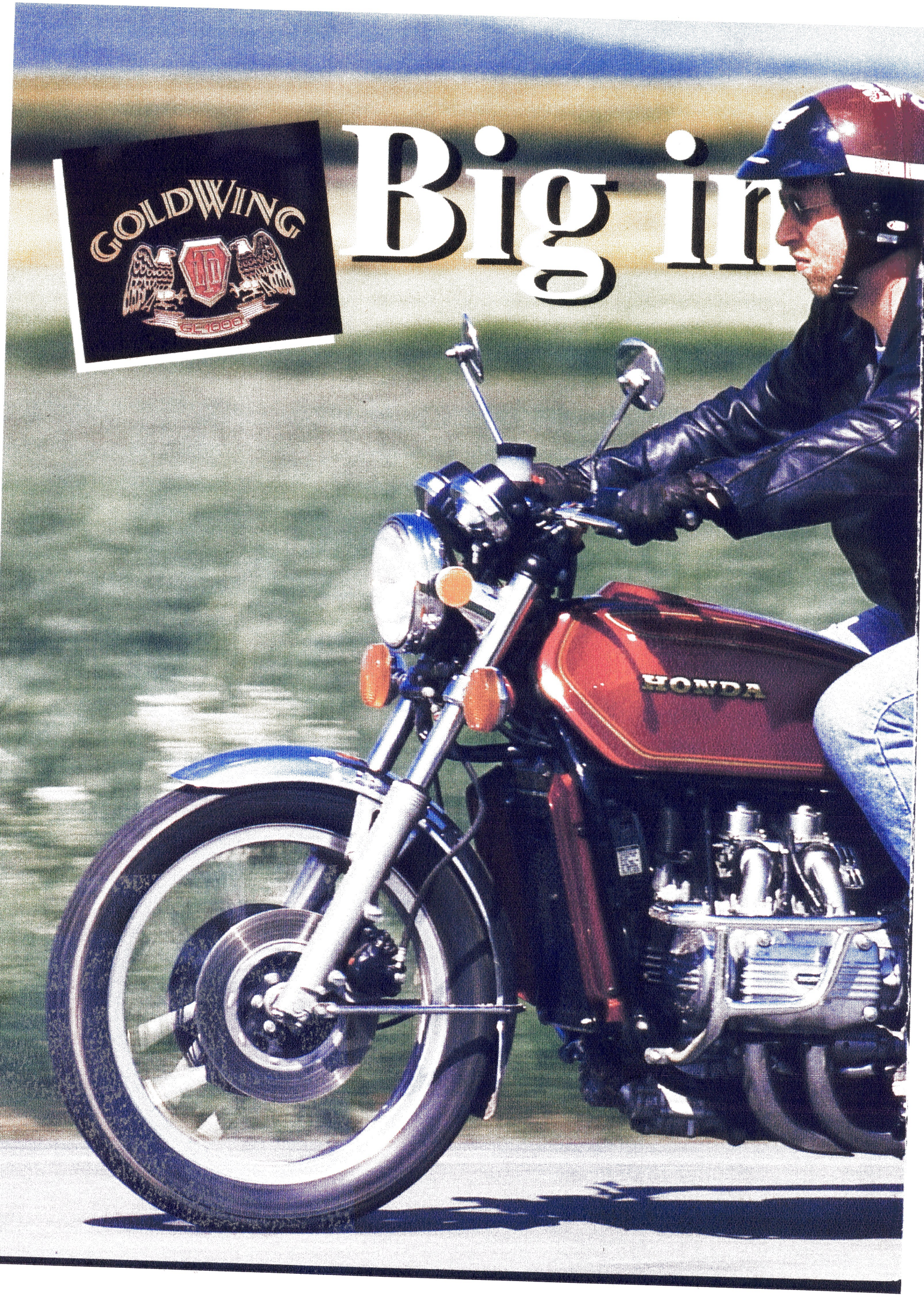
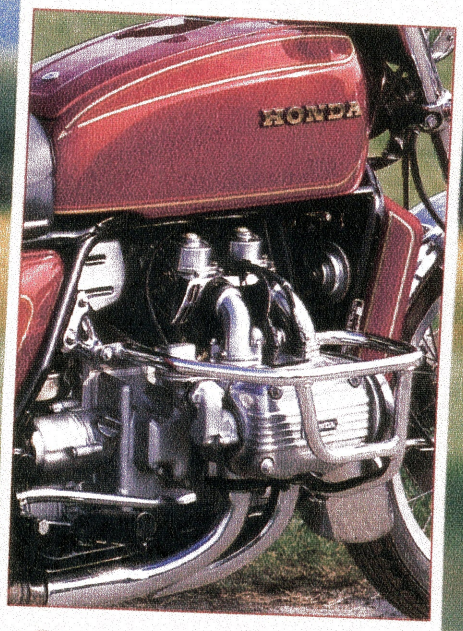

