

# [ Honda Gold Wing 1800 ]

**Trideset godina proizvodnje, obilje luksuza i komfora, velike dimenzije i impozantan bokser motor sa šest cilindara samo su neke od karakteristika najpoznatije japanske krstarice, Honda Gold Wing. Osim modernog dizajna i impresivne zapremine od 1.832 ccm nova generacija ovog supertourera odlikuje se i modernom tehnologijom, aluminijским okvirom, kao i opremom iz tisuću i jedne noći. Jedan je od rijetkih motocikala s hodom unazad. Na žalost, Gold Wing 1800 na hrvatskom tržištu nije moguće nabaviti ni po narudžbi**

**P**roputovati svijet na dva kotača san je mnogih motociklista, no, gomilati kilometre iz dana u dan bez bolova u rukama, kralježnici i stražnjici privilegija je samo odabranih, odnosno vozača jedne posebne klase, klase superluksuznih motocikala. Zašto posebne? Jednostavno zato jer su u svijetu motocikala luksuz i kraljevski smještaj poprilično rijetka pojava. Naime, na dva kotača baš i ne možete smjestiti osobito mnogo toga, osim, naravno, ako nije riječ o pravim pravca-tim krstaricama za dvoje koje u potpunosti spajaju užitek putovanja motociklom s vrhunskom udobnošću i maksimalnim komforom.

U opisanom segmentu luksuznih vozila na dva kotača prijestolje

PIŠE:  
**BORIS METIKOŠ**

FOTO:  
**ŽELJKO PUŠČENIK**

već godinama dijele isti proizvođači sa svojim, sada već možemo reći, gotovo legendarnim modelima, a razlike među njima se osim imena i opreme uglavnom svode na koncepciju njihovih pogonskih agregata.

Pogledamo li preko "bare", vidjet ćemo da se američka filozofija supertourera i dalje oslanja na

dvocilindrični V agregat u Harley Davidsonovom modelu Elektra Glide. Čast starog kontinenta po pitanju superluksuza brani bavarski BMW s modelom K 1200 LT i njegovim polegnutim četverocilindričnim motorom, dok je jedini japanski predstavnik ove klase, Honda Gold Wing, opremljen još ekstremnijom mašinerijom koja već godinama njeguje za moto industriju dosta neobičnu konstrukciju sa šest cilindara. I tu je svakoj priči kraj.

Ovo ne znači da zanimanje za ovu klasu nije postojalo i kod ostalih proizvođača. Tijekom godina mnogi su se okušali i na ovom polju, no, samo se navedeni modeli mogu pohvaliti dugogodišnjim 'stažom' i epitetom motocikala koji su ujed-

# Jahta za mirnu plovidbu

Stražnjim krajem dominiraju putni koferi velikih dimenzija i ista takva stop svijeta





CIJENA  
**32.000 EUR**

Cestovna jahta kojom se upravlja vršcima prstiju



no postali i ostali referentne vrijednosti svoje klase. U svakom slučaju, svaki od ova tri modela ima svoje poklonike i obožavatelje širom svijeta, a s obzirom da smo se s prva dva već prije susreli, ostala nam je samo Honda da u potpunosti zaokružimo priču zvanu prestiž, luksuz i komfor iz svijeta na dva kotača.

Honda je svoju cestovnu krstaricu u ovdje prikazanom izdanju predstavila na salonu motocikala još 2000. godine. Iako je od tada prošlo punih pet godina, osim manjih detalja na motociklu nije bilo bitnijih izmjena. Ipak, model '05. koji se nalazi pred vama je specifičan i zrači jednom posebnom, jubilarnom karizmom koju ističu i tri komemora-

tivna metalna amblema na vanjskim oplata, postavljena u čast tri desetljeća produkcije Hondinog supercruisera.

Posljednje izdanje Gold Winga karakteriziraju moderan dizajn, aerodinamične linije i, naravno, imponzantne dimenzije. I dok stoji na mjestu, ovaj "golijat" djeluje zastrašujuće, jer 2.635 mm dužine i 945 mm širine zaista nikoga ne mogu ostaviti ravnodušnim. Osim širine samog vjetrobrana, dojam masivnosti s prednje strane dodatno naglašavaju i dvostruka svijetla velikih dimenzija, kao i svijetla za maglu smještena u donjim oplata. Slično je i na stražnjoj strani motocikla, gdje dominiraju bočni koferi velike zapremine i stražnji

prtljažnik, koji je postavljen dosta visoko, tako da Hondina "jahta" straga djeluje još veće. Tu su još i ista boja svih kofera i motocikla, što vizualno također pridonosi dojamu ukupne masivnosti, kao i velika stop svijetla straga.

