

TOP po všech stránkách

Goldas je mezi ostatními motocykly mimořádnou osobností. Tak si i u nás, kromě jiných „nej“, logicky zaslouží vlastní klub. „Spolehlivost, pohodlí, nenáročnost na údržbu,“ tak charakterizují majitelé tenhle kolos na dvou kolech. Víte, že na podzim 2014 oslaví Zlaté křídlo už čtyřicet let od svého představení?

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: RZ

Existoval už dávno předtím, než se stal dostupným na našem trhu, na jeho historii si tedy u nás pamatuje málokdo. Honda ho poprvé představila na přehlídce motocyklové techniky IFMA v Kolíně nad Rýnem v roce 1974. Nekapotovaný model GL1000 byl osazený kapalinou chlazeným čtyřválcem s protilehlými válci a jako první na světě měl vpředu dvoukotoučovou brzdu. V roce 1979 se jeho výroba přestěhovala do USA, protože právě na se-

veroamerickém trhu se prodalo 80 % produkce. V roce 1980 tam představili novinku, model GL1100 s novým větším motorem (1085 cm³), znovu s protilehlými válci.

O další čtyři roky později vjel z výrobního závodu čtyřválcový model GL1200 se zvětšeným objemem (1182 cm³), výkonem a kroutákem. Vznikl tak doposud největší vývojový projekt v dějinách Hondy, bylo patentováno přes dvacet technologických inovací, na šedesáti prototypch se testovalo tisíce hodin. Navíc se blížilo desetileté výročí, a Honda na něj tehdy v roce 1985 zareagovala speciální zlatou edicí GL1200 Limited Edition, v základu vybavenou počítačem, kvadro audio soustavou, samočinným vyrovnáváním světelné výšky a vstřikováním paliva.

Jenže dva karburátory Keihin z Goldase ještě nezmizely natrvalo, zůstaly i u modelu GL1500, vyráběného od roku 1988. Zato se představil nový šestiválec (1520 cm³). Na výstavě Intermot v Mnichově roku 2000 se potom poprvé objevil šestiválcový model GL1800. Objem motoru se zvýšil na současných 1832 cm³, výkon se zdvihl ze 100 na 119 koní a točivý moment ze 147 na 167 Nm při 4000.

Pohodlí jako v limuzíně

Po celou existenci Gold Wingu platí, že motocykl se sekundárním převodem kloubovým hřídelem je

špičkově vybavený a jeho pohodlí se dá srovnávat snad jen s nějakou automobilovou limuzínou. Ve výbavě patnáctistovky, která ještě o fous předčila předchozí už tak vysokou výbavu dvanáctistovky, jste například našli přehrávač s rádiem, jehož hlasitost se automaticky zdvihala od 80 km/h, ovládali jste velké množství různých páček a hejblátek, a to nejen na řídítkách, ale i na atrapě nádrže, a patnáctka byla také poprvé vybavena zpátečkou. Předtím byla manipulace s motocyklem na místě hodně složitá: „Zásadní věcí je naučit se s dvanáctistovkou parkovat, protože když zaparkujete čumákem k chodníku, který je z kopce, tak věřte, že se okolo vynoří dav přihlížejících, kteří se budou bavit, jak se v potu tváře snažíte vyprostit

Šestiválcový model GL1800 se začal prodávat v roce 2001



Stále ještě čtyřválcový Gold Wing GL1100 z roku 1982



Poprvé získal Gold Wing šestiválcový motor u modelu GL1500

vám mohlo zdát, že se stroj trochu rozvlnil, což Honda eliminovala až u následné osmnáctistovky. Zdá se také, že motocykl malinko plave při průjezdech zatačkou, ale jde jen o zvyk.

Budete si muset zvyknout i na integrální brzdový systém. Páčkou přední brzdy tak zapojíte jen jeden přední kotouč, při sešlápnutí pedálu brzdy i druhý přední kotouč společně se zadní brzdou.

Na dlouhé cesty – vlastně jak jinak než na dlouhé – oceníte velikost zavazadlového prostoru.

„U objemu kufrů platí, že s jidlem roste chuť, a tak přes poměrně velký prostor řešíte problém, kam s ním. Nutno podotknout, že pod slovíčkem „s ním“ je třeba si představit ne stan a spacáky (jako u běžného balení), pro ty je zde místa dost, ale židličky, karton pív, nafukovací lehátko a tak podobně. Většina Goldwingářů to řeší pomocí sajdkáry, přívěsu nebo obojím. Což vede k tomu, že vozíte spoustu zbytečností, jako například motorový člun, gril, televizi, atd.,“ prozradil s úsměvem jeden z majitelů. Jediné, u čeho byste snad mohli pozdvihnout obočí, je přístup k motoru, s tím se prostě nepočítá, protože, kdo

svého přes tři sta kilo vážícího miláčka zpátky,“ komentoval jeden ze členů domácího klubu majitelů. Komfort však vždy dosahoval maxima, kapotáž spolehlivě kryla jezdce, jen při pomalých rychlostech do 15 km/h mohly nastat trochu problémy.