GOLDWING
GL1000
Big in
HONDA

Japan

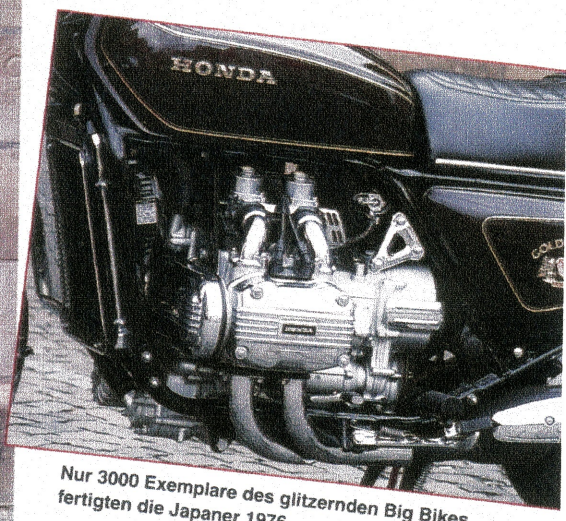


Seit Mitte der Sechziger hat Honda in der Zweiradwelt ein Wörtchen mitzureden. Erst war es die CB 450, danach die CB 750 Four und anschließend die GL 1000 Gold Wing, mit der das japanische Werk Maßstäbe setzte. In diesem Jahr feiert das Dickschiff seinen 20. Geburtstag. Grund genug, in den Kinderalben des Big-Bikes zu blättern.

Anfang der Siebziger kroch der deutsche Motorradmarkt am Boden. Kaum jemand rechnete dem Zweirad noch große Chancen aus – bis zum Herbst 1972. Verbuchte der Handel im Vorjahr noch eine Minusbilanz, ging es nun plötzlich bergauf. Wer das Motorrad für tot erklärt hatte, wurde auf der IFMA 1972 in Köln eines besseren belehrt. „Größer, stärker, schneller" – keine Aussage hätte die Show besser treffen können. Aussteller aus der ganzen Welt waren gekommen, die Zuschauerzahlen brachen jeden Rekord.

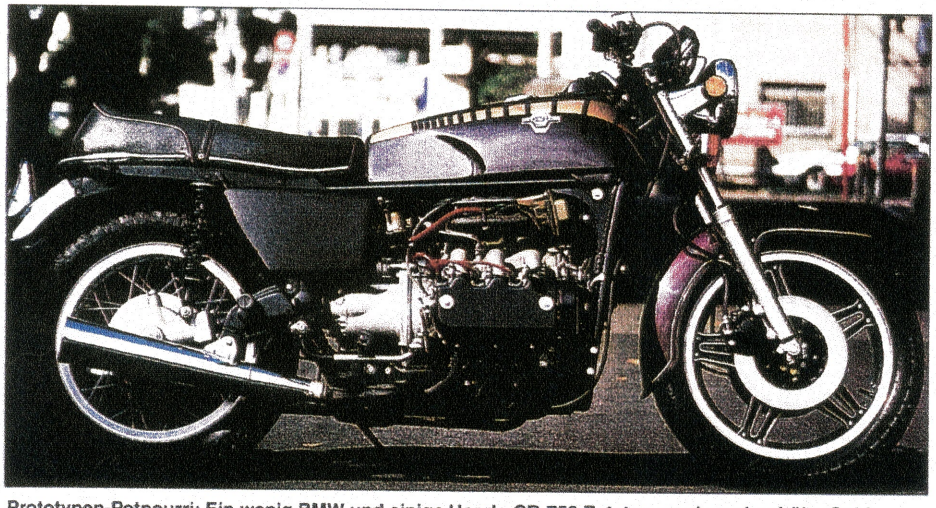
Englische Hersteller trumpften noch einmal mit ihren 750er Topmodellen BSA Rocket 3, Triumph Trident und Norton Commando auf. Ducati, Moto Guzzi, Benelli, Laverda und MV Agusta zeigten brandneue Maschinen

Parallel zur Gold Wing GL 1000 K1 präsentiere Honda 1976 das Jubiläumsmodell „LTD". Das chromverzierte Dickschiff rollte auf gold-eloxierten Felgen und gilt als Vorreiter der Softchopper-Welle.



Nur 3000 Exemplare des glitzernden Big Bikes fertigten die Japaner 1976.

Im stolzen Preis von knapp 11.000 Mark war auch ein recht edles Bordwerkzeug enthalten.



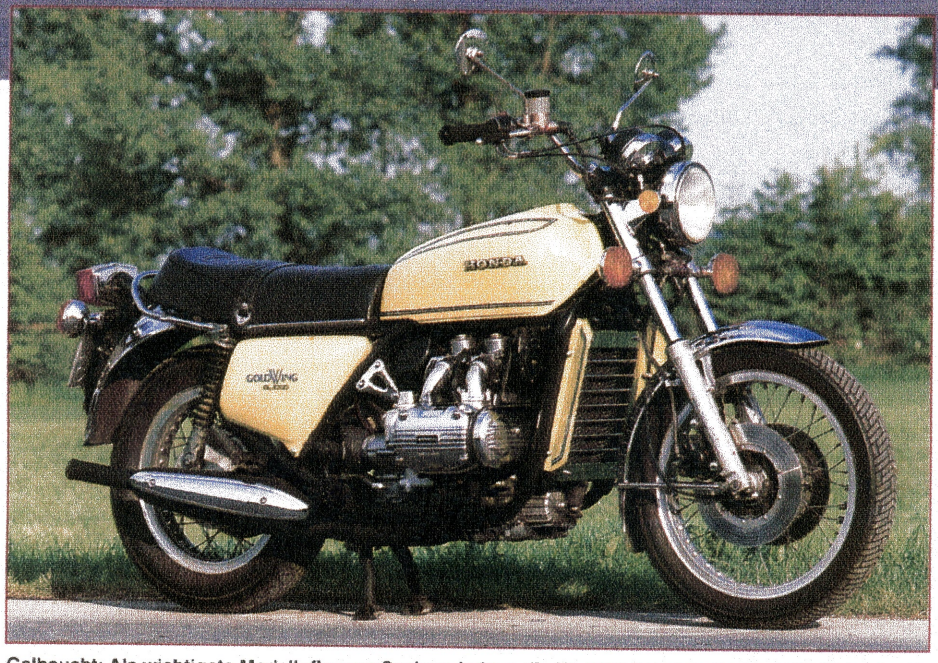
Prototypen-Potpourri: Ein wenig BMW und einige Honda-CB-750-Zutaten ergaben eine frühe Gold-Wing-Studie mit Sechszylindermotor. Die Maschine war ihrer Zeit jedoch zu weit voraus.

