



Goldwing

30 años de una leyenda

A través de la historia se han producido miles de motocicletas, la mayoría de ellas pasaron sin pena ni gloria y fueron olvidadas con el tiempo, unas pocas se ganaron el derecho a permanecer en nuestra memoria y menos aún son las que con el paso de los años se han hecho tan famosas hasta llegar a convertirse en íconos del motociclismo reconocidos en cualquier rincón del planeta.



La Honda Gold Wing nació en 1975 y desde entonces ha cautivado miles de viajeros alrededor del mundo gracias a su comodidad, a la fiabilidad de su mecánica y a todos los detalles que hacen de cada recorrido un verdadero deleite sobre dos ruedas.

La Honda Gold Wing hace parte de este selecto grupo y es por eso que con motivo de la celebración de su aniversario # 30, quisimos rendir un pequeño homenaje a esta dinastía, contándoles un poco acerca de su historia y haciendo un viaje a través del tiempo, para recordar las viejas sensaciones que por allá en los 70 experimentaron quienes tuvieron la oportunidad de rodar por primera vez con estas motos, que en aquel entonces dividieron en dos el motociclismo mundial.

El proyecto M1

En diciembre de 1972, se reunió el equipo de diseñadores a quienes había sido encargada la tarea de crear la «Reina de las motocicletas» aunque paradójicamente, nadie en Honda tenía la menor idea de qué, cómo o cuál podía ser esta reina. Por esto los ingenieros se propusieron crear un prototipo con el que pudieran ex-

MOTOSHOP

EL + COMPLETO SURTIDO DE ACCESORIOS

VESTUARIO PARA TOURING,
ENDURO Y MOTOCROSS
CASCOS - EQUIPAJE
PRENDAS TÉCNICAS
ACCESORIOS - LLANTAS
LUBRICANTES Y MÁS

DISTRIBUIDOR

KTM

EN MEDELLÍN

MECANICA
+ ACCESORIOS
+ COMPRAVENTA

950 SUPERMOTO

CRA 38 N.8-35 MEDELLIN-COLOMBIA TEL. 3521544 E-MAIL. MOTOSHOPMEDELLIN@YAHOO.COM



Distribuye: **DOS RUEDAS**
Despachos a todo el país - www.dosruedas.com.co
Cr. 38 # 8-35 Tel: 3524687 - Cll. 36 # 45-32
Tel: 2626688 Medellín - dosruedas@geo.net.co



perimentar los límites de su tecnología, el resultado fue la M1, una máquina con motor de 1470cc y seis cilindros opuestos inspirado en los motores con los que compitió Honda en los GP de la década de los sesenta. Sin embargo, hubo muchas discusiones al inicio del proyecto sobre cuál debía ser el tipo de moto hacia el que se enfocaría la M1, ¿Sería acaso supersport o gran turismo? Si se decidían por este último segmento, se aventuraban a correr el riesgo de perder el favor de sus clientes que cada vez buscaban motos más potentes. Sin embargo el propósito inicial de este proyecto era crear la moto más suave, confortable, mejor equipada y confiable del mercado. De modo que decidieron asumir el riesgo y enfocar todos sus esfuerzos hacia las Gran Turismo. Más tarde, el motor de seis cilindros fue descartado para el modelo de producción, por considerar que el mercado no estaba listo para una máquina de esta dimensión que seguramente limitaría sus posibilidades de éxito en el mercado.

En su reemplazo recurrieron a un motor de 4 cilindros opuestos que en principio se derivó del que equipaba la CB 750 (otra de las Honda que marcó un hito en el motociclismo), sin embargo los 750cc no eran suficientes para proporcionar la calidad de marcha que buscaban y por ello se aumentó hasta 999cc. En torno a este motor se diseñó el resto de la moto, la transmisión se colocó en la parte baja para reducir la distancia del conjunto mecánico, debido al área ocupada por el motor, el sistema de alimentación se instaló sobre el centro del bloque, por lo que los carburadores y el filtro de aire quedaron en el espacio destinado al tanque de combustible que finalmente quedó emplazado bajo el asiento. De este modo nació la GL 1000 que fue expuesta por primera vez en octubre de 1974 en el Salón de Colonia.

