

GOLD WING

Stolz aus Tradition

Die Welt des modernen Motorradbaus ist permanent in Bewegung, und auch bei intensiver Modellpflege sind zehn oder gar mehr Produktionsjahre nur schwer zu erreichen. Zu rasant ist der technische Fortschritt, zu schnell ändern sich die Erwartungen der Fahrer. Umso erstaunlicher ist die Erfolgsgeschichte der Honda Gold Wing, hat sie doch die vergangenen drei Jahrzehnte nachhaltig geprägt. Und mehr noch: sie hat das Segment der Luxustourer überhaupt erst geschaffen. Das dreißigjährige Jubiläum dieser Ausnahmerecheinung ist Anlass genug, die Stationen dieser einzigartigen Modellhistorie einmal Revue passieren zu lassen.

1972

Ein neues Projektteam macht sich an die Arbeit. Geleitet wird es von Soichiro Irimajiri, in den sechziger Jahren Chefkonstrukteur von Hondas legendären Fünf- und Sechszylinder-Rennmaschinen. Mit dem M1 entwickelt das Team einen geheimen Prototyp, der die Grenzen des Grand-Tourer-Konzepts ausloten soll. Rasant auf Touren gebracht wurde die M1 von einem flüssigkeitsgekühlten Sechszylinder-Boxer-Motor mit Kardanwelle. Das Herz der Gold Wing - an die damals noch niemand dachte - hatte begonnen, kraftvoll zu schlagen.

1975 — Die erste GL1000 Gold Wing

Bereits bei ihrer Premiere war die Gold Wing viel mehr als nur eine neue große Maschine. Mit ihrem für damalige Tage revolutionären 4-Zylinder-

Boxer-Motor mit 999 cm³ Hubraum und Flüssigkeitskühlung eröffnete sie ganz neue Perspektiven. Entsprechend enthusiastisch waren denn auch die Presseresonanz und vor allem die Akzeptanz seitens der Motorradfreunde in aller Welt. Hier war sie endlich - eine Maschine, auf der man auch die schier endlosesten Entfernungen stilvoll und kultiviert absolvieren und genießen konnte.

1976 — GL1000 Gold Wing LTD

Bereits im zweiten Modelljahr schmückte sich die GL1000 Gold Wing Limited Edition mit einer ganzen Reihe standesgemäßer Insignien. Dazu gehörten goldene Zierstreifen, spezielle LTD-Seitenschilder, eine verchromte Kühlerverkleidung, ein gestepptes Sitzpolster sowie goldene Felgen und Speichen.

1980 — GL1100 Gold Wing

Fünf Jahre nach der Modellpremiere verfügte Honda inzwischen über einen reichen Erfahrungsschatz aus den zahllosen Rückmeldungen von Gold Wing-Fans aus aller Welt und konnte deren Erwartungen gezielt bedienen - mit der GL1100. Die Superbike-Wurzeln wurden endgültig abgelegt, und die Gold Wing rollte zielsicher ins boomende neue Tourersegment. Beim jetzt mit 1.085 cm³ Hubraum ausgestatteten Motor stand das Drehmoment eindeutig im Vordergrund. Der längere Radstand schaffte mehr Platz für Fahrer und Beifahrer, die dank der luftunterstützten Radaufhängung das komfortabelste Gold-Wing-Feeling aller Zeiten genossen.

1980 — GL1100 Gold Wing Interstate

Doch nicht nur in konstruktiver Hinsicht machte die GL1100 einen großen Schritt nach vorn. Inzwischen hatte sich ein ganzer Markt für Gold-Wing-Nachrüstteile und -Zusatzausstattungen herausgebildet, und Honda erkannte die Zeichen der Zeit richtig: Die Gold-Wing-Fans wollten einen voll

ausgestatteten Langstreckentourer. Mit der GL1100 Gold Wing Interstate präsentierte sich 1980 die erste Gold Wing mit werkseitig installierter Verkleidung nebst Seitenkoffern, Topbox und optionaler Stereoanlage. Der serienmäßig voll ausgestattete Langstreckentourer erblickte das Licht der Welt - und die Motorradwelt sollte aus dem Staunen nicht mehr herauskommen.

1982 — GL1100 Gold Wing Aspencade

In schneller Folge entwickelte Honda dieses Konzept weiter und stellte der Interstate mit der Aspencade einen voll ausgestatteten Luxustourer zur Seite. Zur Ausstattung gehörten hier bereits LCD-Instrumente, Stereoanlage, CB-Funk, Bordkompressor und praktischer Stauraum beispielsweise in der Soziusrückenlehne. Jede Menge intelligente Neuerungen also, die das Touren noch angenehmer und vergnüglicher machten.

1984 — GL1200 Gold Wing Aspencade

Die GL1200 schöpfte das Leistungsvermögen des Vierzylinderkonzepts maximal aus. Volle 1.182 cm³ Hubraum verliehen der Gold Wing noch mehr Power und Drehmoment. Eine solche Kombination von Laufkultur und mächtiger Beschleunigung hatte es in dieser Klasse noch nicht gegeben. Überdies machte die hydraulische Ventilmachstellung den Motor jetzt weitgehend wartungsfrei. Dank gezielter Optimierungen im Fahrwerksbereich ließ sich die Gold Wing jetzt auch erstaunlich agil pilotieren, und ihr Komfort auf der Langstrecke wurde zusehends zum Maß aller Dinge in der Tourerwelt.

