

Als wir Ende Oktober 1986 aus den Vereinigten Staaten zurückkamen, waren wir voller Eindrücke. Ich hatte gegen 40 Dia-Filme geknipst, auch viele schwarz-weiss Fotos. Eigentlich wollte ich MOTORRAD einen Reisebericht anbieten, doch daraus wurde ein Auftrags-Artikel: Ein Gold-Wing-Modellspiegel. Natürlich konnte ich dafür meine neuen Beziehungen in Amerika spielen lassen. Doch aus meinem Reise-Bericht wurden schliesslich lausige 1½ Seiten. Für MOTORRAD war mein Beitrag stimmig: Ein Zeitdokument!

Bild 1: Überflug Frankfurt-Toronto mit anglo-kanadischem Charter WARDAIR

Bild 2: Mein Metzeler Marathon schafft 25'000 km, bei Metzeler America/CA

Bild 3: Unterwegs mit Luzias amerikanischer Einspritzer-GW "Limited Edition"



MOTORRAD

UNTERWEGS

Honda Gold Wing:
Geschichte eines Modells

Der andere Flügel

Um die Honda Gold Wing, in zwölf Jahren 430 000mal gebaut, hat sich, ähnlich wie um Harley-Davidson, eine Kultgemeinde geschart. Der Schweizer Urs Tobler beschreibt, warum. ▷





Honda Gold Wing Modellspiegel

Auf der IFMA in Köln gab es 1974 eine Sensation: „Neue Honda 1000 mit Boxermotor und Kardan“, verkündete die Titelseite von MOTORRAD, Heft 21/1974. In Köln stand sie live und in Farbe. Eine Charaktervolle in Erscheinung, Konzept und Dimension.

Heute ist mit einer Tausender keine große Show mehr zu machen. Die ganze Zeit über geblieben ist aber ein Name, eine Schrift, die heute schon ein Inbegriff für das erste Kultmotorrad Japans ist: Gold Wing. Sie wird heute wie die meisten anderen Luxustourer in Amerika gebaut. Und in puncto Stückzahl hat die Gold Wing alle ihre

Wing-Ding 1986: Größtes Honda Gold Wing-Treffen der Welt in Santa Clara bei San Francisco; Schnittzeichnung des Gold Wing-Motors in der 1200er Version

Fotos: Többer; Layout: Clemens/Wockle

**"Wenn Sie glauben,
daß ich die iwis-Kette fahre,
weil meine Freundin mehr von
Technik versteht als ich...
...dann haben Sie völlig recht."**



iwis ketten
Motorketten für Profis

**Honda Gold Wing
Modellspiegel**

Vorbilder überholt: Sie ist mit 430 000 Stück unangefochten das meistverkaufte große Motorrad der ganzen Zweiradgeschichte.

Wurde die Gold Wing anfangs noch als sportlicher Tourer mit Spitzenfahrleistungen gepriesen, so interessiert sich heute kaum mehr jemand für die maximale Leistung oder die Endgeschwindigkeit. Wie bei Rolls Royce oder Bentley hat sie von beiden reichlich. Und an Ausstattung mangelt es auch nicht. Digitalinstrumente, Zweitonlackierung und serienmäßige Radio/Kassetten-Stereoanlage plus viel Komfort, wie Zusatzpolster, Bordkompressor für die Luftunterstützung der Federung, gehören schon seit

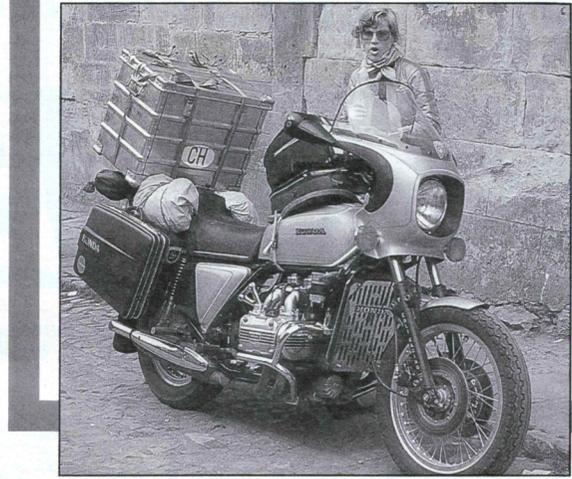
1983 bei den Aspenca-Mo-
dellen zur Grundausstattung.

