

Sm
ensayo

www.motosclasicas80.com



motos clásicas



info@motosclasicas80.com



Una gran turismo, en que el confort, el silencio y unas excelentes «performances» hacen de ella el arma ideal para los grandes viajes, los grandes cruceros por las autopistas. Es el «ponny express» de los tiempos modernos.

UN ENSAYO DE CLAUDIO BOET

Fotos: JUAN PORCAR

GOLD WING GL 1000

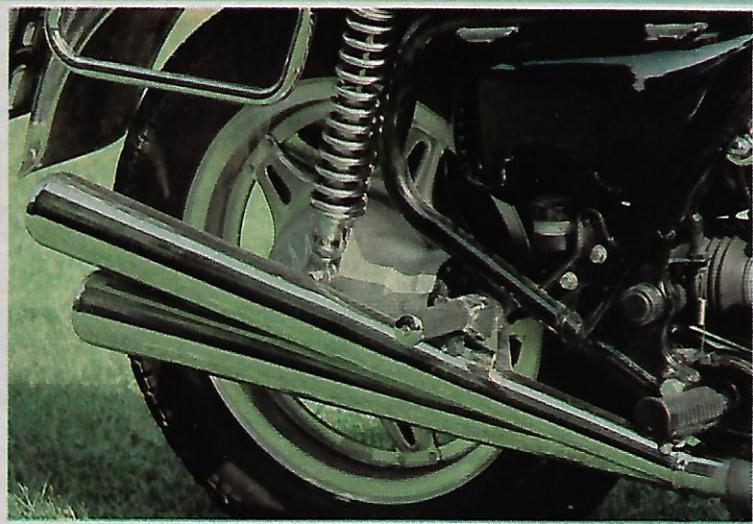
HONDA EXPRESS



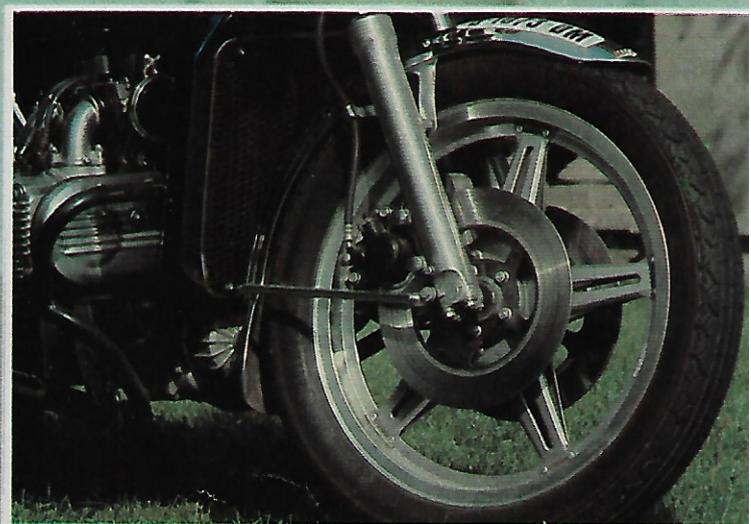
1975: Honda sorprendía al me
cado con el lanzamiento d
lo que entonces podía cali
carse de un «monstruo» de la c
rretera, la Gold Wing 1000. Cuat
cilindros «boxer», refrigerado p
agua, transmisión por cardan, 27
kilos de peso y una serie de i
novaciones que fusionaban, p
primera vez de una forma evider
te, la técnica automovilística co

las dos ruedas. Honda lanzaba
moto sin problemas, una tragam
llas superior a lo que nadie hab
hecho hasta entonces. Una máqu
na diseñada, pensada, estudiad
y elaborada para un solo fin: via
jar. Un verdadero camión de
carretera.

La Honda «Gold Wing» (ala d
oro) cierra lo que podríamos d
finir la serie de las «grandes m
teras con transmisión por ca
dan». Motos sin intenciones d
portivas, pensadas para ser incar
sables transportistas de aquell
sueños que una vez nos despe
taron las ansias de viajar: y qu
unos pocos afortunados podrá
ver realizados. Una moto de
¡ensueño!



Los escapes, a pesar de no ser los originales, siguen haciendo de la Gold Wing una moto supere silenciosa. Obsérvese, en el interior del chasis, el depósito de gasolina, de 19 litros de capacidad.



Llantas Comstar en la versión 79 y dos discos de 273 mm. El radiador lleva adosado en la parte trasera un ventilador eléctrico.