1985 — GL1200 Limited Edition

Zum "Zehnjährigen" stehen richtungsweisende Änderungen an. Zum einen läuft die Produktion der unverkleideten GL1200 endgültig aus. Und zweitens ist mit der Limited Edition ein Superlativ in punkto Ausstattung am Start: computergesteuerte Kraftstoffeinspritzung, automatische Cruise-Control -

Geschwindigkeitsregelung, selbstnivellierende Hinterradaufhängung und eine goldene Metallic-Lackierung lassen Tourerträume wahr werden.

Im selben Jahr startete Honda auch die Gold-Wing-Produktion in den USA. In Marysville, Ohio entstehen seitdem die besten Luxustourer der Welt.

1988 — GL1500 Gold Wing

Bereits 1984 hatte sich ein neues Konstruktionsteam an die Entwicklung der nächsten Gold-Wing-Generation gemacht. Die neue Maschine sollte das aktuelle Modell noch einmal übertreffen, und das in jeder Hinsicht. Ein extrem kraftvoller, aber kaum hörbarer Antrieb mit seidenweicher Laufkultur bei jederzeit souveränem Handling, lautete die grundsätzliche Zielsetzung. Nach Tausenden von Teststunden und Erprobung von nicht weniger als 15 verschiedenen Maschinen in unterschiedlichen Prototypenstadien präsentierte Honda vier Jahre später mit der GL1500 ein Ergebnis, das einem Paukenschlag gleichkam: dieser atemberaubende Sechszylinder-Luxustourer sollte seine Klasse für mehr als ein Jahrzehnt nachhaltig dominieren.

1993

Ganz diskret begannen 1993 die konzeptionelle Vorarbeiten für die nächste Generation der Gold-Wing-Dynastie unter der kundigen Leitung von Masanori Aoki, der sich bereits mit der Entwicklung von Sportmaschinen wie der CBR250RR und CBR400RR, und nicht zuletzt der CBR600F, einen Namen gemacht hatte: "Wir entschieden uns, gut 80% des Touring-Charakters der Gold Wing beizubehalten, ihr gleichzeitig aber auch eine gehörige Dosis Fahrspaß mit auf die Straße zu geben - also ein Beschleunigungsvermögen und ein Handling, wie man es sonst nur von ausgesprochen sportlichen Maschinen kennt." Für den neuen Antrieb wurden Boxermotoren mit vier, sechs und sogar acht Zylindern im Bereich bis zu zwei Litern angedacht. Das Feedback der potentiellen Fahrer wies letztendlich den Weg zu einem Sechszylinder-Boxermotor mit ca. 1.800 cm³ Hubraum. Das erste Modell in

Originalgröße entstand 1998 und läutete damit die konkrete Entwicklungs- und Erprobungsphase der nächsten Gold-Wing-Generation ein.

1995

Nur wenigen Motorrädern ist die Feier eines 20-jährigen Produktionsjubiläums vergönnt. Zu den exklusiven Ausnahmen dieser Regel gehört die Honda Gold Wing. Gleich drei Jubiläumsmodelle legt Honda in diesem denkwürdigen Jahr auf und dokumentiert erstmals auch offiziell die stolze Modellgeschichte der Gold Wing in einem prächtig ausgestatteten Buch - Pflichtlektüre für alle Gold-Wing-Fahrer und -Verehrer.

2001 — GL1800 Gold Wing

Ein Vierteljahrhundert nach ihrer Marktpremiere schlägt die Gold Wing einmal mehr ein neues Kapitel in der Geschichte der Luxustourer auf. Mit einem konsequent aufgefrischtem Styling, einer enormen Zuladekapazität und dem atemberaubenden Leistungspotential einer Sportmaschine setzt diese von Grund auf neu konstruierte Maschine neue Eckwerte für die Klasse der Luxustourer. Die Hubraumvergrößerung auf 1.800 cm³ spricht Bände: 87 kW bei nur 5.500 Umdrehungen und 167 Nm Drehmoment bei 4000 Umdrehungen - da bleiben keine Fragen und keine Wünsche offen. Und auch Skeptiker zeigen sich verblüfft von der neuen Leichtigkeit ihres Handling. Die Grundlage dafür bildet neben dem genauso mächtigen wie ausgeklügelten Doppelrohraluminiumrahmen die konsequente Massenzentralisierung dieser Maschine. Nicht weniger als 20 technologische Innovationen wurden von Honda zum Patent angemeldet, was den enormen Entwicklungsaufwand dieses Luxustourers zumindest erahnen lässt.

2005

Und wieder steht für die Gold Wing ein „runder“ Geburtstag an, den Honda natürlich standesgemäß begehen wird. Und zwar mit einem stilvoll

gestalteten Plaketten-Set zur Feier des 30-jährigen Modelljubiläums. Bei allem Stolz auf die einzigartige Tradition der Gold Wing richtet Honda den Blick jedoch auch konsequent nach vorne, denn in ihrer stolzen Vergangenheit liegt auch ein Vermächtnis für die Zukunft dieser einzigartigen Modellreihe. Solange Menschen in aller Welt davon träumen, auf zwei Rädern souverän über endlose Landstraßen dahinzugleiten, wird die Gold Wing bereitstehen, ihre Träume in vollendetem Luxus Wirklichkeit werden zu lassen.