Das neuartige Konzept der Gold Wing zeigte damals wie heute in den Grundzügen noch immer Besonderheiten: Der wassergekühlte Vierzylinder-Boxermotor mit in Fahrtrichtung längs eingebauter Kurbelwelle arbeitet optimal in Verbindung zum Antriebsstrang. Die Kraft muß nur einmal im Hinterradwinkeltrieb umgelenkt werden. Die Massenmomente erster Ordnung werden von der gegenlaufenden Lichtmaschine fast vollständig kompensiert. Diese Anordnung in Verbindung mit der Herabsetzung des Schwerpunkts – das Getriebe sitzt unter der Kurbelwelle, der Benzintank im Rahmendreieck unterhalb der Sitzbank – verhalten der Maschine zu einer unglaublichen Handlichkeit bei einem Eigenge-

wicht von mehr als sechs Zentnern. Der Motor mit seinem seidenweichen Lauf begeisterte viele.

Auch in der Elektrik ging und geht die Gold Wing neue Wege: Unter der Tankatruppe verbarg sich, übersichtlich zusammengefaßt, die elektrische Schaltzentrale. Mit dem Bord- und Tripcomputer der Einspritzermodelle von 1985 und 1986, die nur in den USA und Kanada angeboten werden, hat sich Honda dann noch weiter von der Standardtechnik entfernt.

Aber zunächst stellte sich heraus, daß der schwere Brocken zwar überraschend handlich zu bewegen, das Fahrwerk aber dem Gewicht und dem schnellen Motor nicht gewachsen war. Die Zuverlässigkeit wurde dagegen nur selten getrübt, >



**Luiza Jäger,
die Freundin
von Autor Urs
Tobler mit der
Gold Wing
Aspenca,
mit der sie die
USA bereist
und auch
H.A.M., die
Produktions-
stätte der Gold
Wing, besucht
haben**

Was sich der Honda Gold Wing von 1975 bis 1987 geändert hat

**GL 1000-Modelle
1975 bis 1979**

1974
Vorstellung auf der IFMA in Köln.

1975
Erste Auslieferungen, O-Serie: Keine Schutzbügel beim Gasgestänge.

1976
K 1-Modelle, mit und ohne Schmiernippel am Kardanschaftübergang zum Endantriebsgehäuse, Chrombügel zum Schutz des Gasgestänges. Schlußlicht: neue Honda-Einheit für alle Modelle.
Sondermodell LTD: Verschiedene Teile verchromt wie Nummernhalter, Luftleitbleche am Kühler, Motoraufhängung sowie diverse Schrauben. Goldeloxierte Felgen und Speichen, verbesserter Werkzeugsatz, Instrumentengrundfarbe dunkel, Spezial-LTD-Emblem auf Seitendeckel.

1977
K 2: Leicht gestufte Sitzbank, verchromte Auspuffkrümmerabdeckung, verchromte Motoraufhängung, an Farbe angepaßte Grundfarbe der Instrumente, Zahnriemenspannpulley-Schraube modifiziert.

1978
K 3: Neuauflage, optisch und technisch überarbeitete GL 1000-Version, teilweise leichte Modifikationen. Verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrwerkstabilität (Steuerkopfschaft, Unterzüge und Knoten verstärkt), Federn in Vordergabel (6 mm länger) und Federbeinen (zweitellig) geändert, Steuerkopf mit Kegelrollen gelagert, neue Comstar-Räder und andere Reifen, Hauptständer geändert.

Neue Optik: Tankarmaturen (dreiteilig), neue Sitzbank und verchromte Auspuffanlage, besseres Licht (55/60 W), neugestaltete Elektrik in linker Attrappenhälfte. Hinterbremse neu, dünnere Scheibe. Reduzierter Durchlaß im Vergaser, geänderte Steuerzeiten, maximale Leistung auf 78 PS zurückgenommen.