LA MEJOR DE LAS GRANDES"?

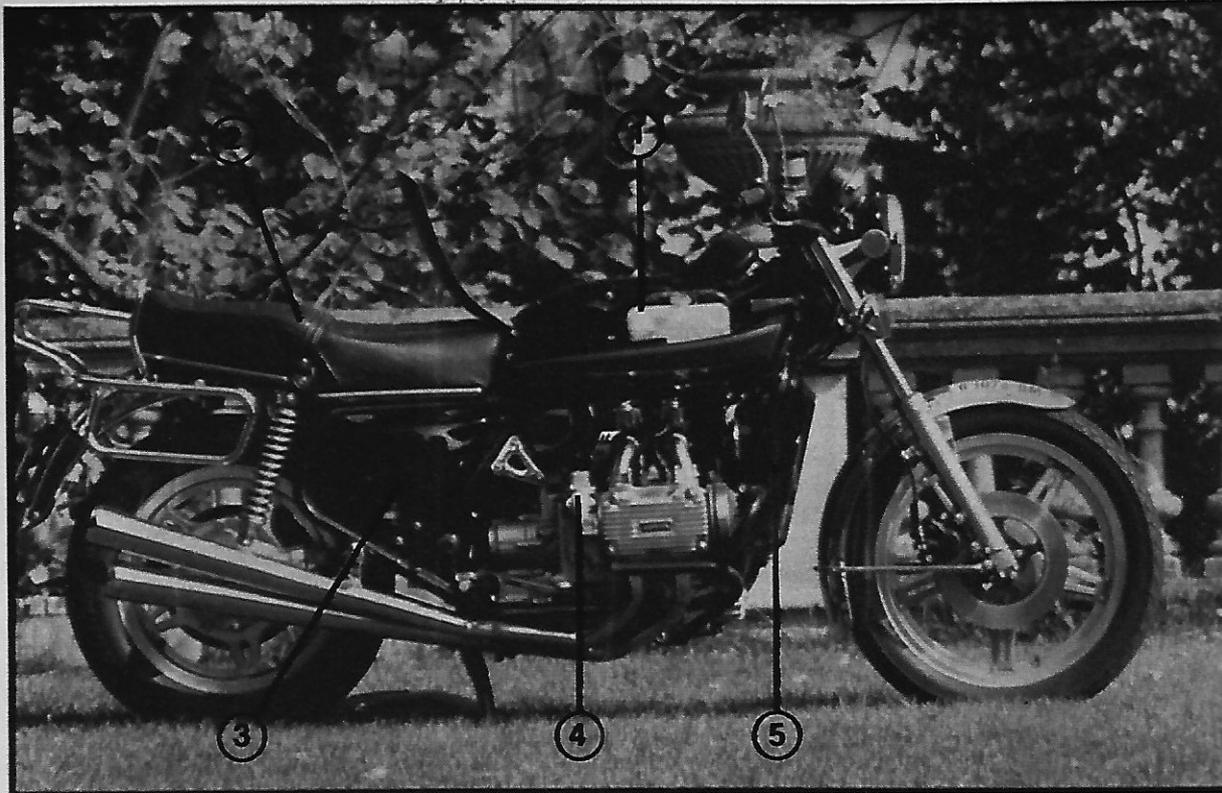
A través del preparador alemán... vinieron a nuestro país... las series del modelo Gold Wing... notablemente mejorada respecto de la versión primera aparecida en 1975 y de la segunda serie de 1978. Gracias a mi buen viejo amigo «Chiqui» pude disponer de la nueva Gold Wing y completar, de esta forma, lo que más tarde plasmaremos como un resumen comparativo de las grandes con cardan», que comienza con aquella poltrona automática llamada Guzzi «Convert».

¿Es Honda la mejor de las grandes? Cuesta mucho encontrar defectos a la Honda con motor de coche o con motor de cruce, como la califican los americanos. Sus características se apartan totalmente de los demás modelos ensayados. Guzzi «Convert», Guzzi SP 1000, BMW 1000 T son máquinas derivadas, en cualquiera de sus partes, de modelos ya existentes, bien en la estructura del chasis o del motor. Pero bien es cierto que se ha adaptado su utilidad a un fin tan preciso como es el viajar, no dejan de tener ese sabor de sus hermanas de fábrica. Sin embargo, Honda ha creado una moto totalmente nueva, pensada y muy bien ensada para un solo fin. Es en este sentido que quizá me atreva a catalogarla como la mejor de todas ellas. Veamos...

