

MOTOS
DE
LEYENDA

HONDA GL 1000
GOLDWING



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



GOLDWING
GL1000

RECHAZADA EN EUROPA POR SU INCAPACIDAD DEPORTIVA, FUE RECIBIDA CON ENTUSIASMO EN ESTADOS UNIDOS, UN PAÍS DE GRANDES DISTANCIAS, SEVERAS LIMITACIONES DE VELOCIDAD Y MOTORISTAS TRANQUILOS.

ELLA SOLA CREÓ UN NUEVO CONCEPTO DE MOTORISMO, EN EL QUE LO MÁS IMPORTANTE NO ES LA VELOCIDAD Y EL POCO TIEMPO QUE SE EMPLEA EN UN VIAJE, SINO LA COMODIDAD, CONFORT Y PLACER DE VIAJAR EN MOTO.

Roland Brown
Fotos: Oli Tennent

A

buen seguro que ninguna otra moto ha creado tanta controversia en el momento de su nacimiento como la GoldWing, en el año 1975. "¿Es un coche con dos ruedas?", se preguntaba la revista inglesa Bike, recogiendo la reacción que la nueva estrella de Honda suscitó en Europa. La prueba decía que la recién llegada era fea, pesada, complicada y aburrida.

No todas las pruebas europeas la describían de manera tan pesimista, incluso alguna le encontró algunos detalles positivos, pero donde la GoldWing fue recibida con los brazos abiertos fue en Estados Unidos. Cycle, la revista americana más vendida, le dedicó ocho páginas y decía: "Si Honda quiere vender motos por 3.000 dólares, este es el modelo que necesita".

Con el primer modelo GL 1000 se empezaban a poner las bases para lo que sería uno de los más perdurables éxitos de ventas y de popularidad.

FLASH BACK

Quizás, a la vista de tanta expectación y tantos aspavientos, lo más sorprendente es lo normalita que era aquella primera GoldWing. A pesar de su elevado y ancho manillar, su estilo redondeado y su gran motor de cuatro cilindros boxer, opuestos dos a dos; la moto de las fotografías resalta más por su pintura amarillo brillante que por su tamaño. Paseando hacia el lejano horizonte, a 90 por hora y la aguja del tacómetro justo encima de las 3.000 rpm., la moto parece completamente inofensiva y no se entiende cómo pudo haber causado, entonces, una impresión tan dispar y tan grande.

Quizás, para conocer la causa del desconcierto provocado con su aparición, habría que buscarlo en el contexto de los años de su comercialización. Honda había comercializado su CB 750 en 1969, desbarbolando a toda la competencia, que reaccionó con la BMW R-90 S, Kawasaki Z-1 900 y MK-III 750, Suzuki GT 750, y por lo tanto se esperaba una contundente reacción de Honda, mostrando una moto superior. La aparición de la "extraña" GL 1000 desorientó a todos, concesionarios, importadores, usuarios y probadores de motos, pues la verdadera respuesta de Honda no llegó hasta unos años más tarde, con la CBX 1000 seis cilindros (ver SM30 n.º 131).

Para lo que se estila hoy en motos de turismo, la GL 1000 no destaca tanto por ser pesada y sofisticada como por ser más bien básica y carente de equipamiento. No hay carenado, no hay maletas, no hay radio, no hay control de velocidad automático, y, por descontado, no hay marcha atrás, como en la GoldWing actual. Ahora resulta casi inexplicable cómo esta moto creó, ella sola, un nuevo estilo de motocicleta y un nuevo tipo

de motorista. Un nuevo tipo de motorista muy leal para con su moto, pues ningún otro modelo de ninguna otra marca disfrutó de una lealtad tan grande por parte de sus usuarios, especialmente en Estados Unidos, donde dos asociaciones rivales de propietarios de esta moto se han convertido en las organizaciones de este tipo más grandes del mundo. Los motoristas se llaman a sí mismos "Wing Nuts", mientras que sus reuniones se llaman "Wing Dings". En Europa, la Federación Europea de GoldWing coordina las actividades de los diferentes grupos nacionales, con grandes reuniones masivas anuales, conocidas como Treffens.

Han pasado muchas cosas desde que, a finales de 1972, un grupo de ingenieros liderados por Shoichiro Irimajiri (diseñador de varias de las más importantes multicilíndricas de carreras de los años sesenta y que más tarde se encargaría del desarrollo de la CX 500 y CBX 1000) inició el desarrollo de esta moto. La nueva máquina debía ser la mejor y más rápida, capaz de devolver a Honda la gloria que la CB 750 había perdido frente a la Z1 900 de Kawasaki.