1979
K 3: Neuer Hauptbremszylinder für Vorderbremse.

**GL 1100-Modelle
1980 bis 1983**

1980
Erster Generationenwechsel, vollständig neu aufgebautes Modell: Verkleidung, neues Fahr-

werk, neue Räder, neuer Motor, neues Design, aber gleiches Konzept. 1085 cm³, 83 PS bei 7500/min, 9 kpm Drehmoment bei 5500/min. King & Queen-Sitzbank, niedrigere Sitzhöhe, höher angeordnete Soziusrasten, neugestaltete Armaturen und Instrumente, neues Rücklicht (CBX-Stil), schlauchlose Niederquerschnittreifen, Tankatruppe mit vier Schrauben als Ganzes entfernbar (ungeteilt). Überarbeiteter verstärkter Motor und Getriebe. Primärkette auf 1 1/4 Zoll verstärkt (+ 0,25), Kurbelzapfen 46 mm (+ 3) sowie Mittellagerbock neu mit M12(M10)-Schrauben verankert, größere und stärkere Kupplung. Kürzere Übersetzung im Motorabtrieb, längere im Endantrieb. Luftunterstützte Vordergabel und Federbeine, Gewichtserleichterungen bei der Neukonstruktion des Kardanantriebs, Gegengewichte im Lenkerende.

1981
Modifizierter Endantrieb, verbesserte Federbeine, einfache Ziehkopfverstellung der Sitzbank (drei Positionen). Vorstellung im Herbst 1981 der ersten Luxusversion Gold Wing GL 1100 „Aspenca“ in den Vereinigten Staaten von Amerika.

1982
Neue Doppelkolbenbremsen, längere Übersetzung, weiter verbesserte Federbeine, mehr Platzangebot für den Soziusfahrer, selbsttätige Blinkerrückstellung. Amerika: Verkauf der Luxusausführung Aspenca, in Braun oder Silber, Radio serienmäßig.

1983
Modellpflege: Gabelstabilisator, Anti Dive (TRAC)-System und Integralbremse; Aspenca mit Digitalanzeige, Bordkompressor und -anzeige für Luftunterstützung (im Stillstand zu aktivieren), innenbelüftete Bremsscheiben, Zweitonlackierung.

**GL 1200-Modelle
1984 bis 1987**

1984
Zweiter Generationenwechsel, vollständig modernisiertes Modell: neues Fahrwerk, aufgebohrter, optisch ebenfalls überarbeiteter Motor, mit Hydro-Ventilstößeln versehen: 1182 cm³, 4,6 mm mehr Hub bei fast gleicher Bohrung (+ 0,5 mm), erhöhtes Drehmoment 10,7 kpm bei 5000/min, Endleistung 94 PS bei 7000/min. Neugepaßte Übersetzung mit Overdrive. Neue Radgeometrie, Leichtmetallräder und Reifendimensionen vorn 16,

hinten 15 Zoll. Gabeldurchmesser um zwei mm vergrößert, hydraulisch betätigte Kupplung. Neue, kantigere Linienführung, bedeutend mehr Inhalt in Seitenkoffer und Topcase mit integrierter Schlußleuchte. Scheinwerfer wie CX Turbo, Verkleidung/Tankübergang geschlossen. Verbesserte Federbeine, neue Lenkerarmaturen.

1985
Detailänderungen/Modellpflege bei Interstate und Aspenca. Verbesserter Nässechutz, überarbeitetes Belüftungssystem, stärkerer Lenker mit verbesserten Armaturen, überarbeiteter Blinker mit Rückstellungsautomat, neue Instrumenteneinteilung. Einspritzermaschine mit Bordcomputer, Tempomat, Vierlautsprechersystem und Cornering Lights usw.

1986
Längere Übersetzung, Radio/Kassetten-Anlage modifiziert, komfortablere Fernbedienung. Befestigung im Topcase verstärkt. Modifizierte Leerlaufschaltung. Special Edition: Gleich wie Limited Edition, leichte Modifikationen.

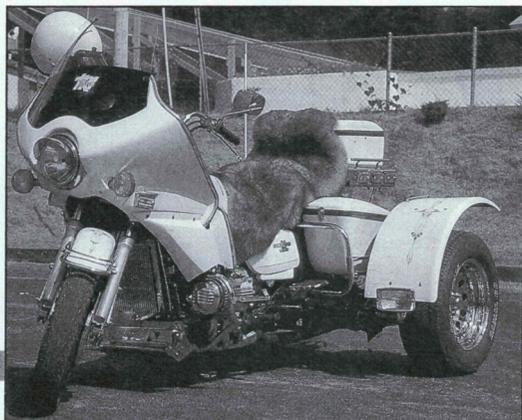


**Ab Jahrgang 1977:
Honda Gold Wing
1000 K2**

Sekundärübersetzung und entsprechende Anpassungen im Getriebe. Verbesserte Sitzbank, neue Dunlop-Reifen mit Spezial-Gold Wing-Profil (nur USA). Kotflügel und Seitendeckel neu aus Polyamid-Kunststoffmaterial (ABS), um die Haltbarkeit zu verbessern.