HONDA CONTRA HARLEY

En contra de lo que muchos pudieran pensar, la Honda Gold Wing no está pensada para combatir el mercado europeo de las motos super-turísticas. La Gold Wing es un ataque directo y sin miramientos hacia Harley Davidson.

Potencia a bajo régimen, un motor descansado, confort en su más alto nivel, una máquina de grandes dimensiones, silenciosa, muy estable en grandes rectas a alta velocidad, capaz de transportar mucho equipaje y un pasajero, con todos los accesorios imaginables y un consumo moderado —no bajo—, que permita cubrir grandes distancias sin repostar, a una velocidad de crucero que permita ver el paisaje. Esto es la Harley Davidson y esto es la Gold Wing. La respuesta japonesa a la moto ideal para el 80 por 100 de los americanos. Con la única diferencia de que la Honda posee un motor de coche, refrigeración automática, un ventilador automático que actúa a través de un termostato, un centro de gravedad muy bajo, depósito de gasolina debajo



1. Abriendo la tapa del falso depósito encontramos, a la derecha, el depósito de expansión del circuito de refrigeración.—2. El asiento, muy mullido y cómodo, está fijo al chasis.—3. El depósito de gasolina se halla debajo del asiento y con una capacidad de 19 litros.—4. En el lado derecho, junto al cilindro más retrasado, se halla la bomba de gasolina.—5. El radiador, con ventilador accionado por termostato.—6. En el lado izquierdo, los fusibles, conexiones y el regulador electrónico, así como una salida de 12 V para una conexión exterior.—7. Faro de iodo, luz más que suficiente, aunque la instalación eléctrica permita la instalación de faros suplementarios.—8. Las tapas de válvulas, al estilo Volkswagen, permiten un reglaje rápido y fácil de válvulas.—9. Junto al depósito de gasolina, la batería de 12 V 20 AH. La potencia del sistema eléctrico es de 300 vatios a 5.000 r.p.m.—10. La versión 79 incorpora las nuevas ruedas Comstar. Los neumáticos son Continental.

del asiento y una instrumentación que supera en años luz a la de una Harley. Y, a pesar de todo ello, es casi tan manejable como una 1000 europea.

En este sentido, Honda ha sabido crear no una moto de compromiso, sino una moto que no resulte fatigosa de conducir, que permita adentrarse sin grandes problemas por las tortuosas carreteras de muchos rincones de Europa.

¿Es, pues, la mejor? Lo es, en cuanto a concepción de moto exclusivamente de gran-turismo, de grandes distancias, donde el confort, la suavidad de conducción y la mecánica sofisticada dejan de ser un lujo para convertirse en elementos indispensables.

¿COMO ES LA GOLD WING?

Partiendo de una estructura motriz que eliminase cualquier efecto secundario sobre el piloto, el motor «boxer» de cuatro cilindros permitía un equilibrado y suavidad de conducción que hacía imposible la aparición de vibraciones. En este sentido es una experiencia realmente impresionante. Conducir la Gold Wing es lo que más se acerca a un motor

eléctrico. Suavidad a todos los regímenes, aun cuando la aguja «flirtee» con la zona roja. Además, una moto así debía llevar transmisión secundaria por cardan. Y, en este apartado, Honda ha creado una auténtica joya mecánica. La elaboración y estudio de este sistema de transmisión parece fue empezado en Alemania. Sea cierto o no, su superioridad frente a los modelos europeos es tan manifiesta que su efecto es totalmente inapreciable y de todas es, sin duda, el mejor. Los técnicos de Honda han fabricado casi diríamos que la transmisión ideal.

