Test: 2013 Honda Goldwing F6B

-

F6B Goldwing Honda

Om van de Honda GoldWing GL1800 een GoldWing F6B in de nu zo populaire Amerikaanse "Bagger" stijl te maken, haalde de fabrikant eigenlijk alleen maar wat gewicht uit haar vlaggenschip en liet de buitenkant er wat gemener uitzien. Het resultaat is alleen wel meer dan de som der delen. Cruiser? Luxe toerbuffel? Muscle Bike? Sportieve toermotor? Bagger? Wat dacht je van alle vijf?

Wat is er nieuw

De huidige generatie Gold Wing is er al sinds 2001 en vertegenwoordigt het toppunt van high-tech, lange-afstandstoeren. Als vlaggenschip van de Japanse fabrikant kan de Wing gebruik maken van alle technische expertise die Honda in huis heeft. Daardoor is het niet alleen een grote, zware motorfiets met een zadel als een fauteuil, het is ook een bijna 400 kilo wegende motorfiets met een zadel als een fauteuil. Die bijna net zo goed rijdt, remt en stuurt als een supersport. Dat laatste dankzij een onmogelijk soepel, horizontaal geplaatst, vloeistofgekoeld, 1.832 cc, zescilinder motorblok wat een enorme, altijd aanspreekbare 167 Newtonmeter aan koppel en 118 PK aan vermogen opbouwt. Dat blok is verbonden met de massieve 45mm voorvork en de aluminium achterbrug plus cardanas door middel van een aluminium twinspar frame, waarvan je zou kunnen denken dat het is ontworpen voor een superbike, tenminste, als je het helemaal los zou zien. De achterwielophanging is ook volgens het Pro-link principe, net zoals dat gebruikt wordt op Honda's sportmotoren. De hele zaak kan tot 42 graden zijwaarts overhellen voor de voelsprieten op de stepjes contact maken met het asfalt.

Om van een Goldwing een F6B te maken zaagde Honda letterlijk het bovenste deel van het windscherm en verwijderde de topkoffer, om vervolgens de kuip open te werken zodat het motorblok wat beter te zien is. Verder kwam er een gunfighter-zadel, dat een beetje lager en iets ruimer is, en werd de elektronische aanpassing voor de achterschokbreker omgewisseld voor een hydraulische verstelknop voor de veervoorspanning. O ja, de elektrische achteruit is ook verdwenen...

Om een idee te geven hoe eenvoudig de aanpak was: de spiegels op de F6B zijn gewoon de reguliere spiegels van de GL1800 Go0ldwing. Maar dan op zijn kop. Het resultaat is 18 kilo aan gewichtsverlies. Cruciaal hierbij is dat het overgrote deel van dat gewicht komt van weggegooide onderdelen die zich vrij hoog bevonden, waardoor het zwaartepunt nog verder is verlaagd.

Rijden

Tot nu toe is het verhaal simpel. Totdat je een been over de F6B slaat. Doe dat, en het voelt bijna als een compleet andere motor. Met slechts 72,5 centimeter aan zadelhoogte bevindt dit zich maar anderhalve centimeter lager dan de donorfiets, maar is wel aanzienlijk ruimer. Er is een paar centimeter extra in de lengte, waardoor je veel verder naar achteren kunt schuiven voordat je de rugleuning tegenkomt. De ergonomische driehoek tussen motor en mens voelt dan ook aanzienlijk anders aan en dat blijft zo als je wegrijdt. Door het veel lagere zwaartepunt is de F6B aanzienlijk gemakkelijker te hanteren bij lage snelheden en verliest hij het wat looiige gevoel van zijn grote broer. De nieuwe zitpositie verhoogt ook de macht over het stuur, waardoor sturen makkelijker wordt bij zowel parkeerplaatssnelheden als wanneer je de motor over een bergweg probeert te vegen. En vegen kan je! De Gold Wing is, gezien zijn omvang, al een opmerkelijk makkelijk sturende motorfiets, maar zonder dat extra gewicht is hij nog sneller. Je moet alleen nog wel steeds héél precies een lijn door de bochten kiezen, omdat je door het enorme momentum van de F6B niet plat in de bocht nog van koers wil veranderen. Als je dat eenmaal doorhebt is de beloning een soepel, makkelijk,

vloeiend tempo waarmee de kilometers onder je door glijden en de stipjes op de kaart op schijnbaar magische wijze dichter bij elkaar komen te staan.