S druge strane, oprema namijenjena dugim putovanjima je vrhunska. Dvije bočne torbe od po 40 litara i centralni prtljažnik od 61 litre, koji još služi i kao naslon za suvozača te kao nosač zvučnika, jamstvo su za godišnji odmor bez ikakvog odricanja. Na raspolaganju je još i velika količina dodatne opreme, no, imamo li u vidu o kakvom je motociklu riječ i njegovu cijenu u serijskom izdanju, ipak smo očekivali još malo više pikanterija,

Teško je odoljeti kraljevskom smještaju, bez obzira radilo se o vozačevom ili suvozačevom "prijestolju". Ukupnoj udobnosti vozača pridonosi i dobro profilirani oslonac za donji dio leđa



Prtljažni prostor kao na omanjem automobilu





Nissinova kočiona klješta sa 6 klipića, Dual-CBS i ABS sustavom

I stražnja kočnica je opremljena senzorom ABS-a



Iako 200 kg teži od prosječnog motocikla Goldwing se ne srami zavoja

barem što se tiče glazbe. Naime, Hondin stereo uređaj ima samo radio, a CD changer za 6 CD-a dolazi tek kao dodatna oprema. Zasebno se moraju kupiti i stražnji zvučnici. Ipak, Panasonic uređaj koji se ugrađuje vrlo je dobre kvalitete i nudi niz

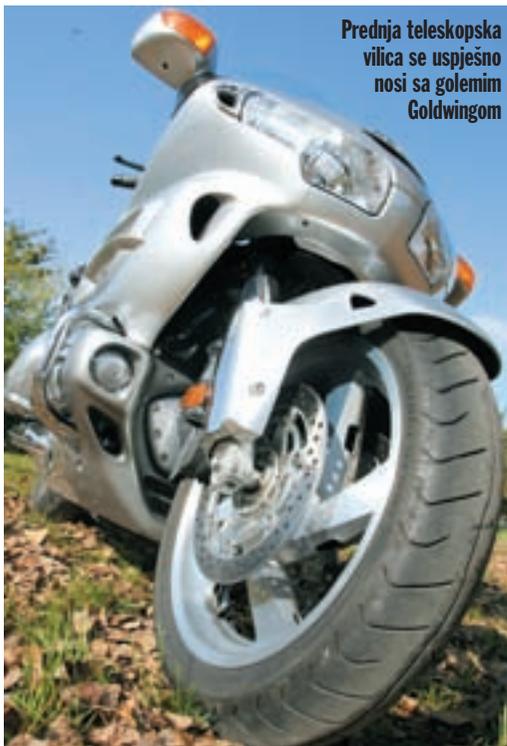
korisnih funkcija kao što su programiranje 12 radio stanica, RDS, interfon, za koji se, naravno, moraju dokupiti slušalice, adapter, te automatsku regulaciju jačine zvuka ovisno o brzini kretanja.

Tu su još i komande stereo uređaja, s lijeve stra-

ne na upravljaču, kao i klasične komande dugog i kratkog svjetla, zvučnog signalnog uređaja i pokazivača pravca, dok se na desnoj strani nalaze komande za pokretanje i gašenje pogonskog agregata, cruise control za regulaciju brzine, te reverse con-