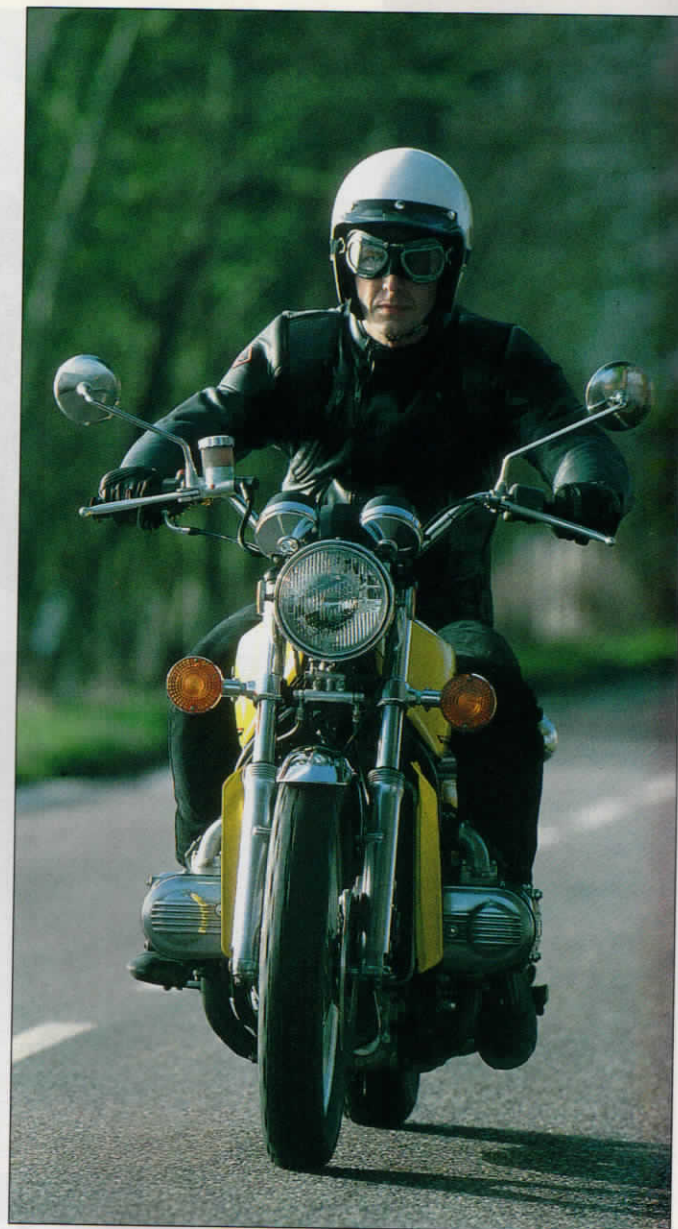
Desde el principio, la moto se planteó como una gran turismo, aunque, a principios de los setenta, este concepto no se entendía igual que hoy. El prototipo inicial de Honda era una seis cilindros, opuestos tres a tres, conocida con el código interno de AOK y similar en aspecto a la máquina final. Se sabe que, aunque el motor funcionaba bien, la longitud total creaba problemas e hizo que se abandonase ese diseño. O, al menos, que se guardase en un rincón hasta la aparición de la GL 1500 seis cilindros, en 1988.

En vez del proyecto original, los ingenieros optaron por un motor de cuatro cilindros, cuyas medidas de 72 x 61,4 mm daban un cubaje total de 999 c.c. La potencia punta declarada era de 80 CV, que llegaban a 7.500 vueltas. Había un árbol de levas en cada culata, accionado mediante una correa dentada, una solución "automovilista" que se usaba por primera vez en un motor de moto, y también el uso del alternador contrarrotante para compensar las reacciones horizontales del motor. Fue, además, la primera moto japonesa de cuatro cilindros 4T refrigerada por agua y el primer modelo con transmisión cardánica exportado al mundo occidental, de ello la cuestión de la revista inglesa Bike de que si era un automóvil de dos ruedas.

El equipo de Shoichiro Irimajiri, con la creación de la GL 1000, rompió en 1975 muchos moldes preestablecidos en el mundo de la moto, adelantándose a su tiempo, innovaciones que hoy nos parecen de lo más normal...

¿Y EL DEPÓSITO?...

La parte ciclo de la GoldWing era relativamente convencional, y se caracterizaba principalmente por un chasis de acero tubular y un falso



depósito que contenía la centralita eléctrica, la caja de herramientas que incluía el pedal de arranque -que se montaba en su sitio solamente si la batería fallaba- y todavía quedaba algo de espacio para emplearse como guantera. El depósito de la gasolina estaba bajo el asiento del conductor, lo que permitía bajar el centro de gravedad de la moto; algo que hacía buena falta porque la moto pesaba 290 kg en orden de marcha, y era más pesada que cualquier otra moto de la época.

Hoy en día, la mucho más voluminosa GL 1500 pesa más de 360 kg en seco, por lo que la GoldWing original no parece ahora exageradamente pesada.

