



CLASSIC CLUB HONDA GL1000 GOLD WING

# COCHE DE DOS RUEDAS

Hace 40 años la GL1000 Gold Wing vio la luz del día. Un modelo que reescribió los estándares de potencia, refinamiento y confort. A la hora de desarrollarlo y fabricarlo Honda volcó toda la experiencia lograda en la fabricación de automóviles. ILDEFONSO GARCÍA. FOTOS: MRD



[ 1975-1984 ]



**S**í, cuando menos te lo esperas te caen 40 años. El tiempo vuela y más si uno ha vivido deprisa. En 1975 la Honda Gold Wing llegó al mercado como modelo de «Supersport-Tourer». Sin carenado, desprovista de maletas y baúl superior y sin motor de seis cilindros. No como ahora, pues desde hace muchos años por las autopistas del mundo ruedan modelos Gold Wing de 1.500 o 1.800 cc. La primera versión llegó propulsada por un motor tetra cilíndrico bóxer. Honda comenzó con el desarrollo en 1972 (hasta 1974) con un prototipo con el código «M1». Más tarde se conocería en la fábrica como «AOK» con el propulsor de seis cilindros y 1.470 cc. El objetivo era claro: convertirse en la reina del motociclismo. Alterar el estatus quo para colocar a este modelo a la cabeza, gracias a su comodidad y potencia. Honda quiso trasladar a la Gold Wing la calidad y el bajo mantenimiento asociado al mundo de los automóviles. Todo fue diseñado de principio a fin para conseguir la mayor eficacia posible. A mediados de los años 70 el mercado mundial de motocicletas de gran cilindrada no vivía precisamente su mejor momento. La filosofía para mejorar las ventas consistió en ofrecer más y más cilindrada. Los responsables de la mayor marca del mundo echaron el resto a la hora de diseñar el propulsor de cuatro cilindros bóxer y un «litro» de cilindrada. Así la Gold Wing fue la primera moto japonesa que de serie empleaba cardan y estaba refrigerada por líquido. Aunque la exquisitez tecnológica no se detenía ahí, pues la GL1000 contaba con tres frenos de disco y distribución por correa dentada. El depósito de combustible no era en realidad tal y en su hueco se encontraba el sistema eléctrico, el depósito de expansión del líquido refrigerante, una guantera y una boca de llenado para la gasolina. El combustible se aloja debajo del asiento, lo que ayuda de manera evidente a bajar el centro de gravedad del conjunto. Aunque mirándola en parado pudiese parecer algo difícil de creer, la Gold Wing conquista por ser un



conjunto realmente equilibrado. Incluso hoy en día, 40 años más tarde, la Honda sigue siendo un prodigio de suavidad. La unidad que ves en estas páginas es muy especial, pues solo tiene 16.000 km. A pesar de llegar a casi 300 kg en la báscula, la GL1000 tiene una maniobrabilidad sorprendente debido a su reducido centro de gravedad, conseguido gracias a tener el depósito de gasolina bajo el asiento y a la configuración horizontal de los cilindros del motor bóxer. Además la caja de cambios va a continuación del cigüeñal. Nada más subirse en el comodísimo asiento, suave y de generosas dimensiones, el piloto quedaba fascinado por el buen hacer de este modelo tan rompedor en su época. El tetracilíndrico bóxer ni siquiera necesitaba que tirásemos del mando del «aire» cuando estaba frío, pues inmediatamente cobraba vida con un sonido tan suave que casi parecía un susurro. Bastaba soltar el embrague y la Honda salía con inusitada alegría una vez que el propulsor había alcanzado la temperatura óptima de funcionamiento.

Los reposapiés están bastante bajos por lo que es posible estirar las piernas con comodidad, mientras que el alto manillar ayuda a dirigir la GL1000 hacia donde queramos. En definitiva, el piloto adopta una postura ideal para las características del

## A PESAR DE SU VOLUMINOSA IMAGEN, LA GOLD WING CONQUISTA POR SER UN CONJUNTO REALMENTE EQUILIBRADO

modelo. No hace falta casi subir de vueltas el motor para que la Honda se ponga en movimiento. Las relaciones entran como si se tratase de un cuchillo atravesando mantequilla tibia, ningún «clonck», ningún «crack». Con fuerza pero sin brusquedad el bóxer va subiendo de revoluciones. Algo que enseguida queda meridianamente claro es que no hace falta pasar el tetracilíndrico de vueltas. Una vez la Honda se pone en movimiento los kilos desaparecen como por arte de magia. Incluso en las curvas sorprende pues se muestra mucho menos remolona de lo que su imagen (y ficha técnica) haría pensar. Aunque este modelo también era conocido por las debilidades de su chasis que en algunas ocasiones llevaban a fuertes sacudidas del tren delantero. **LA MOTO**

### FICHA

Tipo: 4T, 4 c  
84 CV a 7500  
Transmisión  
Suspensión  
Doble disco  
kg. Cap. dep.

## modelos



### 1972 (PROTOTIPO)

La fábrica trabajó en el prototipo desde 1972 hasta 1974. Notar que al principio se había optado por un bóxer de seis cilindros, con 1.470 cc, transmisión secundaria por cardan y capaz de rendir 80 CV. No vio la luz.