mit Zwei-, Drei- und Vierzylinder-Viertaktmotoren, die mit 1000 ccm und gut 80 PS protzten. Mit großem Halali bliesen die vier japanischen Firmen zur Eroberung des europäischen Marktes. Von Yamaha gab's neben den pfeilschnellen 250er und 350er Zweitaktern die kernigen Viertakttwins XS 650 und TX 750, Honda hatte der erfolgreichen CB 750 die CB 500 Four zur Seite gestellt, Suzuki blieb mit der neuen GT 380, GT 550 und GT 750 auf Zweitaktkurs. Auch Kawasaki ließ sich nicht lumpen. Hatte die 500 H1 Mach III bereits im Herbst 1968 für Aufregung gesorgt, umfaßte die Dreizylinder-Zweitaktpalette nun die 250 S1 Mach I, 350 S2 Mach II, 500 H1B Mach III und 750 H2 Mach VI. Obendrein präsentierte das Werk die Z1 mit 903 ccm und 82 PS! Jeder schaute auf die neue Supermaschine – zum Leidwesen von Soichiro Honda. Schließlich war er es gewesen, der 1965 mit der CB 450 und vier Jahre später mit der CB 750 Four Zweiradgeschichte geschrieben hatte.

Hondas Antwort war schnell gefunden. Noch im Dezember 1972 stürzten sich die Versuchsingenieure bei R&D (Research & Development Center) auf die neue Herausforderung. Gemäß dem Auftrag „machen, was machbar ist", begab man sich an die Entwicklung eines sportlichen Supertourers. Es sollte der „King of the Motorcycles" werden, der in jeglicher Hinsicht die sportliche Kawasaki Z1 übertraf, aber auch jenen exzellenten Tourenkomfort besaß, den bisher nur eine BMW zu bieten hatte. Der geniale Ingenieur Soichiro Irimajiri übernahm die Leitung des Projekts mit dem internen Codenamen M1. Irimajiri San war der richtige Mann für diese Aufgabe, als 24jähriger hatte er bereits 1964 die Sechszylinder-Werksrennmaschine RC 164 (siehe OLDTIMER-MARKT 9/94) konstruiert. So wundert es nicht, daß der Viertaktspezialist wieder ein Sechszylindertriebwerk entwarf. Diesmal allerdings nicht als dohc-Reihenmotor, sondern als längsliegendes, flüssigkeitsgekühltes ohc-Sechszylinder-Boxeraggregat mit stattlichen 1470 ccm Hubraum. Das neue Aggregat setzte Maßstäbe. Zwar betrug die Leistung nur 61 PS bei 7500 U/min, dafür lief der Sechszylinder seidenweich und verfügte über ein sehr breites Drehzahlband.

Um den Prototyp rasch auf die Räder stellen zu können, bedienten sich die japanischen Konstrukteure erprobter BMW-Bauteile. Das Vierganggetriebe samt Hinterradschwinge mit Kardanantrieb, Hinterrad, Federbeinen, Sitzbank sowie den Endschalldämpfern „borgte" sich die Crew kurzerhand von einer R 75/5. Eingebaut wurde das „Joint venture"-Triebwerk in einen stabilen Doppelrohrrahmen mit abschraubbaren Unterzügen, die Vorderpartie nahm man aus dem CB-750-Ersatzteillager. Im Fahrbetrieb erfüllte das 220 Kilogramm schwere Bike seine Aufgabe glänzend. Niedertouriges Dahingleiten war ebenso möglich wie eine sportliche Fahrweise. Den Sprint über die Viertelmeile bewältigte die AOK, wie die Honda-Mannen den Prototyp inzwischen bezeichnete, in nur 12,4 Sekunden. Ein Wert, den selbst die CB 750 nicht erreichte.

Trotz positiver Testergebnisse sollte die AOK jedoch nie in Serie gehen, sie war ihrer Zeit schlicht um Jahre voraus. Doch damit war das Projekt Supertourer nicht gestorben. Honda war im Zugzwang und mußte schnellstens ein neues Motorrad präsentieren. An das Sechszylinderprojekt traute man sich offensichtlich noch nicht heran, so fiel die Entscheidung zugunsten eines Vierzylinderaggregates. Die Arbeit begann also wieder von vorn, etliche Entwicklungserkenntnisse, wie zum Beispiel Wasserkühlung und Kardanantrieb, ließen sich jedoch übernehmen. Es entstand ein glattflächiger, flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Boxermotor mit 999 ccm Volumen, der mit bisher bekannten Motorradtriebwerken wenig zu tun hatte. Nicht ohne Grund. Honda wollte ja nicht nur mit der technischen Ausführung des neuen GL-1000-Gold-Wing-Paradepferds einen weiteren Meilenstein setzen. Auch hinsichtlich der Pflege, Wartung und Instandsetzung