Honda Gold Wing GL 1000 Dreirad mit VW-Hinterachse und Liegesofa aus Fell



Honda Gold Wing Modellspiegel

und die Ursachen für die wenigen Defekte wurden in der Serie schnellstens beseitigt. So führte ein ungenügend fest angezogenes Mittellager zu Kurbelwellenschäden (ab Motor-Nr. GL 1201 946, Modell 1975/1976, behoben), und die neue Zahnriementchnik des Nockenwellenansatzes machte in der Anfangszeit vor allem den Händlern zu schaffen, da Honda für die Lebensdauer des Riemens keine Angaben gemacht hatte. Ein Reißer der oft nur ungenügend gewarteten Riemen konnte aber zu Schäden im Zylinderkopf führen.

In den folgenden Jahren wurde weniger von den allseits bekannten Qualitäten als vielmehr von den berühmt-berühmten Schwächen der Gold Wing geschrieben. Der Motor war zu Fahrleistungen fähig, die beim damaligen Stand des Fahrwerksbaus nicht ohne weiteres zu verkraften waren.

Auslösender Faktor für das Pendeln war immer der Winddruck auf den Lenker bei hoher Geschwindigkeit. Der Fahrer klammerte sich zu verkrampft an den Lenker, oder es war eine Cockpitverkleidung befe-

stigt. Dazu kam eine ungünstige Gewichtsverteilung. Leichte Fahrer ohne Gepäck oder Mitfahrer waren davon am meisten betroffen. Weitere Faktoren waren beladene oder leere Koffer sowie Vollverkleidungen. Fuhr der Fahrer allein auf einer Gold Wing mit Vollver-

kleidung, konnten Luftwirbel hinter dem Fahrerrücken und im Packtaschenbereich mit verantwortlich für Fahrwerkunruhen sein.

Der Einbau von Kegelrollenlagern im Steuerkopf, ab Modell 1978 serienmäßig, hat nicht in

allen Fällen geholfen, da bei den ersten Maschinen die Lager manchmal in schon durch Stürze verzogene Aufnahmen eingebaut wurden. Ebenfalls verheerende Folgen konnte der Versuch haben, einen beschädigten Rahmen zu richten.

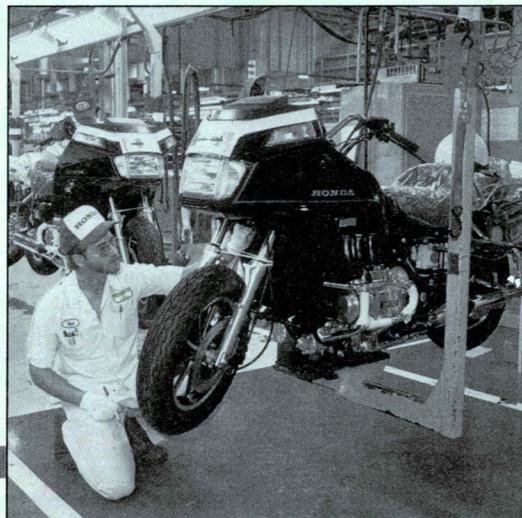
Die übrigen Detailänderungen im Lauf der Modellpflege waren mehr optischer oder praktischer Art (siehe Kasten). So wurde ab Modell 1978 eine vollverchromte Auspuffanlage installiert, die das lästige Rosten der zuvor schwarzen Töpfe beendete. Mit neuen Bremsen hinten (1978) und vorn (1979) wurde das problematische Ansprechen bei Nässe verbessert.

Ein gewaltiger Schritt vorwärts war der vollständig überarbeitete Nachfolger GL 1100, Modelljahrgang 1980: Mit tropfenförmiger Tankattrappe, wulstiger Polstersitzbank und hohem Lenker wurde er als Softcopper präsentiert. Dies betraf natürlich ausschließlich das Aussehen, denn im übrigen war die Gold Wing dank Originalverkleidung, Packtaschen und Topcase ein reinrassiger Tourer geworden. Diese Ausstattung hat Honda of America speziell für dieses Motorrad entwickelt.