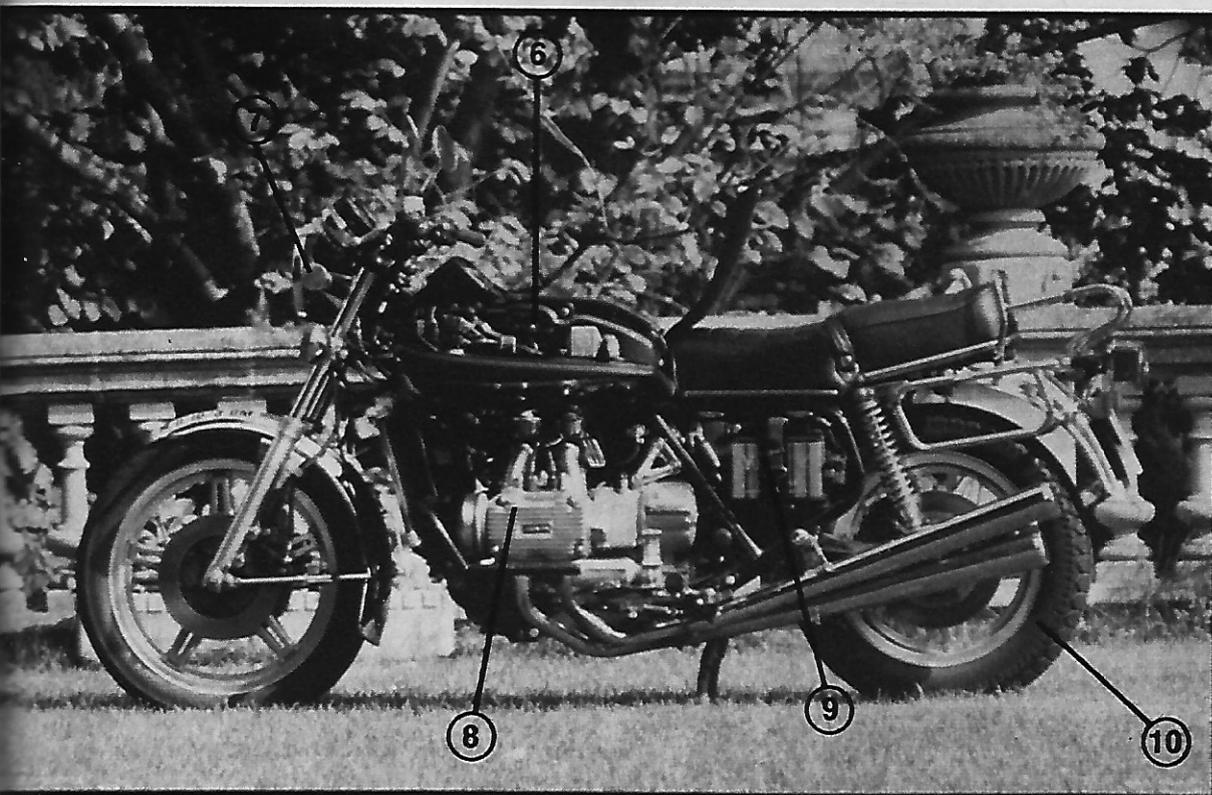
Pero la Honda Gold Wing esconde muchos secretos más.

El problema principal residía en conseguir una moto de grandes dimensiones con una altura sobre el suelo razonable que permitiera inclinar sin que los escapes tocaran el suelo, pero a la vez lo suficientemente baja como para que fuera dominable en parado. La solución fue conseguida por varios medios. El motor plano permitía una estructura muy baja del chasis. Para conseguir mantener el centro de gravedad lo suficientemente bajo sin comprometer la altura del motor al suelo, fue colocado el depósito de gaso-

olina debajo del asiento. De esta forma, el falso depósito sobre el motor no es más que un conjunto de tres tapas que dan acceso a un espacio superior para colocar los guantes, documentos y herramientas y a la central eléctrica en los costados, además del pequeño depósito de expansión del líquido refrigerante. Es decir, un coche sobre dos ruedas. Finalmente, una llanta de 17 pulgadas detrás haría de la Gold Wing una moto para niños. Mantiene la misma distancia al suelo que una Honda «Four» y tiene una altura de sillín inferior.

CUANDO EL SILENCIO IMPRESIONA

Nuestra Honda tenía unos escapes diferentes a la serie, cuatro independientes (cuatro en dos en cuatro) con los que son traídas de Alemania. El modelo original posee dos escapes (cuatro en dos). Estos tuvieron que ser transformados, puesto que los americanos se quejaban de que eran demasiado silenciosos y no denotaban la presencia de la moto. Honda instaló en las series 79 el mismo, pero algo más sonoro. Aun así, el sonido es apenas imperceptible y sobre la moto ro-



través de los aros hasta la mara de combustión, en muy pequeñas cantidades, pero suficiente para que produjese ese «fantasmático» humo blanco. La «hondomanía» es la perfección y se bajó para evitarlo. Se cambió la forma de los pistones, aros y más. En total, ¡nada menos que cincuenta piezas!

Los fieles seguidores de Gold Wing quedaron satisfechos. El molesto humo, que duraba unos segundos, había desaparecido. Después Honda gana carreras, nadie pregunte por qué...