A bordo

Para esta prueba, tuvimos la fortuna de rodar durante varios días a bordo de una GL 1000 modelo 78 que ha sido conservada durante estos 27 años, en el estado y condiciones en que salió del almacén. Esta es una máquina que estableció un nuevo concepto del turismo sobre dos ruedas y que cautivó a



A pesar de tener 27 años, esta GL 1000 conserva toda su elegancia

A lo largo de su historia, la Honda Gold Wing ha proporcionado a sus ocupantes una comodidad absoluta, gracias a la posición que asumen sobre la moto, y a la suavidad de marcha que brindan motor y cardán.



miles de usuarios alrededor del mundo, al punto de generar una cultura y una pasión entorno a sí misma equiparable únicamente a la creada alrededor de las Harley. La GL es una moto que transmite una sensación distinta a la que pueda dar cualquier otra, tal vez sea por todo el bagaje histórico que carga a sus espaldas, pero cuando fuimos a recogerla, sentimos hacia ella un respeto especial, no el que inspira una máquina que te puede comer vivo, sino el que es inspirado por el aura que la rodea, mitad historia y mitad leyenda.

Si bien el modelo 78 fue el cuarto en ser producido desde su lanzamiento, las diferencias respecto al modelo 75 son principalmente estéticas, en la GL 78 se montó el panel de instrumentos con los relojes de combustible, voltaje y refrigerante sobre el falso depósito, los exhostos fueron completamente cromados, las direccionales posteriores pasaron al guardabarro y fue eliminado el sistema de arranque con crank; los únicos cambios hechos a su parte mecánica fueron la implementación de carburadores 1mm más pequeños y la incorporación de amortiguadores traseros regulables en dos posiciones.

A pesar de los años, sus líneas conservan toda su majestuosidad. Todo en ella es grande, desde la farola hasta el stop, no en vano las bascu-

las marcaban 274kg, que hoy no son nada frente a los casi 370 de la última edición, pero que en esa época fueron una más de las características que le ganaron tanto admiradores como detractores. Sin embargo al maniobrarla esta cifra parece exagerada, y es que debido al centro de gravedad de la moto y a la concentración de sus masas, el peso queda suficientemente bajo como para no sentir el lastre completo.

Cuando se enciende el motor, los cuatro cilindros opuestos cobran vida con un delicioso sonido que invita a rodar, su marcha está exenta de sobresaltos o baches y la entrega de potencia es lineal a lo largo de todo el régimen de revoluciones proporcionando un andar cómodo todo el tiempo. El sistema de transmisión por cardán obliga a un manejo tranquilo en el que hay que darle tiempo suficiente a los engranajes para acoplarse antes de abrir el acelerador nuevamente. Sin embargo a la Gold Wing 1000 tampoco le falta una dosis de emoción, basta acelerar hasta alcanzar las 4500rpm, para ver como el motor parece despertar de un letargo y alcanzar un nivel distinto de comportamiento en el que deja ver la energía de sus 80 caballos, da gusto sentir el empuje de los cuatro cilindros llevados a su límite cercano a las 8.000rpm, que junto al sonido que produce, son capaces de

erizar los poros de cualquiera.

Teniendo en cuenta sus paquidérmicas dimensiones y su reducida altura respecto al piso, en las curvas la moto sorprende por su eficacia y capacidad de inclinación, pero antes de enfrentarse a un tramo sinuoso, es mejor tomarle el pulso a los frenos (tres discos macizos con pinzas de un solo pistón) que no son tan efectivos como se pudiera esperar y con los que es mejor tener precaución. Es una lástima que su agilidad en curvas se haya perdido a medida que la Gold Wing ha evolucionado, debido en gran medida a que su producción se ha enfocado hacia el mercado americano en el que predominan las rectas infinitas.

Sobre ella todo es confort, definitivamente en Honda conocen el significado de esta palabra y por ello, unido a la suavidad de marcha proporcionada por el conjunto mecánico, dotaron a la GL de suspensiones que parecen tomadas de un Cadillac; su balance brinda una marcha libre de excesos, son suficientemente firmes para disfrutar de las curvas sin sentir que la moto rebote y blandas como para no sentir los baches en el piso. La posición a bordo de ella es otro de sus puntos fuertes, los comandos, el asiento y los posapie inducen al cuerpo de conductor y acompañante a tomar una posición relajada, muy có-



El motor es de 4 cilindros opuestos alimentados por 4 carburadores Keihin de 31mm. A la GL '78 se incorporó un nuevo tablero con relojes de combustible, temperatura y corriente. El lugar del tanque lo ocupaban una guantera, el depósito del refrigerante y el sistema eléctrico.



moda, que permite recorrer cientos de kilómetros sin fatiga, no en vano se trata de una gran turismo.