La moto de esta prueba es una K1 de 1976, el segundo año de fabricación del modelo, y ha recorrido 32.000 km... al menos es lo que marcaba el instrumental, aunque bien podría haber dado algunas "vueltas" al centenar de miles. La única operación que ha tenido esta moto, perteneciente a la versión americana, ha sido el repintado en su color original amarillo chillón, un color que fue una de las pocas novedades del modelo de aquel año, junto a un punto de engrase en el árbol de transmisión y unos cierres para sujetar el casco.

EN MARCHA

El gran motor de la GL arranca con facilidad, respirando muy silenciosamente por sus dos escapes. También el ruido mecánico del motor queda amortiguado por la refrigeración líquida que habita delante de mis tobillos. Los controles son tan suaves como era de esperar de una Honda, pero esta moto no me cogía el ralentí y arrancaba con dificultades si no hacía subir el motor de vueltas. Parece que éste es un fallo muy común en las viejas GL 1000, que no sucedía cuando estas máquinas eran nuevas; probablemente se trate de un problema relacionado con los Keihin de 32 mm.

En cualquier otro aspecto, el motor de la GL funciona igual que lo hacía hace veinte años. Entonces, el tiempo de 400 metros con salida parada, justo debajo de los 13 segundos, situaba esta moto como la segunda más rápida en aceleración, entre las de serie, por detrás de la Kawasaki Z1. La velocidad punta era de unos 190 por hora, siendo mucho para la época, pero lo que más impresionaba era su posibilidad de ir rápido sin necesidad de forzar el motor. Ésta es la cualidad que hoy en día sigue siendo más apreciada.

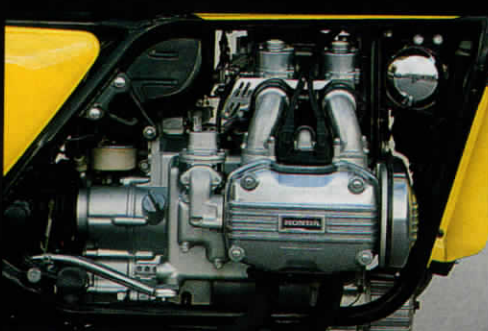
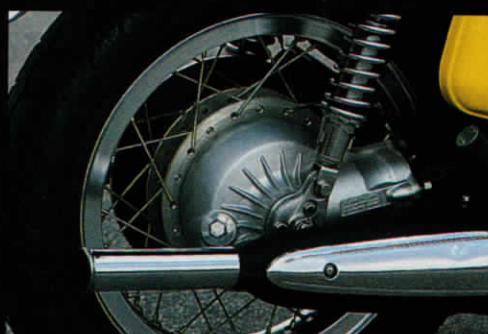


La GoldWing se encontraba tan fresca y relajada a 130 por hora, como a la mitad de esta velocidad, y tenía suficientes medios como para hacer innecesario el apurar las marchas hasta la línea roja, en las 8.500 vueltas. Esto, combinado con su caja de cinco velocidades, de ligero accionamiento -y afición por quedarse en falsos puntos muertos-, su transmisión por cardán y la reputación de fiabilidad mecánica que pronto se ganó, hacían que pareciera que con ella se podía ir hasta el fin del mundo sin cansarse.

Por desgracia, incluso el más ferviente fan de la GL ha de admitir que las cosas no eran tan sencillas. La posición de conducción, sentado bien erguido y con el manillar alto, no era la más adecuada para hacer muchos kilómetros, y el asiento tampoco era muy cómodo. Esto era menos importante de lo que pudo haber sido, porque con el depósito debajo del asiento, de solamente 19 litros, se podía hacer poco más de 200 km. Además, el indicador de nivel de gasolina, montado en el falso depósito, tiende a marcar menos de lo que hay y, si instalas una bolsa de viaje, ya no lo ves.

La maniobrabilidad no pretendió ser jamás el fuerte de la GoldWing, pero, sin olvidar que se trata de una





FICHA TECNICA

Tipo de motor	4 cil. Boxer enfrentados 2 a 2 4T LC SOHC 8V
Cubicaje	999 c.c.
Diámetro x carrera	72 x 61,4 mm
Compresión	9,2 a 1
Carburación	4 Keihin de 32 mm
Potencia máxima	80 CV a 7.500 rpm
Cambio	Cinco relaciones
Embrague	Multidisco en aceite
Transmisión	Árbol cardánico
Sistema eléctrico	Batería de 12V 14 Ah
Faro	De 50/40 W
Chasis	Doble cuna completa en tubo de acero redondo
Geometría dirección	28 grados
Suspensión delantera	Horquilla convencional hidráulica sin ajustes
Suspensión trasera	Dos amortiguadores, ajustables en precarga
Freno delantero	2 discos de 280 mm pinzas de 1 pistón
Freno trasero	1 disco de 290 mm pinza 1 pistón
Neumático delantero	3,5 x 19 pulgadas
Neumático trasero	4,5 x 17 pulgadas
Distancia entre ejes	1.550 mm
Altura del asiento	880 mm
Capacidad del depósito	19 litros
Peso en vacío	290 kg

