mi się cisną na usta po przejechaniu ponad sto kilometrów tym motorem.

Najpierw masa własna - ponad 420 kg to czuć w każdym momencie- zarówno jadąc (komfort nieznany z innych motocykli) jak i stojąc (kiedy trzeba oprzeć się na prawej nodze aby włączyć pierwszy bieg) a jak wsiąść na Goldwinga razem z Piotrem to robi się dobrze ponad 600kg!! -

nieźle jak jednośląd.

Prowadzenie jest bardzo stabilne a twórcy zadbali aby środek ciężkości umieścić jak najniżej i to czuć w czasie jazdy.

Pełne owiewki i wysoka szyba zapewniają doskonałą ochronę przed wiatrem (porównywalaną z Suzuki Burgmanem 650)

Do długich podróży zachęcają doskonale wyprofilowane siedziska. A w kufry można zapakować naprawdę dużo.

Silnik jest niesamowicie elastyczny a dozowanie sprzęgła przy ruszaniu wręcz rewelacyjne - dziwi tylko zastosowanie zaledwie 5 biegowej skrzyni.

Nie przypuszczałem, że tak spodoba mi się słuchanie muzyki w czasie jazdy motorem z "pokładowych" głośników, a seryjna nawigacja posiada mapę Polski i Europy.

Zamontowany Airbag i ABS napewno przyczyniają się do poczucia bezpieczeństwa

Jedyne minusy jakie znalazłem to mały prześwit pod motorem i przy moim wzroście (191cm) lewym kolaniem niechęć naciskałem guziki od sterowania radiem podczas każdego hamowania.

Goldwing to prawdziwy motocykl do wielkiej turystyki.

Tekst: Maciej Szanter