Cuando se tiene la oportunidad de rodar sobre una de estas joyas, se comprende inmediatamente el por qué del éxito, la aceptación y el impacto producido por esta máquina cuando salió al mercado. Ninguna otra moto había logrado el balance de la Honda, las BMW eran demasiado costosas, las Harley exigían un mantenimiento constante y adolecían de un marcado exceso de vibraciones; no había en el mercado una moto equiparable. Cuando fue exhibida por primera vez en el Salón de Colonia, nadie supo a ciencia cierta el mercado hacia el que estaba dirigida.

La mayor parte de quienes la conocieron, consideraron que para ser rival de la CB750 y de la Kawa Z1 era demasiado larga, pesada y voluminosa, sin embargo su motor era el segundo en potencia después del de la Z1, capaz de alcanzar

163km/h en 13"; pero fue sólo hasta que sus compradores se dieron cuenta que podían dotarla de cuánto accesorio quisieran para sus largos recorridos, cuando la GL encontró su verdadera vocación y el camino por el que seguiría avanzando hasta nuestros días.

Evolución

A partir de 1980, Honda lanzó la segunda generación, conocida como Interstate, con motor de 1100cc, carenado, maletas y suspensiones neumáticas entre otras modificaciones. Este modelo se mantuvo hasta 1984 cuando fue reemplazado por la nueva generación de GL, Interstate y

Aspencade con motor de 1200cc, un chasis más liviano, sistema de audio y pantalla de LCD. La cuarta generación de la Gold Wing apareció en 1988 cuando salió finalmente el motor de seis cilindros opuestos y 1520cc. La nueva Gold Wing GL1500, fue la primera motocicleta dotada con reversa, su lista de accesorios fue cada vez más extensa en la que incluía de serie radio AM, FM con casetera y un radio de banda ciudadana. Las tres versiones con motor 1500, rompieron todos los records de ventas e impulsaron a otros fabricantes a desarrollar motos de este tipo. Kawasaki lanzó la Voyager, Yamaha la Venture Royal y Harley Davidson lanzó evoluciones de sus mega cruiser con nuevos listados de equipamientos y accesorios. Pero ninguna pudo seguirle los pasos a Honda, hasta que en el 2000 BMW presentó su LT 1200. Ante esta nueva motocicleta, Honda no demoró mucho en dar su repuesta y en el 2001, lanzó al mercado su totalmente nueva Gold Wing 1800 con la que 30 años después continúa la leyenda del "Ala Dorada" que no parece tener fin.

Por: DVG - Fotos: JCP - Agradecimiento: Fernando Sierra

Ficha Técnica

| | |
|---------------------------|---|
| Motor | 4 cilindros opuestos, 4T, OHC, 2 válvulas, refrigerado por agua |
| Cilindrada | 999 c.c. |
| Rel. de Compresión | 9.2:1 |
| Potencia Max. | 80 BHP a 7.000 rpm |
| Alimentación | 4 carburadores de 31mm |
| Arranque | eléctrico |
| Transmisión | 5 velocidades |
| Trans. final | Cardán |
| Embrague | Multidisco en baño de aceite |
| Susp. Del. | Convencional |
| Susp. Tra. | Doble amortiguador |
| Freno Del. | Doble disco, pinzas de un pistón |
| Freno Tra. | Disco, pinza de un pistón |
| Peso vacío | 274 kg. (en seco) |
| Capacidad tanque | 5 galones |

La GoldWing de hoy, un avión de 6 cilindros y 1800cc



Equipada con un motor de 1832cc y 118hp, esta moto representa lo más alto en cuanto equipamiento y lujo sobre dos ruedas. Al salir de fábrica, los comandos controlan 64 diferentes funciones pero opcionalmente este número puede aumentar hasta 94, dependiendo de los accesorios que su propietario considere convenientes. Todo es regulable en esta moto, desde la altura del haz de luz (el más potente en una moto de serie) hasta el recorrido y la

compresión de las suspensiones. Para ayudar a sus ocupantes, la 1800 cuenta con un poderoso computador que lleva un control de cada una de las funciones de la moto, y en el que se puede consultar cualquier tipo de información que sea necesaria. Otros detalles cautivadores son la tapicería de cuero con calefacción independiente para piloto y pasajero y el equipo de sonido con sistema Surround y selector de 6 CD's.



La última versión de la GoldWing es lo máximo en lujo sobre 2 ruedas