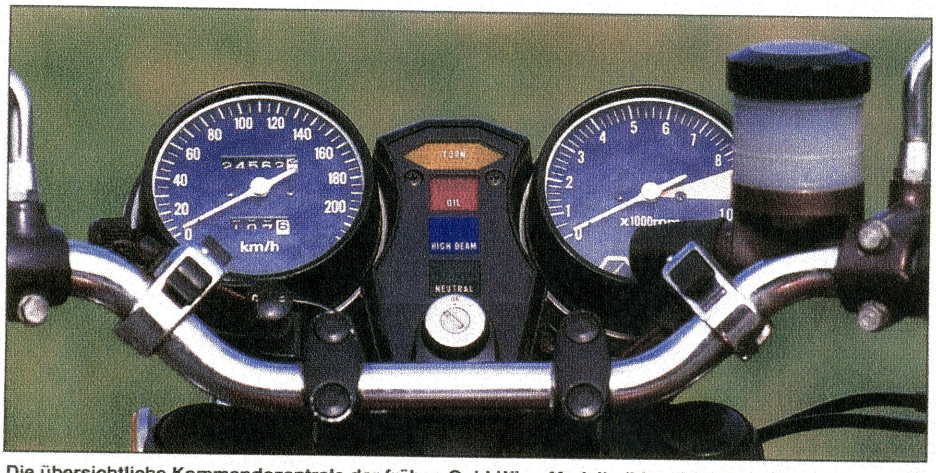
Gelbsucht: Als wichtigste Modellpflegemaßnahme bekam die K1 1976 Schrägrollenlager im Steuerkopf spendiert sowie eine modifizierte Sitzbank. Nicht „modifiziert" wurde der Preis von 9300 Mark.

sollte das Triebwerk den alten Zopf, vom ständig schlossernden, ölverschmierten Motorradfahrer abschneiden.

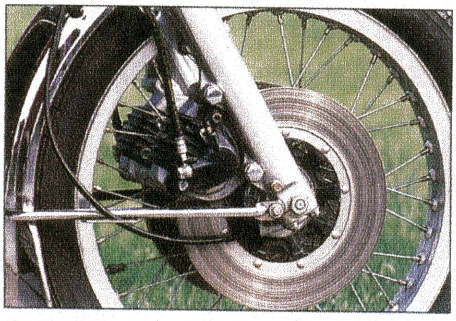
Für ihr „perfektes Motorrad" wählten die Techniker daher zum Teil unkonventionelle Wege. Im vertikal getrennten Motorgehäuse aus Leichtmetallguß drehte sich die geschmiedete Kurbelwelle in drei Gleitlagern, als hinteres Führungslager diente ein Kugellager. Der Hubzapfenversatz betrug 180 Grad, jedes Pleuel lief auf seinem eigenen Hubzapfen. Den Zahnriemenantrieb für die obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe hatten die Ingenieure aus dem Pkw-Bau abgekupfert. Die Einlaßkanäle zeigten nach oben, der Auslaß nach unten. Für den Gaswechsel waren pro Brennraum zwei Ventile zuständig, die via Kipphebel aktiviert wurden. Vier Keihin-Gleichdruck-Vergaser mit 32 Millimeter Durchlaß besorgten die Gemischaufbereitung, die Entsorgung der Abgase geschah durch je einen, rechts und links am Fahrzeugheck montierten Schalldämpfer. Der Kurzhuber mit 72 Millimeter Bohrung und 61,4 Millimeter Hub leistete stramme 82 PS bei 7500 U/min, das maximale Drehmoment von 8,2 mkp lag bei 6500 U/min an.

War das Boxer-Prinzip als solches nichts neues, verdiente der 106 Kilogramm schwere GL-1000-Motor dennoch nähere Beachtung. Primärantrieb, Mehrscheibenkupplung, Getriebeeinheit sowie Generator befand sich gemeinsam in einem kompakten Motorblock. Für diese Konstruktion waren etliche Zahnräder, Hilfswellen und Antriebsketten vorgesehen, denn das Fünfganggetriebe befand sich nicht wie üblich hinter dem Motor, sondern lag aus Platzgründen und um den Schwerpunkt zu optimieren, unter der Kurbelwelle. Damit das Triebwerk auch tatsächlich vibrationsarm lief und um das störende Rückdrehmoment weitgehend zu eliminieren, war die Schwungmasse aufgeteilt. Auf einer separaten Welle lief gegen die Drehrichtung des Kurbeltriebes der 4,5 Kilogramm schwere Generator mit dem Anlasserfreilauf. Den Antrieb des Generators übernahmen Zahnräder, der Kraftfluß vom Anlasser zum Anlasserfreilauf wurde über eine Kette hergestellt. Als Primärantrieb diente eine Endlos-Zahnkette, die Mehrscheibenkupplung drehte im Ölbad. Der Kardanantrieb war mittlerweile bei Honda selbst entwickelt worden.