Dat afgezaagde scherm? Met 1.98 m. aan lichaamslengte leidt het de luchtstroom precies op de bovenkant van mijn schouders, waardoor mijn helm zich in turbulentievrije, schone lucht bevindt. Dit is mijn favoriete opstelling, zodat er genoeg ruimte voor me overblijft om over, in plaats van dóór het scherm te kijken, terwijl het wel nog steeds mijn hele lichaam tegen weer en wind beschermt. Waar op de GL1800 de turbulentie en tegendruk afhankelijk is van de schermhoogte, kiest de F6B zelf de voorwaarden voor de interactie met de rijwind, bijna alsof het helemaal zo bedacht is.

Wat is goed

De F6B is zo'n indrukwekkende motorfiets dat het moeilijk is om te bepalen waar te beginnen. Je kunt ermee rijden als een sportmotor; op de remmen hard een bocht ingaan, dan een handvol gas op een strakke lijn de bocht uit en dan powershiften naar de volgende versnelling. In de bochten rij je dan wel steeds vol je stepjes aan de grond, maar dit is nooit van invloed op de stabiliteit. Of, je doet kalm aan en gaat gewoon cruisen, wat beloond wordt met een van de meest comfortabele, makkelijke ervaringen op twee wielen. Ooit. Afwisselen van de F6B met een normale Gl1800 Gold Wing zorgt ervoor dat die in vergelijking gewoon krap aanvoelt. Er is in het zadel van de F6B veel meer ruimte om te bewegen en, verrassend genoeg, een aanzienlijk grotere hefboomwerking ten opzichte van hetzelfde stuur. En waar de ultieme weer-en-wind bescherming door het afgezaagde scherm wordt opgeofferd, zorgt het geheel er wel voor dat de F6B veel sneller vertrouwd aanvoelt voor berijders die van een lichtere motor afkomen.

Met de zwart uitgevoerde mechanische componenten en dat cleane, krachtige uiterlijk, laat de F6B letterlijk mensen langs de weg stilvallen. Monden zakken open en mensen vragen zich zichtbaar af wat dit is. Dat zoiets juist hier in Amerika gebeurt, zonder enig chroom of de gebruikelijke versieringen die daar bij cruisers gewoon zijn, is een opmerkelijk bewijs van knap design.

De stereo blijft duidelijk hoorbaar tot boven de 150 kilometer per uur, harder hebben we niet gereden. De "bagger" zelf is naar verluidt goed voor een topsnelheid van 225 km/u, maar om dat te bereiken zal je waarschijnlijk als een soort GP-racer in elkaar moeten kruipen.

Dan is er het blok. Dat is enorm. Dat is uitgebalanceerd. Dat is soepel. Er is koppel overal, dus je kunt hem in de 6e versnelling stapvoets laten rollen, met behoud van de mogelijkheid om als een raket auto's voorbij te schieten door gewoon aan het gas te draaien. In tegenstelling tot de meeste cruiser-achtige motorfietsen, zijn er geen vibraties voelbaar.

