



GL1500SE Goldwing

Einleitung

Als HONDAs Touring-Flaggschiff passiert die Goldwing auch die 25-Jahr-Marke der GL-Baureihe mit der gewohnten Souveränität. Mit ihrer bewährten Kombination aus zuverlässiger Leistung, die sie ihrem ruhig und kraftvoll ansprechenden 1.520-cm³-Sechszylinder-Boxermotor verdankt, luxuriösem Komfort und höchster Qualität kreuzt die Goldwing stilvoll durch Städte und Kontinente. An das Prestige dieses Tourers reicht immer noch keine andere Maschine heran.

Im Laufe von 25 Jahren hat sich die Goldwing mit ihrem Auftritt, ihrem im Verhältnis zur Größe überraschend leichten Handling und natürlich ihrem prachtvollen 1.520-cm³-Sechszylinder-Boxer zu einer echten Legende entwickelt.

Letzterer ist denn auch das Herzstück der Maschine und besticht mit außergewöhnlicher Elastizität, Laufkultur und Leistung. Als Grand-Tourer par excellence kennt die Goldwing damit keine Konkurrenz.

Markteinführung 1974 - produziert in den USA - TOURING





GL1500SE Goldwing

Farbkonzept

Im Modelljahr 2000 betonen neue, verchromte Zylinderkopfabdeckungen die edle Eleganz der Goldwing. Modern und sportlich präsentiert sie sich in der neuen Zweifarblackierung in abgestuften Blautönen. Schon vom Vorjahr bekannt sind die frische Zweifarblackierung in Rot und das Perlmuttergrün mit dunkelgrünen Akzenten, das die gediegene Attraktivität der Goldwing unterstreicht. Sitze und "Innenausstattung" sind bei allen drei Modellen ganz in Schwarz gehalten.

Farben

- Pearl Coronado Blau
(mit Dark Coronado Blau)
- Candy Spectra Rot
(mit Candy Garne Rot)
- Pearl Merced Grün
(mit Dark Merced Grün)





GL1500SE Goldwing

Im Detail

Neue Ausstattungsmerkmale

- Neue, verchromte Zylinderkopf-abdeckungen ersetzen die polierten, klarlackierten Abdeckungen.
- Im Cockpitbereich ersetzen schwarze Ziffern auf weißem Grund ersetzen die bisherigen weißen Ziffern auf schwarzem Grund.
- Neue Farbvariante.

Allgemeine Ausstattungsmerkmale

- Der flüssigkeitsgekühlte Sechszylinder-Boxer mit 12 Ventilen ist der kultivierteste und elastischste Motorradantrieb auf dem Markt. Neben einem phänomenalen Drehmoment (147 Nm bei 4.000 min⁻¹) zeichnet er sich durch ausgeprägte Drehfreude aus. Das ganze wird selbstverständlich untermalt von einem entsprechenden Sound.
- Das kombinierte Bremssystem

(mit dem Pedal werden die hintere sowie eine der vorderen Scheibenbremsen gleichzeitig betätigt) gewährleistet auch beim alleinigen Betätigen der Fußbremse sehr gute Verzögerungswerte.

- Verkleidung und Windschutzscheibe bieten hervorragenden Wind- und Wetterschutz für Fahrer und Beifahrer.
- Sitzposition, Sitzbank und Federung bieten ein bisher unübertroffenes Maß an Komfort.
- Verchromter Motorschutz.
- Eine großzügige Rückenlehne und breite Trittbretter bieten dem Beifahrer Komfort auf Automobilniveau.
- Die standardmäßige Hifi-Anlage wird mit zwei vorderen und zwei hinteren Lautsprechern, Bedienelementen am Lenker und automatischer Lautstärkeregelung

selbst höchsten Ansprüchen gerecht.

- Die Liste der Ausstattungsmerkmale gehört zu den umfangreichsten im Markt und umfaßt neben der traditionellen Instrumentierung eine Uhr, zahlreiche Anzeigeelemente sowie ein System zur Regulierung der Lufttemperatur innerhalb der Verkleidung, einen Board-Kompressor zur Einstellung der Federung oder zum Aufpumpen der Reifen, einen Rückwärtsgang.
- Im Verhältnis zu ihrer Größe bietet die Goldwing ein erstaunlich spielerisches Handling. Und mit dem sinnvoll platzierten Griff läßt sie sich ebenso leicht auf ihren Hauptständer stellen.
- Der Kardantrieb gewährleistet Wartungsarmut und trägt mit seinem kultivierten Betrieb zum stimmigen Fahrerlebnis bei.
- Zwei Jahre Garantie.



GL1500SE Goldwing

Entwicklung

Bereits der Prototyp der Goldwing aus dem Jahre 1972 verfügte über einen 1.470-cm³-Sechszylinder-Boxermotor, doch dieser erwies sich als zu lang und wurde zugunsten eines kompakteren Vierzylinders mit unter dem Motor platzierten Getriebe zunächst einmal aufgegeben. Im Modelljahr 1974 präsentierte sich die GL1000 dann mit einer Fülle von Innovationen: ergonomisch angeordneter Choke, abnehmbarer Kickstarter, mit dem Zündschloß verbundenes Lenkschloß, Kraftstofftank unter dem Sitz, drei Scheibenbremsen, usw. 1978 erhielt die GL1000K3 dann ComStar-Räder und einen verstärkten Rahmen sowie einen optimierten Ständer.