Revolutionär war die Dimension des dicken 4.50-H-17-Achterpneus. Mit dieser Gummiwalze ließ sich das hohe Fahrzeuggewicht von 295 kg plus einer Zuladung von 176 kg realisieren. Ebenfalls außergewöhnlich war die Lage des Kraftstofftanks im Rahmendreieck unter der Sitzbank. Dieser Platz war zwingend notwendig, da über dem Triebwerk kaum noch Platz war: Rahmenrohre, Luftfilterkasten und ein

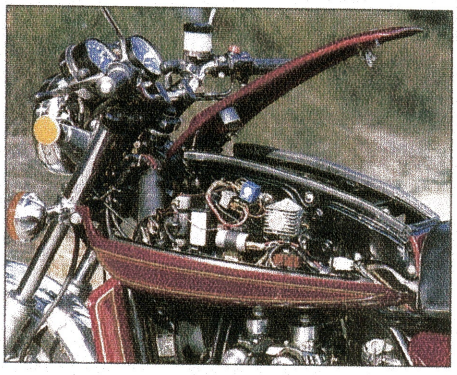


Die übersichtliche Kommandozentrale der frühen Gold-Wing-Modelle (hier die K2) verkörperte japanischen Standard. Modernste Elektronik und Digital-Technik sollten erst Jahre später Einzug halten.

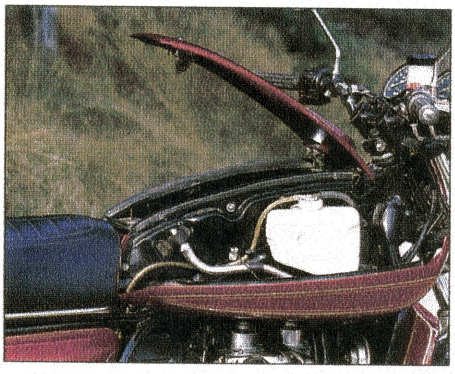


Greif zu! Eine Doppelscheibenanlage im Vorderrad kämpfte gegen die „Fettpolster" der K2.

Die markante Auspuffanlage hatte mit dem wassergekühlten Flüsteraggregat leichtes Spiel.



Große Klappe: Die voluminöse Tankattrappe brachte in den Siebzigern wohl manchen ...



... Tankwart zum Verzweifeln. Hier fand nämlich Elektrik und Luftfilter Unterschlupf.

Teil der elektrischen Ausrüstung hatten sich hier bereits breitgemacht. Um aber den Schein zu wahren, wurde kurzerhand eine Tankattrappe konstruiert. Fortschrittlich war die Bremsanlage. Am vorderen 3.50-H-19- Speichenrad mit Alu-Felge war eine Doppelscheibenbremse mit 232 Millimeter Durchmesser, hinten eine 250er Scheibe montiert. Als weitere Schmankerl gelten die Benzinpumpe, die durch die tiefe Lage des Tanks erforderlich wurde, und die Benzinuhr auf der Tankattrappe.

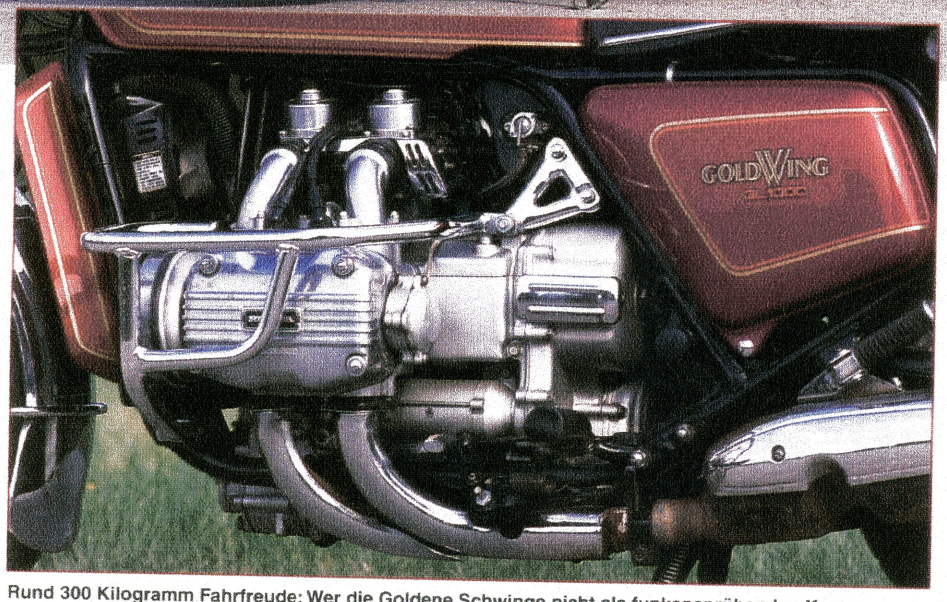
Natürlich hatte es einige Zeit gedauert, bis die Gold Wing serienreif war, zunächst wurde mit verschiedenen Tank- und Sitzbankformen sowie schmalen und breiten Radabdeckungen experimentiert, auch gab es eine Studie mit lenkerfester Halbverkleidung, ein Prototyp mit Gußfelgen und sogar einen mit verchromter 4-in-4-Auspuffanlage. Geheime Testfahrten erfolgten in Japan, in den USA und auch auf deutschen Straßen. Im Herbst 1974 waren alle Versuche abgeschlossen und die endgültige Ausführung für eine Fließbandproduktion festgelegt, als Zeitpunkt der Präsentation wählte man die IFMA in Köln. Stand bei der Motorradshow 1972 die Kawasaki Z1 im Rampenlicht, feierte hier zwei Jahre später die Honda GL 1000 Gold Wing Weltpremiere. Doch die Euphorie, die damals eine Z1 ausgelöst hatte, erreichte Hondas Supertourer nicht.