Wat is slecht

Met 385 kilo aan rijkaar gewicht krijg je in de bochten vaak met het momentum en middelpuntvliedende krachten te maken. Op een gewone motor, sportmotor of zelfs op een quad voel je altijd instinctief direct wat

je meer of minder moet doen om midden in een knijpende bocht te corrigeren; op de F6B is dat -met de stepjes al bijna aan de grond- soms gewoon geen optie. Je hoeft qua 'langzaam in, snel uit' je bochtentechniek misschien al niet meer aan te passen, maar je moet wel bij elke bocht precies weten wat je daarin van plan bent. Dat gewicht vereist ook een beetje extra zorg wanneer je tot stilstand komt, een parkeerplaats kiest of tijdens het met lage snelheid tussen het verkeer doorrijden. Jazeker, met de F6B kan je tussen de files door dankzij de netjes geïntegreerde koffers, want hij is smaller dan de meeste van de dikke allroads die voorzien zijn van aluminium koffers.

Ik peddelde de F6B ook nog even tegen een zeer lichte helling achteruit, zoals dat midden op een weg kan gebeuren als je ergens zou willen parkeren. Dat was geen probleem, zelfs met de ontbrekende elektrische achteruit. Je moet het alleen echt niet proberen op een serieuze helling.

De USB-ingang voor het aansluiten van een telefoon of mp3-speler bevindt zich in de linker koffer, waarmee die buiten handbereik zit als je stopt om even te kijken of je nog berichten hebt. Er is ook nog een hoofdtelefoonaansluiting in de 'cockpit', in het afsluitbare vakje aan de linkerkant, maar beiden laden je toestel niet op. De gebruikersinterface voor de stereo zit ook te vol met knoppen en werkt nogal stompzinnig. Eigenaren zullen er na een week of twee wel aan wennen, maar verwende journalisten met slechts een paar uur op de motor blijven zich achter hun oren krabben, terwijl niet zo stoere meisjesmuziek uit de speakers knalt. Zelfs met de optionele rugleuning is de accommodatie voor de passagier veel minder dan die tegen de Lay-Z-Boy, waarvan de standaard Wing is voorzien.

Na een route van 240 kilometer afgelegd te hebben was het grootste deel van de F6B de 6,7-liter tank al leeg. Dat was met een mix van snelwegen, straten in de bebouwde kom en ...eh.. kwiek rijden op achterafweggetjes. Maar toch, minder dan 1 op 10 is niet erg indrukwekkend, net als een relatief beperkte actieradius voor wat anders een uitstekende toermotor zou zijn.

Direct zonlicht kan het dashboard soms moeilijk leesbaar maken.

De Prijs

De F6B begint bij 27.499,- euro, dat is maar liefst 6000 euro goedkoper dan de reguliere Gold Wing. Het op de foto's afgebeelde -Amerikaanse- "Deluxe" voegt daar een middenbok, passagiers rugleuning en verwarmde handgrepen aan toe. Er is van Honda zelf een groot aantal accessoires en add-ons beschikbaar .

Conclusie

Als een van de meest allround inzetbare, meest bijzondere motorfietsen van dit moment, is de Honda Gold Wing volledig veranderd in een motor die nog meer aankan en door een reeks van zeer fundamentele veranderingen nog specialer is geworden. Een enorm sterke argument voor de F6B is dat hij goedkoper, sneller en leuker dan de Gold Wing is. Zelfs als je niet naar het uiterlijk kijkt, want dat is op dit moment een van de brutaalste, meest kenmerkende dat er is. Het is niet alleen een sporttourer, het is niet alleen een cruiser, het is niet alleen een bagger, het is niet alleen een Muscle Bike. Het is al die dingen in één pakket, dat voor vrijwel elke motorrijder iets te bieden heeft.

Tekst: Wes Siler - Foto's: Kevin Wing

View the embedded image gallery online at:
http://www.testmotor.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=156:test-2013-honda-goldwing-f6b&catid=83&Itemid=38&tmpl=component&print=1&layout=default&page=#sigProGalleria99204678f4

De getoonde motoren zijn Amerikaanse uitvoeringen, de Europese modellen wijken hiervan mogelijk licht af.

F6B Goldwing Honda