Dazu kamen technische Änderungen: Der Fahrstabilität dienten die Veränderung des Lenkwinkels, der längere Nachlauf und der größere Radstand in Verbindung mit einer dickeren Telegabel, neu gezeichnete Comstar-Räder mit schlauchlosen Reifen sowie Kastenprofil und Kegelrollenlagerung der Schwinge. Dazu bot die GL 1100 mehr Komfort durch luftunterstützte Federelemente vorn und hinten, Stufensitzbank und die entspanntere Sitzposition hinter dem höheren Lenker. Mehr Drehmoment durch Hubraumvergrößerung (Bohrung plus drei Millimeter) sowie Vergaser mit Beschleunigerpumpe und elektronische Zündung mit vakuumunterstützter Zündzeitpunktverstellung waren ein weiteres Plus. Dadurch wurde schaltfauleres >



Endmontage am Band von Honda America Manufacturing in Marysville/Ohio



Honda Gold Wing Modellspiegel

und sparsameres Fahren mit dem immer noch seidenweichen und durchzugsstärkeren, aber auch lauterem Motor möglich. Der Tank war jetzt 20 Liter groß.

Überrascht waren alle, die sich je auf diesen nun stilistisch etwas feiner gezeichneten Brocken wagten, wie leicht dieses Trumm von einem Motorrad zu bewegen war. Der Radstand war sechs Zentimeter gewachsen, doch trotz 25 Kilogramm mehr Speck auf dem Rahmen als bei der ersten unverkleideten GL 1000 und 40 Kilogramm mehr als bei der vollverkleideten Version straffte sie alles theoretische Wissen über Handlichkeit Lügen. Die neue Gold Wing ließ sich superleicht um die Ecken fahren. Offenbar stimmten hier Gewichtsverteilung, Schwerpunkt und Fahrwerkgeometrie ausgezeichnet.

Die Weiterentwicklungen für die USA folgten Schlag auf Schlag. Die erste Luxusausführung für die USA, benannt

nach der berühmten Tourenfahrer-Rallye „Aspencade“ in Ruidoso/New Mexico, hatte 1982 bereits ab Werk ein Radio; weitere mögliche Zusatzausrüstungen waren Kassetten-Tapedeck und CB-Funk. 1983 gab es erstmals einen Digitaltacho auf zwei Rädern, Integralbremse (nur außerhalb Deutschlands) und ein überarbeitetes Radio- und Kompressorsystem.

Leider war es den deutschen Gold Winglern nicht vergönnt, diese reichhaltig ausgestatteten Gold Wings beim offiziellen Händler zu kaufen und damit am Fortschritt der Technik teilzunehmen. Für Windschilder, Bremsen und Packtaschen, die überall auf der Welt begehrt und gekauft wurden, ließen sich offenbar keine TÜV-Bestimmungen finden, die einer Gold Wing ab Werk zur Legalität verhelfen hätten. So blieb es den „Grauen“ überlassen, einen

Am Fließband schaffen auch Roboter

Jede Honda Gold Wing, die bei H.A.M. (Honda of America Manufacturing) vom Band rollt, besteht zu 65 Prozent aus dort produzierten Teilen. Außerhalb des U-förmigen Montagebands werden in einer eigenen Produktionsabteilung die Rahmen gefertigt – von den nackten geraden Rohren bis zum fertig lackierten Fahrgestell. In zwei verschiedenen Plastikspritzpressen werden fast alle Kunststoffteile aus Polymid, einem widerstandsfähigen ABS-Material, gefertigt, bearbeitet, poliert und zum Lackieren angeleiert.

Auf drei der vier Lackierstraßen schaffen für die einfacheren Spritzarbeiten computergesteuerte Roboter. Nach den Robotern mit der Grund- und Deckfarbe und der ersten Schicht Klarlack bessern die Frauen von H.A.M. mit flinken Händen jeden Lackfehler aus. Auf die Montagestraße wandert nur erste Qualität.

In den USA verlangt der Gesetzgeber eine Zehnjahresgarantie für Ersatzteile. Dann gehen die Werkzeuge dafür an die Muttergesellschaft in Japan. Die kann, falls nötig, noch Jahrzehnte spä-

ter nachliefern. Von Zulieferbetrieben in den USA kommen für die Gold Wing die Auspuffanlage und alle Chromteile, die Lichtanlage, Sitzbank sowie Reifen und Batterie. Aus Japan kommen noch einige spezielle Plastikteile, die Räder, der Antriebsstrang und die Instrumente. Der Motor wird in Anna, einem Ort nur 65 Kilometer von Marysville, gefertigt.

