

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clasicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

### 1975-1979

GL1000 Gold Wing

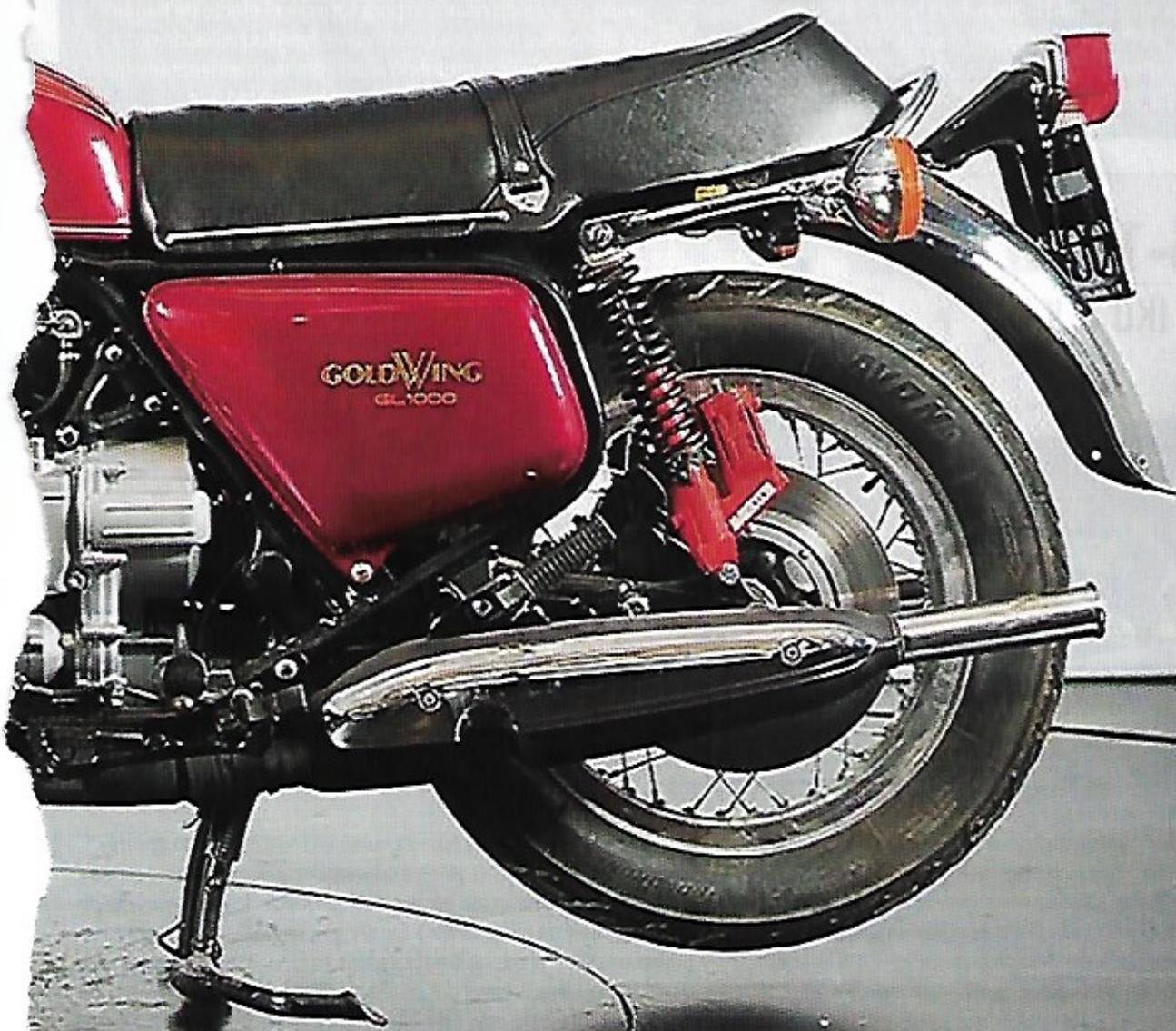


# Ala dorada

Eso es lo que significa Gold Wing, todo un emblema dentro de Honda. Una saga de modelos sinónimo de lujo y equipamiento, con los más refinados boxer pluricilíndricos y que, contrariamente a lo que se pueda pensar, no comenzó con grandes carenados y maletas, sino todo lo contrario...

