



Primo contatto

Honda

Grande e potente ma "educata"

La nuova cruiser Honda ha un motore boxer 6 cilindri che spinge con forza a tutti i regimi, ma peso e dimensioni imitano la maneggevolezza. Stabile e sicura, ha l'ABS di serie. Prezzo adeguato

Gold Wing una volta era una moto, invece adesso c'è un'intera famiglia di queste Honda "americane". Ad affiancare l'omonima grande GT con borse e baulone e la "bagger" F6B, arriva ora questa F6C: una cruiser che riprende dalle sorelle il telaio a doppio trave in alluminio e il motore a 6 cilindri contrapposti di 1.832 cm³ raffreddato a liquido, rivisto e adattato al nuovo modello. In questa versione infatti la potenza scende a 116 CV a 5.500 giri, ma aumenta la coppia ai regimi medio-bassi. La trasmissione è a cardano, il cambio è a 5 marce con l'ultimo rapporto molto "lungo" per migliorare il comfort nelle trasferte autostradali. Niente "folle" nella ciclistica, con una forcella telescopica a cartuccia con steli di 45 mm non regolabile e un forcellone monobraccio in alluminio con leveraggio Pro-Link e monoammortizzatore regolabile nel precarico molla. Il cerchio anteriore è da 19", quello posteriore da 17". Il prezzo è più alto delle altre cruiser, ma tutto sommato è corretto, visto quello che offre la F6C.

Euro 3



costa
€ 21.700
franco concessionario

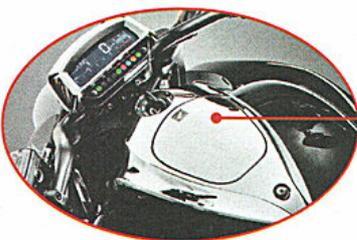
**ABBIGLIAMENTO
UTILIZZATO**
Casco Xlite X-402 GT
Giubbotto Rev'it!



Gold Wing F6C

TUTTO IN UNO SCHERMO

Il cruscotto è interamente digitale, ben leggibile anche sotto al sole battente. Lo sportello cromato nasconde il tappo del serbatoio



IL DOMINIO DEI LED

Al centro del frontale dal design aggressivo c'è il potentissimo faro interamente a Led, come del resto sono gli indicatori di direzione

COMODI ALLA GUIDA

La posizione di guida non è da cruiser ma da stradale, col busto eretto e le gambe piegate correttamente. Il passeggero sta più in alto del pilota



VOCE PROFONDA

Il possente motore a 6 cilindri contrapposti è in bella vista, con i due grossi radiatori sopra le bancate. L'impianto di scarico è stato studiato per ottenere un suono cupo e grintoso



FRENI ADEGUATI

L'ottimo impianto frenante con ABS e sistema combinato è adeguato alla "stazza" della F6C, con dischi anteriori da 310 mm e dietro da 316 mm

Come va

Il propulsore è "infinito", spinge forte e senza strappi sin dai regimi più bassi limitando l'uso del cambio, ma non si impigrisce neppure agli alti. In città le dimensioni e il peso si fanno sentire, bisogna farci l'occhio. Appena la strada si apre però viene fuori "l'altra" F6C, agile e precisa ma allo stesso tempo molto stabile: una splendida moto per viaggiare su qualsiasi percorso, con un cupolino e un paio di borse si può affrontare qualsiasi viaggio in totale comfort.



Già in vendita
Consegna: immediata

LA CARTA D'IDENTITÀ

DATI TECNICI (dichiarati dalla Casa)	
Motore	6 cilindri 4 tempi
Cilindrata cm ³	1.832
Raffreddamento	a liquido
Alimentazione	a iniezione
Cambio	a 5 marce
Potenza CV (kW)/giri	116 (85)/5500
Freno anteriore	a doppio disco
Freno posteriore	a disco
Velocità massima km/h	nd
DIMENSIONI	
Altezza sella cm	73
Interasse cm	170,7
Lunghezza cm	247
Peso kg	341
Pneumatico anteriore	130/60-19"
Pneumatico posteriore	180/55-17"
Capacità serbatoio litri	23,2
Riserva litri	nd
PER COMPRARLA	
Prezzo euro	21.700
Consegna	immediata
Informazioni clienti	848.846632

www.hondaitalia.com

QUALE MODELLO AFFIANCA GOLD WING GL 1800



Il propulsore è lo stesso, con qualche modifica per "addolcirgli" il carattere. Ma la vera differenza è nelle dotazioni: mentre la F6C è una cruiser senza fronzoli, la GL 1800 è un concentrato di lusso su due ruote: sella "regale", carena, valige di serie, impianto stereo, ABS e retromarcia. Costa 32.770 euro.

VA BENE PER...	SÌ	NO
La città	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
I lunghi viaggi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le gite brevi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autostrade e tangenziali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>