Na pětku od 20 do 200 km/h

Výkon byl použitelný od nejmenších otáček. Dokonce tak, že jste mohli jet dvacítkou na pětku v pěti stech otáčkách a bez přeražení jen pootočením plynové rukojeti se rozjet až ke 200 km/h. Kolem 170 km/h se

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: GL1200 1984–1987

GL1500 1988–2000

GL1800 2001–dodnes

Cena: od 200 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor ★★★★★
Jízda, ovladatelnost ★★★★★☆
Výbava ★★★★★
Kvalita, zpracování ★★★★★
Výkon/Cena ★★★★★☆

► SERVIS

Prohlídka po 6000 km, výměna oleje každých 12 000 km, hydraulické samovyvážení ventilových vůlí



► VAŠE OHLASY

Martin Marca Pavel (3.12.): Měli jsme ho a paráda. Dá se klidně dojet do křižovatky na 6ku a motor nemá problém to utáhnout. Jen se s tím člověk ze začátku trochu bojí. Přeci jen něco málo váží a náhradní díly nejsou moc levný.

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Dvě generace Suzuki Hayabusa představily světu po všech stránkách nadprůměrný a originální motocykl. Napište nám své názory na tento stroj na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

by sám lezl do motoru limuzíny, že?

Z USA zpátky do Japonska

Možnost rozšíření výbavy airbagem byla poprvé představena na výstavě Mondial du Deux Roues v Paříži roku 2005. Do

roku 2010 se Gold Wing vyráběl v USA, v roce 2011 zmizel z výroby a od roku 2012 se produkce vrátila do Japonska. V současnosti se nabídka rozšířila, Honda kromě základní osmnáctistovky nabízí volbu nižšího baggeru F6B a nově i power cruiseru F6C. ■

► TECHNICKÁ PORADNA

Čištění ultrazvukem

Dotazy do Poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Odpovídá:

Milan Štumpa

vedoucí motoservisu Yamaha/Suzuki/KTM firmy Ymoto v Praze 4 – Braníku



Připravil: L. Záruba

foto: RZ

Koupil jsem nepojízdnou CBR600R, něco je s elektrikou, ale mezi jiným potřebuju hlavně vyčistit zalepené karburátory. Jakým způsobem by to šlo nejlíp? Slyšel jsem něco o ultrazvukovém čištění. Díky za odpověď. Seky

Karburátory jdou vyčistit zhruba třemi způsoby. Nejjednoduše-

ší je pokusit se je rozchodit čistícím karbeců nalitým do nádrže, potukávat na karbec a vzývat přitom svatého Doohana. Ale pokud motor neběží, jako ten tvůj, tak to samozřejmě nepřichází v úvahu. Nebo můžeš zkusit celý karbec rozložit na prvočinitele, ponořit ho na nějakou dobu do čističe karburátorů, čekat a vzývat přitom svatého Lorenza. Ale pokud jsou vnitřní kanálky zarostlé, tak tomuhle způsobu moc šancí taky nedávám. Tyhle zdlouhavé a často i nejisté pokusy už máme u nás na servisu za sebou, protože neefektivnější, nejšetnější a nejrychlejší metodou čištění karburátorů je ultrazvuk.

Ultrazvukové čištění je nejprogressivnější technologií čištění karburátorů. Funguje nejen na čištění karburátorů, ale i třeba vstřikovačů, zašlých chromovaných dílů nebo na odmaš-



Před...



...po

ťování. Výrazně urychluje celý proces, to, co nám dřív trvalo hodiny, trvá teď minuty, a přitom si ultrazvuková čistička poradí i s těmi nejsložitějšími a nejsložitějšími zákoutími, tryskami a kanálky.

Při čištění ultrazvukem se využívá jevu zvaného kavitace. Při něm se působením vysokých ultrazvukových kmitočtů vytváří v čisticí kapalině mikrobublinky, které vzápětí implodují, a tato uvolněná energie čistí povrch

ponořeného předmětu. Obrovskou výhodou čištění ultrazvukem je, že nehrozí žádné mechanické poškození dílů. Do čističky se vloží celý karburátor se všemi podtlakovými membránami, O-kroužky, hadičkami a těsněními, nic neztrdne, nenabobtná, nic se nepoškodí. Jen bych upřesnil, že karburátor se sice do čističky dává celý, ale předtím ho musíme kompletně rozebrat. Jednak aby se čisticí kapalina dostala skutečně ke všem mis-

tům uvnitř karburátoru, a jednak aby se ten uvolněný bordel měl kam odplavit a nezůstával v karbci. Ale když pak karburátor zase složíme, udělá čistička doslova zázrak – ten karburátor vypadá, jakoby ho právě vyrobili, dobře je to vidět i na fotkách. A také nám nejeden zákazník přišel ohlásit, že po téhle kúře jezdí jeho motorka „jak sviň“. Jo. Prý přesně takhle jezdí.

Ultrazvuková čistička je opravdu výkonná věc, zvlád-

ne vyčistit i extrémně zarostlé karburátory vodních skútrů, co je jejich majitelé nechali celou zimu jen tak, jak je přivezli od moře, a přitom se cena za vyčištění – podle složitosti a počtu karburátorů – obvykle pohybuje v řádu stokorun, a to i v případě karburátorů ze čtyřválcových motorek. ■

PORADNA na www.bikes.cz/otazky