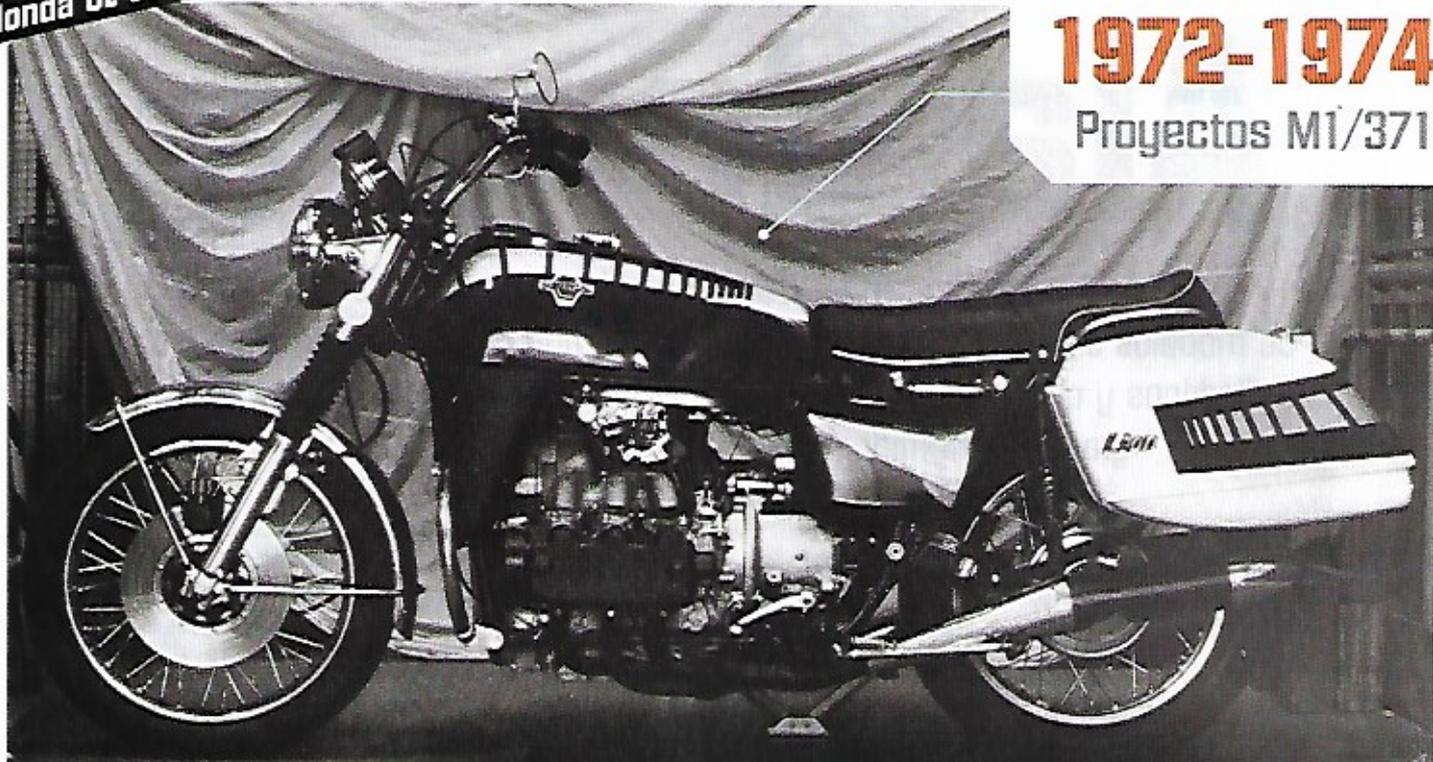
Presentada en el salón Intermot de Colonia de 1974, pero mostrada con anterioridad debido a que algunos ejemplares de preserie se entregaron a concesionarios de EE.UU. durante una convención en Las Vegas, en septiembre del mismo año. El caso es que la primera versión comercializada era una gran naked con motor boxer de cuatro cilindros y transmisión por cardán. Cuenta la leyenda que, de las unidades mostradas a los "USA dealers", dos de ellas disponían de un conjunto de carenado y alforjas que se pensaban vender como opción para el mercado americano. Y que, al dañarse los moldes, finalmente se descartó

esa posibilidad. Así pues, pasó a la historia como una big naked con motor de 999 c.c. SOHC, con 80 CV a 7.500 rpm, 85,4 Nm a 5.500 y transmisión de 5 velocidades. Estuvo en producción cuatro temporadas, a lo largo de las cuales fue evolucionando: primero se suprimió el pedal de arranque de la primera remesa (también contaba con arranque eléctrico), luego se redujo el diámetro de los carburadores para aportar mayores cifras de par a bajo régimen, se le incorporó instrumentación extra sobre el depósito y se le añadieron unas llantas estampadas de tipo Comstar en lugar de las de radios.