Die Rahmen bekommen als erstes auf einer Nebenlinie die Fahrgestellnummer eingestanzt. Im selben Stadium werden das Bremssystem mit dem Hauptzylinder, der Kabelbaum sowie der Steuerkopf eingebaut. Die ganze Einheit wird auf dem Fließband an den Motor angebaut, mit Kühler, Benzintank, Vordergabel, Hinterradschwinge und Federbeinen komplettiert. Der Antriebsstrang mitsamt dem Hinterrad heben dann langsam das Gold Wing-Erscheinungsbild hervor.

Dann kommen all die Chrombügel, angefangen mit dem Lenker und den Armaturen, den Motorschutzbügel, die Auspuffanlage sowie der gesamte Hinterbau, bestehend aus Sturzbügeln und

Gepäckträgern, um die Plastikteile aufzunehmen. Bis zu diesem Punkt sind es bereits etwa 1000 Schritte, wobei jeder Arbeiter seine Arbeit selbst kontrolliert. Mit einer Hilfsbatterie wird nun vor dem Anbau der Karosserie eine vollständige Funktionskontrolle gemacht. Ist alles in Ordnung, wird das Motorrad mit Ausnahme von Windschild und Rückspiegeln vollständig ausgerüstet, bevor es am Ende des Fließbands auf den eigenen Rädern zur ersten Probefahrt, diesmal in der Testbox, rollt. Hier wird ein kompletter Testzyklus gefahren. Der Motor dreht zum zweiten Mal bis zur Vollgasgrenze. Lichter, Horn und alle übrigen Instrumente und Einrichtungen werden auf richtiges Funktionieren überprüft. Jede Gold Wing wird von fabriкеigenem Personal anschließend auf dem extra gebauten Testkurs unter normalen Bedingungen probefahren.

Nach einer Zehn-Millionen-Dollar-Investition wurde der Überkopf- auf Bodentransport umgestellt. Die Motorradfabrik wird bei voller Produktionskapazität etwa 200 Arbeiter beschäftigen (heute 120).

soliden, kundenfreundlichen Gold Wing-Markt aufzubauen. Während in England und in der Schweiz die Gold Wing zu einem Bestseller avancierte, führte sie bei Honda Deutschland eher ein Aschenbrödel-dasein.

Neues Leben kam in die Reihen der Gold Wing-Fahrer mit der dritten Generation, der GL 1200 ab Modelljahrgang 1984. Honda war es gelungen, mit

nur geringen stilistischen Retuschen eine außerordentlich zweckdienliche Karosserie zu bauen, die das Erscheinungsbild der traditionellen Gold Wing weiterführte. Neben ganz neuen Dimensionen in spürbarerem Fahrverhalten und überragender Handlichkeit war diese völlig neu aufgebaute Gold Wing zudem auch in Sachen Komfort, Sitzposition und Staumöglichkeiten unschlagbar.

Technisch konnte die Servicefreundlichkeit weiter gesteigert werden: Probleme mit verschmutzten Vergaserkolben, das Einstellen von Ventilen und Abschmieren von Kardanteilen (Längenausgleich) gehören endgültig der Vergangenheit an. So ist der Autor im letzten Sommer in den USA mehr als 40 000 Kilometer ohne eine einzige Inspektion gefahren, mit einem Öl- und -filterwechsel alle 10 000 Kilometer.

Die durchgehende Verbindung von Verkleidung und Tanktrappe (erstmalig bei der CX 500 Turbo) konnte die Geräuschkulisse zusätzlich vermindern, die Lenkerarmaturen sind noch einfacher und bedienungsfreundlicher geworden, und der Tankinhalt stieg auf erfreuliche 22 Liter. Eine Warnblinkanlage komplettiert nun die Sicherheitsausrüstung. Der völlig überarbeitete Motor wurde um 97 cm³ aufgestockt >

Gesucht: Fahrer mit Fingerspitzengefühl



Eine tonnenschwere Brücke millimetergenau an die richtige Stelle zu bringen, erfordert schon etwas mehr, als aufs Gaspedal zu treten. Dazu braucht man eine Menge Fingerspitzengefühl, viel Übung und viel technisches Wissen. Deshalb ist die gründliche Ausbildung, die man beim Bund bekommt, so wichtig. Hinzu kommt eine ebenso gründliche Weiterbildung. Damit sind Sie auch in einem späteren Zivilberuf ein gefragter Mann. Schreiben Sie uns!



Die Bundeswehr.
Wir machen uns für Ihre Zukunft stark.