La GL 1000 GoldWing fue muy innovadora en su época: motor "flat four", con refrigeración líquida y electroventilador, distribución por correas dentadas, alternador contrarrotante, transmisión final por cardán, tres frenos de disco, depósito bajo el asiento, falso depósito de gasolina para zona eléctrica y guantera,... aunque de equipamiento extra-rutero no venía muy provista.



moto grande, se puede maniobrar en parado con relativa facilidad gracias a su bajo centro de gravedad. El ancho manillar permite una dirección ligera, a pesar de la gran distancia entre ejes, los 28 grados de la horquilla y las 19 pulgadas de la rueda delantera. No se le puede llamar ágil, pero es menos "armario" de lo que me esperaba de ella.

Aunque en las pruebas de las primeras unidades, calzadas con los neumáticos originales Dunlop japoneses, se hablaba de un meneo a alta velocidad, la estabilidad de esta moto, con una combinación de Avon delante y Continental detrás, era buena, y la adherencia era mejor que cuando la moto salió del concesionario por primera vez, permitiendo tumbar un poco más, dentro de los límites que impone una luz al suelo que solamente se puede definir como razonable. La delgada horquilla de la GoldWing se portó razonablemente, pero los amortiguadores traseros se notaban carentes de precisión y de hidráulico a poco que se les exigiese.

¡¡¡FRENOS!!!

No hace falta ser profeta para ver que tus mayores problemas encima de esta moto los vas a tener cuando haya que reducir deprisa la velocidad de todo el peso lanzado. Los

frenos, el primer sistema japonés de tres discos, funcionan bastante bien, a condición de estrujar la maneta y ponerse de pie sobre la palanca. Pero si se usa el freno delantero con la moto inclinada, aunque solamente sea un poco, la dirección recibe unos esfuerzos superiores a los que puede resistir. Lo probé en una ocasión y las eses que me hizo me mostraron a las claras que esta moto no es ninguna deportiva y la horquilla no admite bromas en curvas.

La mala adaptación de la GL 1000 a la conducción deportiva fue la causa de su mala aceptación en muchos países europeos (aunque hubo alguno que hasta preparó una GL 1000 para carreras de resistencia), pero a los motoristas americanos, más carrozas y con más poder adquisitivo que los europeos, todo esto les traía sin cuidado (una encuesta de 1976 revelaba que el motorista americano tenía, de promedio, 40 años). Estos usuarios, más orientados hacia el turismo que hacia el deporte, acogieron con entusiasmo una máquina tranquila y tragamillas con motor de coche... como ésta.

Que la acogieran con entusiasmo no quiere decir que estuviesen del todo contentos con la máquina, porque pronto empezaron a modificarla y decorarla con una amplia gama de accesorios, cuya producción se convirtió pronto en una industria consolidada, tanto por parte de la mis-

ma fábrica Honda como por la industria auxiliar "after market".

Primero se le añadía lo más obvio, como un carenado con pantalla o un juego de maletas. Luego venía la sustitución de las piezas más flojas: un asiento más mullido, unas bridas para que el manillar fuese más hacia atrás, unos amortiguadores mejores o un encendido electrónico.

A medida que en Estados Unidos crecía la GoldWingmania, aparecían más y más compañías que vendían accesorios para que cada usuario tuviese una máquina ligeramente diferente de los miles de GL 1000 que se vendían cada año.

Entre la amplia variedad de accesorios había un poco de todo: desde elementos de confort, como reposapiés planos, hasta elementos de potenciación del motor... de dudoso resultado, pasando por todas las luces y piezas cromadas que la imaginación

del americano más fanático de la GL fuese capaz de concebir.

Inicialmente, Honda le hizo muy pocas modificaciones, aunque en 1978 la K3 tenía un nuevo asiento, montaba carburadores más pequeños y se le montó un árbol de levas diferente, para mejorar aún más la respuesta del motor a pocas revoluciones.

Cuando en 1980 llegó la GL 1100, que tenía un motor más grande, otro chasis y suspensión neumática, se habían vendido en todo el mundo más de 200.000 unidades de la GL 1000 y el nombre de la GoldWing se había convertido en sinónimo de turismo en moto y recorrer largas distancias con confort y refinamiento, además de con gran fiabilidad mecánica.

Sus sucesoras, GL 1200 y GLX 1500, han reafirmado sus cualidades iniciales...