Die Meinung über das Dickschiff teilte sich. Die einen lehnten das neumoderne „Auto-Motorrad" von vornherein ab. Sie wetterten über sein Aussehen, die komplizierte Technik und das hohe Gewicht. Wer mit dieser Maschine eine Panne hat, könne weder die Vergaser noch die Zündung selbst einstellen. An diesem Motorrad, so orakelten die Windgesichter, werden sich die Abschleppdienste und Werkstätten eine goldene Nase verdienen. Doch nicht alle dachten so: Endlich haben es die Japaner fertiggebracht, frohlockten Tourenfahrer und Weltenbummler, ein leistungs- und hubraumstarkes Reisemotorrad mit Kardanantrieb auf den Markt zu bringen. Und genau für diese Käuferschicht war die GL 1000 wie geschaffen, auch wenn Honda die Gold Wing zunächst als Supersporttourer verkaufen wollte.

Gleich nach der Präsentation überschlug sich die Fachpresse. In ihren Artikeln lobten die Redakteure Hondas Mut zum neuen Konzept und stellten Spekulationen über die Fahreigenschaften des 82-PS-Bikes auf. Bis die neue GL 1000 K0 Gold Wing jedoch offiziell über deutsche Straßen schwebte, sollte es Sommer 1975 werden. Mit den ersten Fahrberichten konnte Honda zufrieden sein. Einstimmig schwärmten Tester vom weichen, vibrationsfreien Motorlauf und dem kräftigen Durchzug. Noch nie hätte es ein Motorrad gegeben, mit dem man so bequem und leise fahren könne. Die Flüssigkeitskühlung stabilisierte nicht nur die Motortemperatur, der Wassermantel dämpfte auch die mechanischen Geräusche. Zwar sei die Gold Wing mit 295 Kilogramm nicht gerade ein Leichtgewicht, doch war der Koloß erst am Rollen, ließ sich vom Gewicht kaum etwas spüren. Der niedrige Schwerpunkt machte die Maschine tatsächlich erstaunlich handlich.

Lob erntete die Maschine für lange Autobahntouren. Im Vergleich zu den Kardanmaschinen von BMW und Moto Guzzi sammelte die GL jede Menge Pluspunkte. Doch die Tester und etliche Gold-Wing-Besitzer mußten ihren ersten Eindruck schnell revidieren. Ließ der Pilot die Maschine mit vollem Karacho über den Asphalt sausen, konnte ihm rasch Angst und Bange werden. In langgezogenen Autobahnkurven sowie auf Quer- oder Längsrillen begann das Fahrwerk recht furchterregend zu wackeln. So konnte es durchaus passieren, daß der Fahrer zum Abfangen der GL die gesamte Straßenbreite benötigte. Schnelles Kurvenfahren und die hiermit verbundene Schräglage mochte das Topmodell überhaupt nicht – schon bei geringer Neigung setzten Schalldämpfer und Fußraste funkensprühend auf.

Daß die GL 1000 nichts für Heizer war, sprach sich in Windeseile herum. Doch es sollte noch viel schlimmer kommen. Zwischen September 1977 und Juli 1978 ereigneten sich mit der GL 1000 drei schwere Unfälle, einer davon mit tödlichem Ausgang. Die spektakulären Unglücke lösten eine Reihe von Prozessen aus, bei denen es letztendlich um die Produkthaftung von Zubehörteilen ging. An allen drei GL-Maschinen waren nämlich lenkerfeste Zusatzverkleidung – mit TÜV-Gutachten, versteht sich – montiert. Die Geschädigten oder ihre Angehörigen verklagten Honda, es wurden Gutachten und Gegengutachten erstellt und zahlreiche Zeugen vernommen. Zunächst gelang es den verantwortlichen Firmenvertretern, den Kopf aus der Schlinge zu ziehen. Sie erbrachten den Nachweis, daß nicht das Motorrad, sondern die Verkleidung Schuld an den Unfällen sei. Dennoch, der ADAC warnte seine Leser vor dem Monster-Tourer, und sogar das Nachrichtenmagazin *Der Spiegel* berichtete über die Vorfälle. Die Sache war für Honda allerdings längst nicht durchgestanden. Der Bundesgerichtshof in Karlsruhe vertrat 1989 in seinem



Rund 300 Kilogramm Fahrfreude: Wer die Goldene Schwinge nicht als funkensprühenden Kurvenkratzer, sondern als komfortablen Tourer verstand, lernte schnell die Vorzüge der dicken Lady kennen.

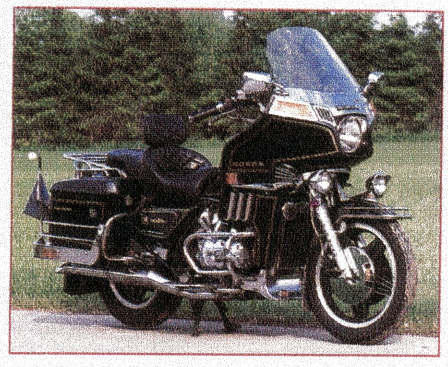
Urteil die Ansicht, daß auch den Fahrzeughersteller eine Schuld treffe. Auch TÜV-geprüfte Zubehörbauteile, die nachträglich an ein Fahrzeug geschraubt werden, müssen vom Hersteller getestet und freigegeben werden. Ein Urteil, das gravierende Auswirkungen auf die gesamte Motorradbranche hatte.