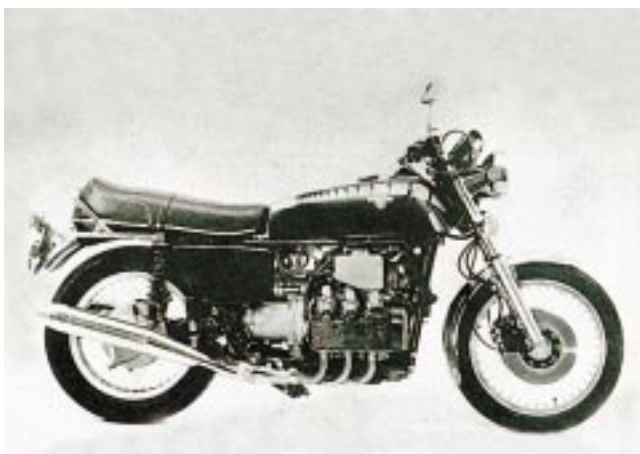
1979 erhielt die GL durch Vergrößerung der Bohrung um 3 mm 1.100 cm³ Hubraum und wurde als erste HONDA-Maschine in den USA produziert. Zu den Neuheiten zählten außerdem Vergaser mit Beschleunigerpumpen, eine luftunterstützte Vorderradgabel und Federbeine sowie neue Bremszangen. Außerdem wurde die Getriebeabstufung modifiziert.

1980 präsentierte sich die GL1100 DX mit Verkleidung, Satteltaschen und Topcase.

Im Modelljahr 1982 bekam die GL1100 mit Einführung des kombinierten Bremssystems neue Scheibenbremsen sowie Doppelkolbenbremszangen. Die Vorderradgabel wurde mit Anti-Dive-System ausgestattet, und der fünfte Gang wurde

kraftstoffsparend verlängert. Die Aspencade-Version verfügte außerdem über einen Kompressor zum Einstellen der Federung und Aufpumpen der Reifen, ein Radio, Trittbretter, Ellbogenstützen für den Beifahrer und eine teilweise digitale Cockpitanzeige.

1972
GL1000
Markteinführung 1974



GL1500SE - 20004 - G



GL1500SE Goldwing

Entwicklung

1984 betrat dann die GL1200 als letzter Vierzylinder-Boxer die Bühne. Der vergrößerte Hubraum wurde durch Verlängerung des Hubs (von 61,4 auf 66 mm) erzielt.

Ende 1987 führte HONDA dann nach fünfjähriger Entwicklungsarbeit die GL1500 mit Sechszylinder-Boxermotor ein, für die 60 verschiedene Prototypen und 20 verschiedene

Motoren entwickelt worden waren. Seitdem verfügt die GL1500 auch über ein Rückwärtsgangsystem. Die Vergaser sind außerdem mit einem elektronischen Steuerungssystem ausgestattet, das optimale Leistung unter allen Betriebsbedingungen gewährleistet.

Im Modelljahr 1998 bekam die GL1500 Goldwing SE neue Zylinder-

derkopf- und Bremsabdeckungen sowie einen neuen Gehäuseschutz. Die Sitzbank wurde zweifarbig ausgeführt und zusätzlich die Sitzhöhe verringert. Auch der Soziussitz wurde überarbeitet. Schalldämpfer und Schutzbleche waren ebenfalls neu. All diese Entwicklungen machten die Goldwing zu dem, was sie heute ist: der unbestrittene Champion unter den Grand-Tourern.

1980



1984



1987



1998





GL1500SE Goldwing

Farbüberblick

1993



1994



GL1500SE - 20006 - G



GL1500SE Goldwing

Farbüberblick

1995



GL1500SE - 2007 - G



GL1500SE Goldwing

Farbüberblick

1996



GL1500SE - 20008 - G



GL1500SE Goldwing

Farbüberblick

1997



GL1500SE - 20009 - G



GL1500SE Goldwing

Farbüberblick

1998



GL1500SE - 200010 - G



GL1500SE Goldwing

Farbüberblick

1999



GL1500SE - 200011 - G



GL1500SE Goldwing

Technische Daten

Technische Daten

GL1500SE Goldwing (G-Typ)

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor, SOHC, 12 Ventile
Bohrung × Hub	71 × 64 mm
Hubraum	1.520 cm ³
Verdichtung	9,8 : 1
Vergaser	2 Gleichdruckvergaser mit 33-mm-Ø
Max. Leistung	72 kW (98 PS) bei 5.200 min ⁻¹
Max. Drehmoment	147 Nm bei 4.000 min ⁻¹
Zündung	Digitale Transistorzündung mit Zündkennfeld
Starter	Elektrostarter
Getriebe	5 Gänge mit Rückwärtsgangsystem
Endantrieb	Kardantrieb
Abmessungen (L×B×H)	2.615 × 955 × 1.355 mm
Radstand	1.690 mm
Sitzhöhe	740 mm
Bodenfreiheit	115 mm
Tankinhalt	23 Liter
Felgen	Vorne/Hinten Leichtmetallgußfelgen
Bereifung	Vorne 130/70 - 18 Hinten 160/80 - 16
Radaufhängung	Vorne 41-mm-Ø-Teleskopgabel mit Anti-Dive-System, 140 mm Federweg Hinten Stahlschwinge mit luftdruckunterstützter Federung (Bordkompressor), 105 mm Federweg
Bremsen	Kombiniertes Bremssystem Vorne 296-mm-Ø-Doppelscheibenbremse mit Doppelkolbenbremszangen und Sintermetallbremsbelägen Hinten 316-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange und Sintermetallbremsbelägen
Trockengewicht	372 kg

Änderungen vorbehalten