

Geschichte

Im Jahr 1972 nahm die Idee der GoldWing nach Jahren der Planung konkrete Formen an. Der Honda Ingenieur Soichiro Irimajiri war auf der Suche nach neuen Lösungen, um ein ganz besonderes, neuartiges Motorrad zu entwickeln. Bereits dieser Prototyp mit der Bezeichnung AOK verfügte über einen 1.470 cm³ Sechszylinder - Boxermotor mit 80 PS. Dieser erwies sich als zu lang und wurde zunächst aufgegeben. Der Prototyp war ein zu früher Griff nach den Sternen, die gewonnenen Erkenntnisse sollten jedoch in die erste GoldWing einfließen.

GL 1000 K1-K3 / 1974-1978

Im Modelljahr 1974 präsentierte sich die GL1000 dann auf der IFMA in Köln mit einer Fülle von Innovationen: abnehmbarer Kickstarter, mit dem Zündschloss verbundenes Lenkschloss, Kraftstofftank unter dem Sitz, drei Scheibenbremsen. Vor allem jedoch war die GoldWing das erste Motorrad mit Kardan aus japanischer Fertigung.

Für Schlagzeilen sorgten mehrere schwere Unfälle Ende der siebziger Jahre. Bei allen Stürzen waren deutliche Parallelen zu beobachten: Sie geschahen auf Autobahnen bei Geschwindigkeiten über 140 km/h und ohne erkennbare äußerliche Einflüsse. Identisch war bei allen Maschinen, dass sie mit lenkerfesten Krauser Zusatzverkleidungen ausgestattet waren. Nicht die Fahrwerksschwächen der GL1000 waren ausschlaggebend für die Stürze, sondern diese falsch konstruierten Cockpitverkleidungen waren die Ursache. Dennoch wurde vom Bundesgerichtshof in Karlsruhe in höchster Instanz die Haftung der Hersteller auf Zubehörteile ausgedehnt. Seither müssen alle Zubehörteile vom TÜV eingetragen werden. Griff nach den Sternen, die gewonnenen Erkenntnisse sollten jedoch in die erste GoldWing einfließen.

GL 1100 / 1979-1983

1979 erhielt die GL durch Vergrößerung der Bohrung um 3 mm 1.100 cm³ Hubraum und wurde als erste HONDA-Maschine in den USA produziert. Zu den Neuheiten zählten außerdem Vergaser mit Beschleunigerpumpen, eine luftunterstützte Vorderradgabel und Federbeine sowie neue Bremszangen. Allerdings hatte Honda mit der GL1100 einen Chopper kreiert, deutlich abgewandt vom Image der schnellen Reisemaschine.

GL 1100 DX 1980-1983

1980 präsentierte sich die GL1100 DX mit Verkleidung, Satteltaschen und Topcase. Im Modelljahr 1982 bekam die GL1100 mit Einführung des kombinierten Bremssystems neue Scheibenbremsen sowie Doppelkolbenbremszangen. Die Vorderradgabel wurde mit Anti-Dive-System ausgestattet, und der fünfte Gang wurde kraftstoffsparend verlängert. Die

Geschichte

Geschrieben von: Administrator

Sonntag, den 30. Mai 2010 um 20:17 Uhr - Aktualisiert Dienstag, den 01. Juni 2010 um 05:44 Uhr

Aspencade-Version verfügte außerdem über einen Kompressor zum Einstellen der Federung und Aufpumpen der Reifen, ein Radio, Trittbretter, Ellbogenstützen für den Beifahrer und eine teilweise digitale Cockpitanzeige. Leider war dieses Luxusmodell nur in den USA erhältlich.

GL 1200 1984-1986

1984 betrat dann die GL1200 als letzter Vierzylinder-Boxer die Bühne. Der vergrößerte Hubraum wurde durch Verlängerung des Hubs (von 61,4 auf 66 mm) erzielt. Zwar wurde bereits die GL1100 in Marysville, Ohio, gebaut, der wahre American Way of Drive schlug sich jedoch erst in der GL1200 nieder. Dieser erste Straßenkreuzer sollte die amerikanischen Highways erobern.

GL 1500 1987-2000

Ende 1987 führte HONDA dann nach fünfjähriger Entwicklungsarbeit die GL1500 mit Sechszylinder-Boxermotor ein, für die 60 verschiedene Prototypen und 20 verschiedene Motoren entwickelt worden waren. Seitdem verfügt die GL1500 auch über ein Rückwärtsgangsystem. Die Vergaser sind außerdem mit einem elektronischen Steuerungssystem ausgestattet, das optimale Leistung unter allen Betriebsbedingungen gewährleistet. Im Modelljahr 1998 bekam die GL1500 GoldWing SE neue Zylinderkopf- und Bremsabdeckungen sowie einen neuen Gehäuseschutz. Die Sitzbank wurde zweifarbig ausgeführt und zusätzlich die Sitzhöhe verringert

GL1800, ab 2001

Ab dem Frühjahr 2001 steht die neue GL 1800 bei den Händlern. In Deutschland wird es nur eine Version zu kaufen geben, in den USA zusätzlich eine Luxusvariante. Die GL 1800 hat einen 119 PS starken 1832 cm³ Sechszylindermotor mit 167 NM Drehmoment. Der Vergaser weicht einer Einspritzanlage und geregeltem Katalysator. Der Aluminiumrahmen ist um 11 kg leichter als beim Vorgängermodell. Das neue Design macht die neue GoldWing nicht nur optisch schlanker, sie hat auch einen um 10 % verbesserten Luftwiderstand. Die Bremsanlage verfügt über Dual CBS und auf Wunsch auch ABS. Für die neue GL 1800 wird es eine große Anzahl von Zubehörteilen von Honda geben, darunter eine höhere Scheibe mit seitlichen Windabweisern, CD-Wechsler im Topcase sowie viele Chromteile