Instrumentación completa. Sobre el faro, velocímetro, cuentakilómetros total y parcial, cuentarrevoluciones, indicador de intermitentes (lleva, asimismo, un avisador acústico con dos tonos de sonido, según la velocidad), presión de aceite, luces largas y púmpara muerta. A la izquierda, el manillar del «starter», como en los coches y en el centro, el contacto. Sobre el depósito, temperatura del agua y nivel de gasolina y voltímetro.

dando a 130-140 sólo oiremos un ligero silbido producido por la transmisión.

Si la moto en parado da la sensación de pesada, en marcha, los 274 kilogramos también se dejan notar. Ello, sin embargo, no afecta a la conducción en recta, para lo que esta moto está pensada. En autopista, con muchas millas por delante, se comporta como un Boeing 747, y la ausencia de un carenado frontal nos hará desistir de mantener un crucero elevado. Sin embargo, en curvas de gran radio, más allá de los 150, tiende a moverse de delante. Un extraño movimiento de vaivén, que indudablemente es consecuencia de un mal reglaje de suspensiones.

Honda trabajó en ello antes de poner a la venta esta versión 79, dadas las quejas que recibió. Los antiguos amortiguadores traseros eran excesivamente blandos. Sin embargo parece que el problema no ha sido solucionado del todo, puesto que posteriormente comprobamos que la Gold Wing se mueve bastante en todas circunstancias. Pero si la Gold Wing es una moto de turismo, para grandes distancias, con pasajero y muchos equipajes, unas suspensiones duras serían un verdadero crimen. Por ello quizá debamos dejar a un lado la crítica de este apartado, que fuera de las grandes curvas a alta velocidad tiene un comportamiento realmente bueno. Sólo hay que tener presente que el centro de gravedad, sumamente bajo, se deja notar y que

a la hora de inclinar hay que forzar la moto. Por sí sola tiende a ponerse recta de nuevo.

Aunque el «owners manual» desaconseje subir hasta la zona roja, es una experiencia subir la aguja hacia aquellos límites desde parado. La revista «Cycle» daba un tiempo de 12,92 segundos para los 400 metros salida parada y desde luego por aquel entonces (1975) la situaba entre las más rápidas.

El cambio, de cinco marchas, muy similar al de la CB 750, y embrague de siete discos en baño de aceite, son ambos una joya mecánica; el primero, por la precisión y poco recorrido del pedal, y el segundo, por la suavidad, ya clásica en Honda. Ello, junto con un cardan apenas apreciable en su funcionamiento, son el gran secreto de una suavidad de marcha ejemplar. Si unimos todo ello a un motor de características muy parecidas a Porsche y Volkswagen, con una garantía de funcionamiento muy elevada tendremos ante nosotros una moto de cien mil kilómetros al año.

HONDAMANIA...

Cuando los primeros modelos fueron revisados, Honda había tenido la queja de que la Gold Wing producía un humo blanco por el escape izquierdo al arrancar. Honda investigó y encontró la causa. Al ser colocada en el caballete lateral, el aceite del cárter inundaba las paredes de los cilindros izquierdos, llegando a



CARACTERISTICAS:

MOTOR: Cuatro tiempos, refrigerado por agua. OHC. Cuatro cilindros horizontales opuestos.
CILINDRADA: 999 c. c. (72 por 61,4 mm.).
RELACION COMPRESION: 9:1.
CARBURADORES: Cuatro Kenin 32 mm. a depresión.
EMBRAGUE: Multidisco.
TRANSMISION: Cinco marchas. Transmisión final por cardan.
CHASIS: Doble cuna cerrado tubular.
SUSPENSIONES: Delantera, telescópica; posterior, brazo oscilante.
FRENOS: Delantero, doble disco 273 mm.; posterior, simple disco 295 mm.
NEUMATICOS: Delantero, 250H19; posterior, 450H17.
ENCENDIDO: Batería, bobinas y regulador electrónico.
P. EN MARCHA: Arranque eléctrico.
CAPACIDAD BATERIA: 12 V, 20 AH.
LONGITUD TOTAL: 2.320 mm.
ANCHURA TOTAL: 920 mm.
ALTURA TOTAL: 1.235 mm.
ALTURA MINIMO: 140 mm.
PESO VACIO: 274 Kg.
CONSUMO (aproximado): 10 litros a una media de 140-150 por autopista; 7-8 litros no sobrepasando los 120.