# 1972-1974

## Proyectos M1/371



Toshio Nozue, un ingeniero con mucho renombre en la compañía por haber sido uno de los responsables de la exitosa CB750, recibió el encargo de evolucionar los experimentos que había estado desarrollando Soichiro Irimajiri. Este había creado un modelo denominado M1 (en la imagen) que contaba con un motor boxer de seis cilindros y 1.470 c.c., con culatas SOHC y transmisión final por cardán. Nozue consideró que era demasiado volumi-

noso para el mercado de aquel entonces y prosiguió los diseños hasta llegar a un prototipo que fue denominado 371, ya con cuatro cilindros y 999 c.c., cuyo cigüeñal contaba con un alternador que giraba en sentido contrario para suprimir el efecto de bamboleo que afectaba a modelos con motores longitudinales de otras marcas. De este último prototipo acabó por derivar directamente la GL 1000 que se presentó al mundo a finales de 1974.

# 1975-1979

## GL1000 (K0 a K4)



**The Honda GL-1000.  
It's been called the most  
sophisticated bike in the world.**

Durante los cinco años de vida de la primera Gold Wing, sus unidades recibieron la denominación interna de K0, K1, K2, K3 y K4. A lo largo de cada uno de los años se fueron introduciendo mejoras en función del feedback aportado por los concesionarios estadounidenses sobre los usuarios del nuevo modelo. En la imagen podemos ver una K2, con su peculiar manillar elevado, fileteados cromados en depósito y tapas laterales, con parte de la instrumen-

tación sobre el depósito. Honda quiso en todo momento aportar a las primeras GL 1000, pese a comercializarlas finalmente como modelos desprovistos de protección aerodinámica, una aureola de moto de lujo y de exclusividad. De ahí que se pudieran encontrar anuncios como el que veis sobre estas líneas y que no se dejase de modificar la base original del producto año tras año, para contentar a una clientela de lo más exigente.



A finales de 1979 se mostraba la segunda generación de las Gold Wing, que constaría de una big naked similar a la de 999 c.c., pero con un nuevo motor llevado hasta los 1.085 c.c. (81 CV a 7.000 rpm y 88 Nm a 5.500) y de dos versiones denominadas Interstate y Aspencade. Estas dos eran, por fin, dos verdaderas motos destinadas al turismo de altos vuelos, con enormes carenados, grandes asientos separados para conductor y acompañante y maletas. La Interstate llegó al mercado junto a la GL 1100 básica, mientras que la Aspencade nació de cara a 1982, con tres frenos de disco ventilados, equipo de radio estéreo, radio de tipo CB y pintura de dos tonos.

## 1980-1983 GL1100 Gold Wing

## 1984-1987 GL1200 Gold Wing

Tras cuatro años de versiones ruterías de la 1100, Honda introdujo grandes mejoras en los motores, que llevó hasta los 1.182 c.c. en busca de mayores cifras de potencia y par. Para ello se llevaron sus cotas hasta 75,5 x 66,0 mm y se alimentó el boxer mediante carburadores Keihin CV de 32 mm (que, curiosamente, tenían el mismo tamaño que los que se incorporaban en las primeras GL 1000). Se añadió un embrague de accionamiento hidráulico, así como taqués también hidráulicos en las válvulas, lo que reducía mucho el mantenimiento al no requerir de ajuste periódico. Las versiones Interstate y Aspencade iniciales se complementaron en 1985 con una Limited Edition que contaba con suspensión autonivelante y, sobre todo, con una primitiva inyección electrónica que provenía de las CX 500 y 650 Turbo.



**1987-2000**

GL1500 Gold Wing



La cuarta generación de las Gold Wing llegó tras un exhaustivo período de test y desarrollo que constó de nada menos que sesenta fases, a lo largo de las cuales se construyeron quince motocicletas distintas. Tras completar todos los estudios pertinentes, se acabó por decidir que había llegado el momento de retomar la idea de incorporar el motor de seis cilindros, algo que se tuvo que desestimar durante el

desarrollo de la primera GL 1000 por considerarlo entonces demasiado voluminoso y pesado. El flat six SOHC tenía unas cotas de 71,0 x 64,0 mm, con una potencia de 100 CV a 5.200 rpm y un par motor de 150 Nm a 4.000. La caja de cambios, de cinco relaciones, incluía una marcha atrás eléctrica y fue la base sobre la que se fueron desarrollando lujosas versiones como la Aspencade, la SE o la Interstate.

**2001-2010**

GL1800 Gold Wing



La quinta generación de las GL se estrenó con esta 1800, la última de las construidas en la emblemática factoría de Marysville, Ohio (EE.UU.). Disponía de un bastidor de aluminio compuesto por 31 elementos, prácticamente la mitad que el número de piezas que componían el chasis de la anterior generación. De ese modo se logró una drástica reducción del peso, algo que, junto con la llegada de un motor que subía de cilindrada hasta los 1.832 c.c. (118 CV y 167 Nm como valores máximos de potencia y par).