Masivan, ali moderan i prestižan izgled odaju luksuzni karakter Gold Winga 1800





Prednja teleskopska vilica se uspješno nosi sa golemim Goldwingom

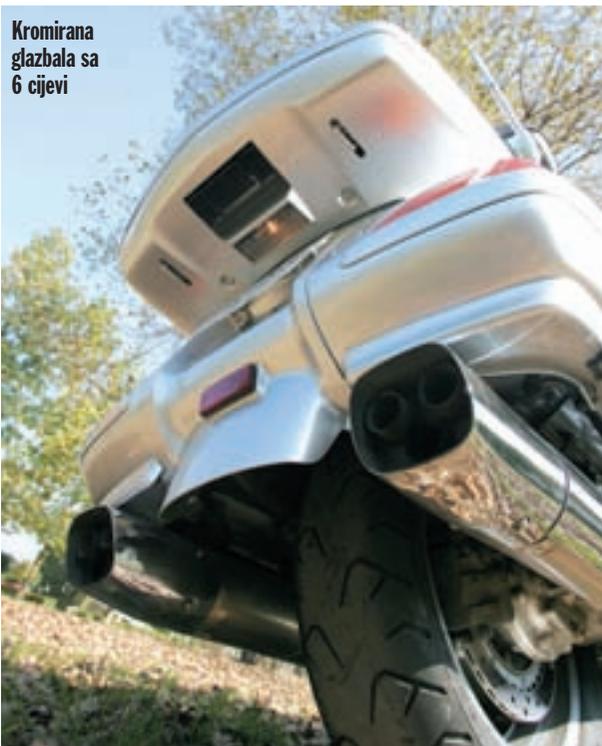


Amblem za pedesetu godišnjicu Honde

Poklopci agregata bi mogli biti zasebni eksponati u muzeju



Kromirana glazbala sa 6 cijevi



trol za sustav koji služi za pokretanje motocikla unatrag, a koji je spojen na elektro-pokretač.

Širina vjetrobrana i masivna upravljačka ploča koji upadaju u oči za upravljačem ove Honde više podsjećaju na prednju armaturu nekog automobila, nego motocikla. Pored uobičajenih skala brzinomjera i obrtomjera automobilskog dizajna, uz koji su indikatori razine goriva i temperature rashladne tekućine, tu su i digitalni sat te

niz kontrolnih žaruljica koje postaju vidljive tek kada se upale. Na raspolaganju je još i displej od tekućih kristala koji je pozicioniran zasebno i na kojem se mogu očitati informacije o vanjskoj temperaturi, dnevnom i ukupnom broju prijeđenih kilometara, podešenosti osvjetljenja armature, podešenosti stražnjeg ovjesa, otvorenosti prtljažnih kofera, prosječnoj potrošnji, prosječnoj brzini, .... itd.

Još jedna komandna ploča sa setom prekidača nalazi se i na spremniku goriva, a na njoj su smještene višestruke komande radio uređaja, kao i komande interfona za komunikaciju između vozača i suvozača.

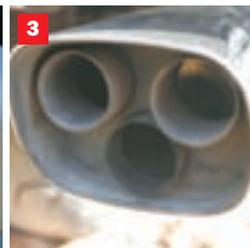
Uz pregršt pokazivača i pravu "šumu" raznoraznih tipki Gold Wing 1800 zadovoljava i sve ostale karakteristike svakog pravog supertourera kao što su maksimalna udobnost, dobra zaštita od vjetra,

Šest cilindarski boxer motor je imponantnih dimenzija i istog takvog izgleda





Preko 300 kg "žive" vage teško je savladati pri malim brzinama. No, čim se "ulovi" barem minimalna brzina, vožnja postaje zadovoljstvo



(1) Udobnost dostatna za puno kilometara  
 (2) Uz ovakve pokazivače smjera svi će znati vaše namjere  
 (3) Obije ispušne cijevi sadrže po tri manje  
 (4) Po pitanju oslonaca putnik prolazi još bolje od vozača



(5) Bočni oslonac, najtanji dio na motociklu  
 (6) U stilu američki automobila iz 60-ih  
 (7) Upečatljivi ispusti zraka iz hladnjaka

obilje opreme i pogonski agregat velikog okretnog momenta.

Krenemo li od udobnosti, odmah dolaze do izražaja masivna i vrlo udobna sjedala, ili bolje rečeno "fotelje", koje su zadužene za kraljevski smještaj vozača i suvozača. Vrlo široka površina za sjedenje i prekrasni oslonac za leđa omogućavaju vozaču veliku slobodu kretanja, što znatno umanjuje zamor na dugim putovanjima.