Startcoupon

Bitte senden Sie mir als erste Information den „Wegweiser durch die Bundeswehr“:

Ich interessiere mich für die Laufbahn als

Offizier Unteroffizier Sanitätsdienst

in Heer Luftwaffe Marine Wehrtechnik Wehrverwaltung

Ziviler Beschäftigter (Beamter, Angestellter, Arbeiter)

Name: _____ Vorname: _____

Straße: _____ Wohnort: _____

Geb. Datum: _____ Beruf: _____

Ich bin zur Zeit:

Schüler/Student Auszubildender berufstätig

Angestrebter oder erreichter Abschluss:

Hauptschule Fachhochschulreife Fachoberschulreife

Fachhochschulreife (z. B. Realschulabschluss) Fachhochschule Hochschule

287/132170/18/79/1/3

Senden an: Streitkräfteamt, Postfach 14 01 89, 5300 Bonn 1



Jedem Tierchen sein Pläsierchen: Honda Gold Wing GL 1000 aus dem Jahr 1978



Honda Gold Wing Modellspiegel

(Bohrung plus 0,5, Hub plus 4,6 Millimeter), das Drehmoment wuchs auf 10,7 kpm bei 5500/min bei einer verminderten Kompression von neun. Der erstarkte Motor soll eine Endleistung von 94 PS bei 7000/min abgeben. Eine überarbeitete Vergaserbatterie löste diesen heißen Punkt der Vorläufer ab. Die Maschine wuchs in Länge und Breite nochmals um je fünf Zentimeter und dürfte mit zweieinhalb Metern Länge und einem Meter Breite zum Größten gehören, was es auf zwei Rädern gibt.

Völlig neue Wege ging Honda wiederum mit den Rädern. Die GL 1200 rollt vorn auf Reifen der Größe 130/90-16 und hinten auf ungewöhnlichen 150/90-15ern. In den kleineren Rädern, die unterdessen aus Leichtmetall bestehen, dürfte wohl das Geheimnis von Honda liegen, warum die nochmals mehr als zehn Kilogramm schwerere Maschine so leichtfüßig zu fahren ist, ohne im Fahrverhalten Schwächen zu zeigen. Der Lenkkopfwinkel variiert nur um minus 0,5 Grad, der Nachlauf ging um 16 auf

118 Millimeter zurück. 1985 wurde das Übersetzungsverhältnis geändert, um den Verbrauch weiter abzusenken.

Das Beeindruckendste beim Fahren ist jedoch der bullige Motor, der die Schaltarbeit fast ausschließlich aufs Wegfahren von der Ampel beschränkt. Ist man erst im vierten oder fünften Gang angelangt, läßt sich fast in jedem Geschwindigkeitsbereich genügend Punch lockermachen, sei es zum Überholen oder nur, um den enormen Schub zu spüren. Die Werksingenieure fanden auch eine Erklärung für das widerliche Vibrieren beim plötzlichen Gaswegnehmen nach dem Ausdrehen in einem kleinen Gang: Die Masse der Lichtmaschine ist

mit einer Rutschkupplung ausgerüstet, welche bei unverhältnismäßiger Drehzahlveränderung zum Durchrutschen neigt. Das 1987er Modell schließlich hat einen neuen Vier-in-vier-Auspuffkrümmer erhalten, der der Bodenfreiheit zugute kommen soll.

Die Gold Wing ist, seit zwölf Jahren 430 000mal gebaut, ein „altes“ Motorrad: Der heutige Käufer profitiert, ob bei einer Neu- oder Gebrauchtmaschine, von der enormen Modellpflege. Weshalb sollte Honda die Fehler anderer machen, ein traditionsreiches Modell aufzugeben, um hernach herauszufinden, daß der vorher eingeschlagene Weg in jedem Fall der bessere gewesen ist?

Motorradproduktion bei H.A.M.

- Modelle 1980:** CR 250 R, CBX 1000
- Modelle 1981:** GL 1100 Standard/Interstate, CB 900 Custom
- Modelle 1982:** GL 1100 Standard/Interstate/Aspencaade, CB 900 Custom
- Modelle 1983:** GL 1100 Standard/Interstate/Aspencaade, CB 1000 Custom
- Modelle 1984:** GL 1200 Standard/Interstate/Aspencaade, CB 1000 Custom, V 65 Magna/Sabre
- Modelle 1985:** GL 1200 Interstate/Aspencaade/Limited Edition, V 65 Magna/Sabre, VT 1100 Shadow
- Modelle 1986:** GL 1200 Interstate/Aspencaade/Aspencaade SE-1, V 65 Magna, VT 1100 Shadow

Honda America

U.S. Highway 33, westlich von Marysville/Ohio im Norden der Vereinigten Staaten: Die kleine Stadt liegt soeben hinter uns. Vor mir fährt Luzia, meine langjährige Lebensgefährtin, auf ihrer brandneuen Honda Gold Wing Limited Edition durch die Kälte dieses schönen Herbstmorgens unserem langersehnten Ziel entgegen.