Bis Ende 1980 blieb die Einlitermaschine im Angebot, 3620 Käufer erwarben den Sechszentner-Boliden. 1975 war es die GL 1000 K0, 1976 die GL 1000 K1 und parallel dazu die GL 1000 LTD, 1977 die GL 1000 K2 und ab 1978 die GL 1000 K3 und zum Schluß die K4. Optisch unterschieden sich die Modelle in ihrer Lackierung, ab der K3 drehten sich ComStar-Felgen im Dickschiff, die Leistung sackte 1978 auf 78 PS. Kenner werden jetzt das Auflisten etlicher Modifikationen erwarten. Doch sämtliche Änderungen würden den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Aus diesem Grund sollen hier nur die wichtigsten genannt werden. Von der K0 wollte Honda 60.000 Einheiten bauen, tatsächlich wurden es aber nur 5000 Maschinen. Bei uns kostete der Highway-Runner 1975 rund 9300 Mark. Die wichtigste Modellpflege zur K1 war 1976 eine neue Sitzbank und das Schrägrollenlager im Steuerkopf, der Preis blieb bei 9300 Mark. Parallel zur GL 1000 K1 gab es in diesem Jahr das nur 3000mal produzierte Jubiläumsmodell LTD. Für knapp 11.000 Mark wurden rund 500 Maschinen in Deutschland verkauft.

Ab 1977, der GL 1000 K2, gab es eine neue Lackierung, das Bike kostet jetzt nur noch 8300 Mark. Auf die K2 folgte 1978 die K3, und 1979 debütierte die kaum geänderte K4. Beide Maschinen, K3 und K4, sind an der komplett verchromten Auspuffanlage, den ComStar-Felgen sowie den Instrumenten auf der Tankattrappe zu erkennen. Ein besseres Fahrverhalten sollte der verstärkte Rahmen bewirken. Vergaser mit 31 statt 32 Millimeter Durchlaß, geänderte Steuerzeiten sowie Zündanlage sorgten für mehr Dampf aus dem Keller, ließen die Spitzenleistung allerdings von 82 auf 78 PS sinken. 1978 gab es die K3 für 7250 Mark, 1979 für 8760 Mark, und 1980 fiel der Preis für das Auslaufmodell auf unter 7000 Mark. Kein Wunder: Die neue GL 1100 stand ab Mitte 1980 bei den Händlern im Schaufenster. Eine neue GL-Ära hatte begonnen.

Zweifellos hatte Soichiro Honda mit der GL 1000 Gold Wing wieder mal einen Meilenstein in der Motorradgeschichte gesetzt. Dieser Meilenstein war allerdings nicht makellos. Durch die Unfälle und die damit verbundenen Gerichtsverfahren war das Motorrad in Verruf geraten. Kein Mensch sprach mehr vom sportlichen Supertourer, die Honda-Leute am allerwenigsten. Und so wurde 1980 aus der agilen GL 1000 der Luxus-Tourer GL 1100 Gold Wing. Für die deutsche Kundschaft hatte man den Tourer als „nackten" Softchopper konzipiert. Der Motor war ein alter Bekannter aus der GL 1000, für den Einsatz im neuen Flaggschiff wurde er jedoch gründlich überarbeitet. Durch die Vergrößerung der Zylinderbohrung

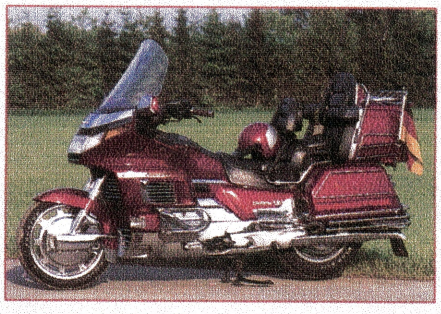
Darf's ein wenig mehr sein?



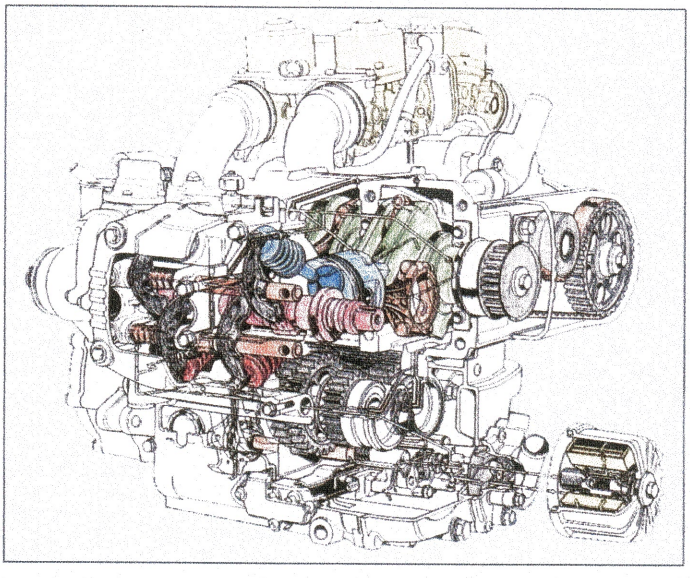
Kaum eine Gold Wing bleibt, wie sie einst aus dem Werk rollte. Wie bei kaum einem anderen...

...Motorrad blüht hier das Geschäft mit dem Zubehörhandel. Dabei sind die schweren...

...„Musikdampfer" bereits seienmäßig mit einer sehr üppigen Ausstattung versehen. Und...



...damit sich das Ganze auch noch rangieren läßt, gibt's jetzt sogar einen Rückwärtsgang!