Upravljač na prvi pogled izgleda predugačak i previše pomaknut prema natrag, ali je zapravo približen vozaču točno koliko treba kako bi ruke vozača pri upravljanju bile opuštenije, a poprje ostalo uspravno. Isto tako, upravljač je širok točno onoliko koliko treba da bi mišićni napor potreban za pomicanje ovog gorostasa ostao u prihvatljivim granicama. Ocjenu udobnosti bitno poboljšavaju i vrlo niska razina vibracija i oplate koje pružaju od-

ličnu zaštitu od vjetra. Konačno, tu je i nikad dovoljno hvaljeno vjetrobransko staklo promjenjive visine, koje se ručno pomiče nakon što se "otkoče" dva bočna držača u obliku poluge. Mnogo pozornosti je posvećeno i udobnosti suputnika, kojem je namijenjen neviden luksuz u stražnjoj fotelji: raspolaže interfonom za razgovor s vozačem, te glazbom s mogućnošću reguliranja jačine zvuka stereo uređaja.

Rješenja koja su korištena u projektiranju ciklistike u velikoj mjeri podsjećaju na ona koja se koriste u konstruiranju sportskih motocikala: okvir i stražnji nosač su aluminijski, hladnjaci rashladne tekućine se nalaze na bokovima motocikla, a stražnja vilica je jednokrake izvedbe



Nakon rješavanja početnog straha i savladavanja problematike dimenzija i težine, te nakon dostizanja neke minimalne brzine, krstarica zvana Gold Wing 1800 postaje krotka i pitoma. Naime, kad se doda gas i kad se Wing počne kretati, sva težina i dojam masivnosti kao čudom jednostavno nestaju. Na niskim brzinama i prilikom manevriranja na mjestu vozaču je od velike pomoći i vrlo nisko postavljeno težište motocikla. To je između ostalog ostvareno i zahvaljujući bokser koncepciji 6-cilindričnog motora zapremine 1.832 ccm s dva ventila po cilindru i jednom bregastom osovinom. Da nije riječ samo o "šminki" bez pokrivača govore nam i ukupne performanse ovog motora, koji već i samim izgledom izaziva osjećaj poštovanja. Ukupna snaga od 118 KS koje se oslobađaju pri 5.500 okr/min možda i ne predstavlja neku referentnu vrijednost, no zato "kamionski" okretni moment