### 1975 (K0)

Se presentó en el Salón IFMA de Colonia celebrado en 1975. La GL1000 fue el centro de las miradas debido a su impresionante motor bóxer de cuatro cilindros refrigerado por líquido que daba 82 CV de potencia.



### 1980 (GL1100)

La Gold Wing aumentó de cilindrada hasta los 1.100 cc, lo que suponía alcanzar una potencia de 83 CV. Un año más tarde nació el modelo «Interstate» en EE.UU, uno de los modelos no tenía ni maletas ni baúl superior.



### 1984 (GL1200)

Bautizada como «Interstate» al igual que las autopistas que unen los estados de EE.UU. El motor de 1.200 cc alcanzaba 94 CV. La versión DX venía de serie con maletas. Una de las señas de identidad del modelo era el eficaz carenado.



1. El depósito de gasolina no es tal y en su hueco se encuentra el sistema eléctrico, una guantera y la boca de llenado para la gasolina.

2. La transmisión final es por cardan. Las llantas siguen siendo de radios, como era habitual en los años 70.

3. La instrumentación se compone de dos esferas analógicas con los chivatos en el centro.



## FICHA TÉCNICA

Tipo: 4T. 4 cilindros bóxer, 999 cc. Refrigeración líquida. Diám. x carrera: 72,0 x 461,4 mm. Pot. máx. dec.: 84 CV a 7.500 rpm. Par máx. dec.: 80 Nm a 6.500 rpm. Alimentación: 4 carburadores Keihin de 32 mm. Transmisión: 5 velocidades. Cardan. Chasis: Tubular de acero. Basculante en acero. Geometría direc.: N.D. Suspensión del.: Horquilla telescópica de 37 mm. Suspensión tras.: Doble amortiguador. Freno delantero: Doble disco de 280 mm. Freno trasero: Disco de 300 mm. Neumáticos: 3,50 x 19 / 4,50 x 18. Peso lleno: 295 kg. Cap. depósito: 19 litros. Consumo: N.D. Velocidad máx.: 198 km/h. Colores: Rojo o azul.

## DIVISIÓN DE OPINIONES

# Un nuevo estándar

Debido a sus increíbles características, Honda presentó con orgullo su buque insignia en la IFMA de Colonia (Alemania) en 1974. La reacción del público se dividió en dos grupos bien definidos: los admiradores y los escépticos. Estos últimos la acusaban de ser demasiado pesada y, casi, arrogante con un aspecto impresionante en el que resaltaba el propulsor bóxer de cuatro cilindros. Algunos la acusaron de ser una especie de coche de dos ruedas, pero esto era dicho no precisamente como un cumplido. Los primeros, en cambio, quedaron prendados con lo que suponía casi la creación de un nuevo segmento. Sea como fuere, la Gold Wing acabó convenciendo a casi todos debido

a su calidad general, a la finura del bóxer tetracilíndrico y a la eléctrica entrega de la potencia. Si volvemos a la analogía automovilística, podríamos decir que era el equivalente de dos ruedas del Jaguar V12.



Una imagen impresionante, más aún hace 40 años.

# classic news

## SALÓN DE OVIEDO

En la capital asturiana, se celebró el 19 y 20 de septiembre la 18ª edición de este certamen. Dentro del recinto habilitado en el Palacio de los Deportes, montaron su stand un total de 84 expositores, figurando entre ellos especialistas en recambios para motos clásicas y restauradores, así como vendedores de accesorios y de revistas antiguas de colección. También había máquinas en venta, como una Harley-Davidson WLC con sidecar y un cartel en el que ponía 15.000 €, una Moto-Guzzi Airone o varias Bultaco y Montesa. Por otro lado, en la mañana del domingo tuvo lugar la Arrancada de Motos Clásicas. Los 30 motociclistas, después de visitar el salón, pusieron en marcha sus monturas y salieron de excursión.



## BMW CLASSIC SERIES

Con las pruebas disputadas el 18 de octubre en el Circuito de Montmeló, acabó la temporada 2015 de las BMW Series. En la quinta y última cita, participaron nada menos que 61 equipos, siendo Vicente Pando (Honda VFR800) el piloto que venció en la primera manga, seguido de Juan Manuel Ruiz (Yamaha FZ750) y de Eduardo Conde (BMW R 90 S). Por su parte, en la segunda manga se imponía la Yamaha de José Manuel De los Ríos y completaban el podio Miquel Colomeda (Suzuki GSX 750 EF) y Alejandro Tejado (Ducati 900 SS). Al final de la jornada, Eduardo Conde era el ganador, con solo 61 puntos de penalización, mientras que la segunda plaza era para Albert Vilà (Yamaha FZ750) y la tercera la lograba Josep Benaiges (Suzuki GSX-R750RK). A la conclusión de las BMW Classic Series 2015, el título de campeón se lo ha adjudicado Josep Benaiges, con 104 puntos, subcampeón Miquel Colomeda y el tercer puesto para Alejandro Tejado.