Quell der Freude: Der seidenweich laufende Vierzylinder-Boxermotor war stets über jeden Zweifel erhaben. Seine Laufkultur prädestinierte das Triebwerk für komfortables Tourenfahren.

von 72 auf 75 Millimeter ergab sich ein Hubraum von 1085 ccm. Geänderte Steuerzeiten, eine kontaktlose elektronische CDI-Zündanlage, neue 30er Keihin-Gleichdruckvergaser steigerten die Leistung auf 83 PS bei 7500 U/min und verbesserten das maximale Drehmoment auf 9,2 mkp bei 5500 U/min. Gleichfalls verstärkten die Techniker Kupplung, Getriebe und Kardanantrieb. Mit dieser Kur hatte man nicht nur die Standfestigkeit des Triebwerkes verbessert, der Motor verfügte nun über einen noch besseren Durchzug. Auch das Fahrwerk wurde hinsichtlich des Leistungszuwachses überarbeitet und die Rahmengeometrie gleich mit geändert. Der Radstand betrug anstatt 1560 nun 1605 Millimeter, den Nachlauf wuchs von 120 auf 135 Millimeter.

Für bessere Fahrstabilität sorgten darüber hinaus Felgen aus der neuen ComStar-Generation, bei denen die Leichtmetallspeichen mit den Schnittkanten nach außen zeigten. Die Laufräder führten nun Dunlop-Niederquerschnittsreifen, vorne ein 110/90-H-19-Pneu, hinten eine 130/90-H-17-Walze. Für Fahrkomfort sorgten eine luftunterstützte Telegabel und ebenfalls luftunterstützte Federbeine. Nachdem die Gold Wing nun klar als solides Tourenmotorrad verkauft wurde, regte sich auch niemand mehr über zuwenig Schräglagenfreiheit oder das hohe Gewicht auf.

Dennoch waren Anfang der achtziger Jahre die Gold Wing Fahrer hierzulande mit der neuen GL 1100 unzufrieden. Was ihnen fehlte, waren Verkleidung, Packtaschen und Topcase – eine Tourenausstattung, die bei der GL 1100 Gold Wing Interstate in den USA zum Standard gehörte. Kein Wunder, der Luxusliner wurde mittlerweile in der Honda-Fabrik in Marysville im US-Staat Ohio produziert. Für das japanische Unternehmen war der US-Markt sehr wichtig, auch wollte man die Gold Wing auf die Bedürfnisse der amerikanischen Biker abstimmen. Und so wurde sie im Laufe der nächsten Jahre zu einem Luxus-Appartement auf zwei Rädern, zu einem Motorrad, das eigentlich noch viel zu jung ist, um in einer Oldtimer-Zeitschrift erwähnt zu werden. Doch um die Story zu vervollständigen, wollen wir noch einen Blick auf die weiteren Modelle werfen.

Bereits 1981 wagte es Honda, die Gold Wing auch in Deutschland, nun als GL 1100 DB mit Vollverkleidung anzubieten. Schließlich präsentierte Honda im Herbst 1981 die GL 1100 Aspencade. Der erste japanische Supersporttourer mit wassergekühltem Vierzylindermotor und Kardanantrieb von 1974 hatte sich zum luxuriösen, amerikanischen Straßenkreuzer entwickelt. Die Aspencade war mit Technik und Zubehör gespickt. Serienmäßig gab's Bordkompressor, Radio/Kassettenrecorder, CB-Funk und selbstverständlich den Schminkspiegel im Topcase. Was dem 317 Kilogramm schweren Reisedampfer allerdings jetzt noch fehlte, war der Rückwärtsgang.

Die Aspencade verfügte nun über ein Integralbremssystem mit innenbelüfteten Bremsscheiben, Gußfelgen, Gabelstabilisator, eine Telegabel mit Anti-Dive-System, und anstelle der konventionellen Instrumente zeigte ein digitales Informationsbord an, was Sache ist. Zehn Jahre nach der ersten GL brachte Honda Amerika die GL 1200 auf den Markt. Nun mit 1182 ccm, 94 PS, hydraulischem Ventilspielausgleich, einem nochmals verbesserten Fahrwerk mit 16 Zoll Vorderrad und 15 Zoll Hinterradreifen. Vom 1200er-Modell gab es die GL 1200, GL 1200 Interstate und als Highlight die GL 1200 Aspencade.

In den nächsten vier Jahren legten die amerikanisch/japanischen Gold-Wing-Konstrukteure noch einige Briketts nach. 1985 wurde die GL 1200 Limited Edition und 1986 die GL 1200 Aspencade SE-i mit computergesteuerter Benzineinspritzung ausgestattet. Doch aufgrund einiger technischer Probleme nahm Honda die Einspritzversion nach zwei Jahren wieder aus dem Angebot.

Der größte und letzte Evolutionsschritt in der GL-Baureihe erfolgte 1988 mit der GL 1500/6. Rund 14 Jahre, nachdem Soichiro Irimajiri seine Sechszylinder-AOK gebaut hatte, rollte jetzt tatsächlich die Gold Wing mit flüssigkeitsgekühltem Sechszylinder-Viertaktmotor vom Band. Mit allem erdenklichen Zubehör ausgestattet, brachte der Supertourer stolze 393 Kilogramm auf die Waage. Und da man solch ein Motorrad kaum noch zurückrangieren konnte, besaß das rollende Wohnzimmer nun endlich einen Rückwärtsgang...

Text und Fotos: Winni Scheibe