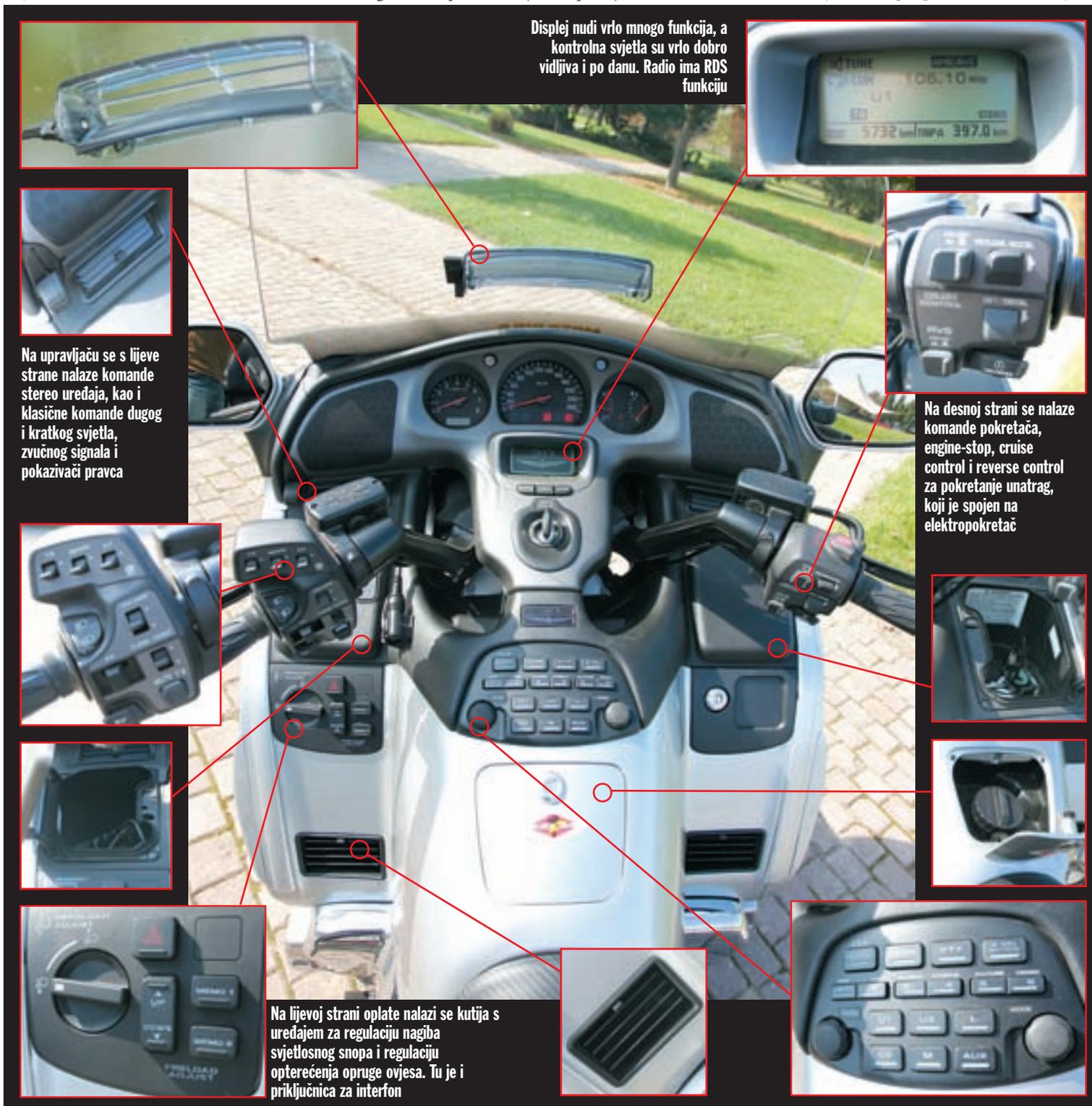
od 17,02 kgm pri 4.000 okr/min nikog neće ostaviti ravnodušnim. U svakom slučaju, opisane vrijednosti ovu cestovnu jahtu s potpisom Honde bez problema vuku do maksimalne brzine od 220 km/h. S druge strane, okretni moment motora je, najjednostavnije rečeno, zaprepasavajući. Naprosto je nevjerovatan osjećaj koji pruža ovaj šestocilindraš kad se prilikom svakog okretaja ručice gasa oslobađa monstruozni potisak za jedno ovakvo teško vozilo. Isto tako, zahvaljujući tom masivnom okretnom momentu kod Gold Winga gotovo da i nije bitno u kojoj brzini vozite, jer dovoljno je okrenuti ručicu gasa i motor s lakoćom izvlači vozilo i vozača iz svih situacija, pri čemu se čuje samo ugodan zvuk iz ispušnih cijevi.

Pogonski agregat je opremljen i vrlo suvremenim PGM-FI sustavom elektronskog ubrizgavanja goriva s leptirastim tijelima promjera 40 mm. Tu

su još i ispušni sustav 6 u 2, s dva katalizatora i dvije Lambda sonde, koji u potpunosti zadovoljava Euro 2 norme. Rashladni sustav je izveden s dva bočno postavljena hladnjaka, što je rješenje koje je Honda već primijenila na modelima VTR1000F i SP-1, kako bi se frontalni gabariti sveli na prihvatljivu mjeru.

Sa svojom "diamond" aluminijskom konstrukcijom i okvir motocikla u potpunosti prati današnje najmodernije smjernice, baš kao i stražnja Pro-Arm jednokraka vilica koju Honda koristi i na mnogim drugim svojim modelima među kojima je najpoznatiji VFR.