Entre las numerosas opciones, ofreció el ABS por vez primera y contó desde 2006 con la posibilidad de incluir en su instrumental un sistema de navegación, así como airbag.

## 2004

### Valkyrie Rune



No era la primera vez que Honda creaba una big cruiser partiendo de la Gold Wing (la primera GL 1500 C Valkyrie databa de 1996), pero hemos creído interesante mostrar este experimento realizado por y para el mercado yanqui, tras las buenas críticas recibidas por un prototipo denominado T2 que se paseó por los salones y exhibiciones de los States dos años antes. Su enorme distancia entre ejes, de 1.750 mm, y su horquilla de paralelogramos, la convertían en la moto más larga creada por Honda hasta el momento.

## 2014

### Valkyrie F6C



En el Tokyo Motor Show de 2013 se mostró esta versión muscle bike de la GL 1800 y, en el mes de noviembre de ese mismo año, entró en producción: es la última –por ahora– Valkyrie, denominada F6C en los mercados europeos, con el mismo conjunto de motor y chasis de la Gold Wing 2012, salvo por los retoques que se introdujeron en los recorridos y tarados de las suspensiones y por los cambios en medida de neumáticos para contentar a los amantes de las grandes preparaciones.

## 2012-2017

### GL1800 Gold Wing



A finales de 2009, con la producción de 2010 ya lista, se decidió que se cerraría la planta de Marysville y que la producción de las Gold Wing se trasladaría a Kumamoto, en Japón. En 2012 se empezaron a fabricar allí tras introducir en ellas ciertas modificaciones en la carrocería, en las male-

tas, en la instrumentación, en el navegador y en el equipo de sonido (la estandarización de los archivos mp3 y de los dispositivos de tipo iPod dejaron obsoleto el anterior equipo). Así llegó hasta hace dos temporadas, cuando se presentó la sexta y última generación.



## 2018-2019

### GL1800 Gold Wing DCT

El pasado año llegó una verdadera revolución a la saga: por vez primera se incorporó en la Gold Wing una suspensión delantera de tipo alternativo, con un vistoso sistema de doble trapecio en lugar de las horquillas que siempre se habían empleado en ellas. Todo el rediseño fue orientado a que la nueva Gold Wing fuese mucho más compacta y ligera, pese a perder por ello algo de capacidad de carga.

El motor, completamente nuevo, cuenta con cotas absolutamente cuadradas (73,0 x 73,0 mm de diámetro por carrera para cada uno de sus seis cilindros) y culatas multiválvulas por vez primera. Dispone de todas las asistencias y posibilidades de configuración que hoy en día posibilita la electrónica, pero eso no es la gran novedad del boxer, ya que toda la atención la capta la opción de escogerlo con la caja de cambios de tipo DCT, semiautomática secuencial de doble embrague, de siete relaciones y marcha atrás. El rendimiento máximo se cifra en 126 CV a 5.500 rpm, para un par máximo de 170 Nm a tan solo 4.500 giros de cigüeñal. Los ritmos de cruce se suceden, de ese modo, con un menor consumo y nivel sonoro del que puedas imaginar de un motor de 1,8 litros de cilindrada. Se sigue ofreciendo la posibilidad de incorporar airbag, de manera que la Gold Wing sigue siendo la única moto del mercado en disponer de dicho elemento de seguridad. La instrumentación adopta entre los dos grandes relojes una pantalla TFT a color de 7" con todas las funciones imaginables: ajuste de las suspensiones, control del sistema de navegación y del de audio incluidos. Todo el lujo del mundo para un vehículo con el que viajar sin que las horas se acumulen.



## 2013-2018

### F6B-F6B Deluxe

En 2013, la moda de las Bagger llevaba años llevando a los fabricantes americanos a producir modelos con la pantalla muy baja y desprovista de top case, con zaga siguiendo unas líneas descendentes: Harley-Davidson y la extinta Victory conseguían colocar en el mercado americano una notable cantidad de unidades de algunos de sus modelos más extravagantes si seguían este concepto. Eso llevó a Honda a desarrollar esta especial versión de la Gold Wing 1800 a base de cambiar el parabrisas por una escueta visera, de eliminar la gran maleta central, de cambiar la práctica totalidad

de los elementos cromados por otros equivalentes, pero rematados en color negro mate, y de suprimir la marcha atrás de su motor. El invento en cuestión se desdobló en dos versiones, F6B y F6B Deluxe (en la imagen), cuya única diferencia notable era la presencia del respaldo en la versión Deluxe. Las modas imperan en muchas ocasiones sobre la razón, porque si una Gold Wing está especialmente diseñada para algo, es para viajar a dúo con mucha capacidad de carga y un enorme nivel de confort, y precisamente eso es lo que se perdía con esta variante. Pero para gustos, colores...