U gradskoj vožnji treba znati da ako prolazi vjetrobran, prolazi i čitav motocikl, što znači da ćete prilikom svakodnevnih gužvi većinu vremena provoditi u koloni čekajući zajedno s vozačima automobila. Tu je osim toga i problem manevriranja na



Displej nudi vrlo mnogo funkcija, a kontrolna svjetla su vrlo dobro vidljiva i po danu. Radio ima RDS funkciju

Na upravljaču se s lijeve strane nalaze komande stereo uređaja, kao i klasične komande dugog i kratkog svjetla, zvučnog signala i pokazivači pravca

Na desnoj strani se nalaze komande pokretača, engine-stop, cruise control i reverse control za pokretanje unatrag, koji je spojen na elektropokretač

Na lijevoj strani oplata nalazi se kutija s uređajem za regulaciju nagiba svjetlosnog snopa i regulaciju opterećenja opruge ovjesa. Tu je i priključnica za interfon

mjestu, jer ipak se radi o borbi sa 363 kg. (399 kg "žive vage" - s tekućinama), no, tada na snagu stupa spasonosna opcija "reverse". Naime, Gold Wing je jedan od rijetkih motocikala koji posjeduje i brzinu za hod unatrag. Stvar funkcionira ovako: prvo motor postavite u prazan hod, nakon toga uključite funkciju "reverse" preko tipke na desnoj strani upravljača, koja preko elektropokretača uključuje hod unatrag, i na kraju pritisnite elektropokretač kako biste počeli s kretanjem unatrag.

Prilikom okretanja motocikla i manevriranja na mjestu pomalo smeta i dosta naglo uključivanje spojke. Naime, ako je upravljač zakrenut, nagli potisak 6-cilindričnog motora koji se oslobađa već pri minimalnom broju okretaja, kad je ručica spojke tek neznatno otpuštena, može iznenaditi čak i iskusnijeg vozača i izbaciti ovu "mrcinu" iz ravnotežnog položaja. Ako vam se dogodi nešto slično, nemojte očajavati, jer Gold Wing je opremljen i velikim bočnim štitnicima u obliku kromirani cijevi sprijeda i straga, koji apsorbiraju udarce i smanjuju oštećenja na najmanju moguću mjeru.

Na žalost, masivne dimenzije i veliki međuosovinski razmak ipak ostavljaju traga na ciklističkim osobinama ove krstarice. Da se razumijemo, rijetki su motocikli ove klase i ovakve zapremine koji se mogu pohvaliti voznim osobinama poput Gold Winga, no, Hondina krstarica u zavoju ipak pokazuje određenu tendenciju zatvaranja, ali je zato u dugim zavojima stabilnost upravo veličanstvena. Kad jednom uđe u putanju, motocikl se ponaša kao da je legao u neku vrstu tračnica, a preciznost upravljanja je gotovo kao kod sportskih motocikala.

Nesumnjivo je da je osim kraljevskog komfora, kapaciteta prtljažnog prostora i vrlo impresivnog motora upravo ovaj još jedna od jačih strana ovog motocikla. Na prednjem kraju nalazi se klasična vilica s cijevima promjera 45 mm. Za razliku od sličnih rješenja s nekih drugih modela, vilica Gold Winga 1800 opremljena je Anti-dive sustavom za sprječavanje propadanja u fazi kočenja, koji je priključen na sustav integralnog kočenja. Ništa manje impresivno ne djeluje ni stražnji jednostruki amortizer čija se opruga podešava elektronski. Naime, vozač može regulirati tvrdoću stražnjeg ovjesa jednostavnim pritiskom na prekidač koji se nalazi na lijevoj strani unutar oplata. Isto tako, moguće je memorirati i dva set-up-a, ovisno o tome radi li se o "solo" vožnji ili o vožnji s putnikom i prtljagom.

U svakom slučaju, u vožnji i prednji i stražnji ovjes rade potpuno sinkronizirano. Dodamo li tome još i izuzetno nisko težište i kvalitetni raspored težina, više nas ne trebaju čuditi vozne osobine Gold Winga 1800 koje su gotovo nespjive s njegovim masivnim dimenzijama. Ponašanje ciklistike je vrhunsko i u fazi kočenja, što je u najvećoj mjeri zasluga i Anti-dive sustava koji održava čvrstoću vilice i u najoštrijim kočenjima.

Kad smo već kod ciklistike, spomenut ćemo i šesterokrake aluminijske naplatke na koje se ugrađuju gume dimenzija 130/70-18 sprijeda i 180/60-16 straga.

Što se tiče kočionog sustava, zaustavljanje je sprijeda povjereno dvostrukim čeličnim plivajućim diskovima promjera 269 mm na koje djeluju troklopna kočiona klijesta. Straga se nalazi samoventilirajući disk promjera 316 mm i kočiona čeljust, također s tri klipčića. Radi svojih dimenzija i vanjskih gabarita, Gold Wing 1800 je opremljen i integralnim sustavom kočenja koji pomaže vozaču prilikom zaustavljanja. Ukratko, pritiskom na pedalu stražnje kočnice aktivira se središnji klipčić

stražnje čeljusti, te dva vanjska klipčića prednje lijeve i srednji klipčić desne kočnice. Stiskanjem poluge prednje kočnice koči se vanjskim klipčićima prednje desne čeljusti, središnjim klipčićem lijeve i vanjskim klipčićima stražnje čeljusti, koju aktivira pomoćna pumpa s razdjelnikom kočnice. U primjeni kočioni sustav zahtjeva vrlo malu silu pritiska na ručicu kočnice. Istina, postoje razlike u zaustavnim putu ako se koči samo prednjim ili kompletnim sustavom, pa preporučujemo zaustavljanje zajedničkim djelovanjem na prednje i stražnje kočnice. No, Gold Wing 1800 se bez obzira na svoje dimenzije uvijek sigurno zaustavlja. Ako mislite da vam opisani sustav neće biti dostatan, u ponudi je i ABS opcija.

Mjenjač s pet brzina, od kojih je zadnja brzina ujedno i over-drive, mekan je i precizan, omjeri brzina su dobro odmjereni, a završni prijenos lancem je tih i linearan u prijenosu snage na kotač.

Ako vas je tekst zainteresirao za kupnju ovog motocikla, naoružajte se solidnom količinom novca i strpljenja. Naime, Gold Wing se ne može naručiti kod ovlaštenog hrvatskog zastupnika za tu marku, pa ćete za nabavu ove krstarice morati 'potegnuti' u Europu, gdje taj model košta oko 25.000 Eura. Kada se konačno domognete svoje Honde, predstoji vam procedura uvoza, koja niti je brza, niti je jeftina, a najvećim problemom bi se mogao pokazati postupak homologacije. Na kraju će vas sve to skupa koštati brdo živaca i gotovo 32.000 Eura, no, ako ste stvarno zaljubljeni u ovaj motocikl, sve ćete to zaboraviti svaki puta kada zakrstarite otvorenom cestom i neviđenom lakom dođete na svoje odredište. ■

#### IZMJERENI PODACI

<b>Maksimalna brzina:</b> 215,9 km/h		
<b>Težina s tekućinama:</b> 399 kg (sprijeda 182 kg, straga 217 kg)		
<b>Potrošnja:</b> u gradu 8,26 l., međugradska 8,69 l., pri 130 km/h 6,71 l.		
<b>Izmjereni</b>	<b>Okr. moment (kgm-okr)</b>	<b>Snaga (ks-okr)</b>
Na radilici	16,02 - 4.250	111,15 - 5.500
Na kotaču	14,97 - 4.250	103,55 - 5.500

#### UBRZANJE

<b>Predeni metri</b>	<b>Vrijeme (sec)</b>	<b>Brzina (km/h)</b>
100	5,43	114,3
200	8,24	140,6
300	10,64	158,5
400	12,83	170,0



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> šesterocilindrični, boxer, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 74 x 71 mm
<b>Obujam:</b> 1.832 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 9,8:1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje PGM-FI s leptirastim tijelima promjera 40 mm
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okriv:</b> aluminijski Diamond
<b>Ovjes:</b> klasična vilica s anti-diveom i cijevima promjera 45 mm, hoda 140 mm; monoamortizer s elektronskom regulacijom, hoda 105 mm
<b>Gume:</b> prednja 130/70-18, stražnja 180/60-16
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 296 mm i kočione čeljusti sa 3 klipčića, straga disk od 316 mm i kočiona klijesta sa 3 klipčića
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.635, širina 945, visina sjedala 740, osovinski razmak 1.690, težina 363 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 118 ks (87 kW) - 5.500 okr/min, max. okr. moment - 17,02 kgm (167 Nm) pri 4.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 21 l
<b>Max. brzina:</b> 215 km/h

**+** komfor, vjetrobranska zaštita, kapacitet prtljažnog prostora, okretni moment, završna obrada, brzina za hod unatrag

**-** cijena, težina, okretnost na malim brzinama, serijska muzička oprema