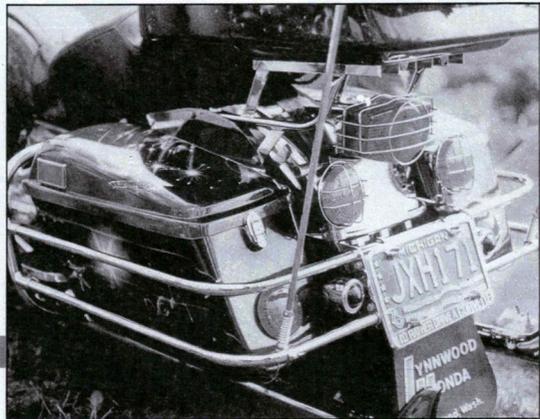
Der Tacho meiner Aspencaade überschritt kürzlich die 65 000-Kilometer-Grenze. Sie hatte mich in den letzten 20 Monaten durch die halbe Welt getragen, um heute morgen an den Ort zurückzukehren, wo sie vor bald zwei Jahren zum ersten Mal auf den eigenen Rädern vom Fließband rollte. Stahlblauer Himmel, grüne Felder und Wiesen, der Mais steht kurz vor der Ernte. Die Gegend sieht recht vertraut aus, eigentlich europäisch. Was dem Katholiken Rom bedeutet oder Mekka dem Moslem, ist für uns ein Industriereal bei Marysville. Wir fliegen der Gold Wing-Fabrik entgegen; ein jahrelanger Traum wird in Erfüllung gehen.

Wir folgen der persönlichen Einladung von Bill Hayes, H.A.M.-Angehöriger seit 1981. Wir haben ihn beim Wing Ding 1986 in Santa Clara bei San Francisco getroffen, dem weltgrößten Gold Wing-Treffen, organisiert durch die GWRRA (Gold Wing Road Riders Association), dem amerikanischen Gold Wing-Club mit über 35 000 Mitgliedern.

Die Geschichte der Gold Wing-Fabrik begann 1979, als H.A.M. (Honda of America Manufacturing) am 10. September mit nur 64 Betriebsangehörigen anfang. Das erste Honda-Modell, auf amerikanischem Boden gebaut, war eine Moto Cross-Maschine, die CR 250 R „Elsinore“. Damit wurde eine Idee von 1971 in die Tat umgesetzt. Damals hat die Honda Motor Company in Japan beschlossen, den Konzern international auszubauen und die >



Ein schöner Rücken kann auch entzücken: aufgemotztes Heck einer Gold Wing aus Michigan



Honda Gold Wing Modellspiegel

Produktion zu den Marktplätzen zu verlegen.

Marysville wurde ein Prüfstein in der Geschichte von Honda. Heute produziert H.A.M. neben jährlich 25 000 Motorrädern, vorwiegend Gold Wing-Modellen, in einer rund zehnmal größeren Fabrik am selben Ort rund 300 000 Automobile der Typen Honda Accord und Civic inklusive Motor. Mittlerweile zählt H.A.M. 4175 Betriebsangehörige.

Die Wahl für den Standort Marysville/Ohio fiel 1972, als unter der Führung des Japaners Yoshida eine Studiengruppe verschiedene Plätze als mögliche Standorte für zukünftige Fabrikationsanlagen besichtigte.

Die Motorradfabrik in Marysville hat sich in der Zwischenzeit zu einem Mekka der amerikanischen Gold Wing-Familie entwickelt. Bill Hayes, verantwortlich für die Besichtigungstouren, die jeden Freitag stattfinden, schätzt die Besucherzahl auf bisher etwa 5000. Die meisten tragen anschließend stolz den Aufnäher auf ihrer Weste, der sie als Kenner der

Materie ausweist. Wohl kaum eine andere Marke oder Fabrik wirbt so direkt um ihr Publikum. So sind auch die alljährlichen Verbesserungen und Modifikationen in erster Linie auf die Wünsche und Anregungen aus diesem Interessentenkreis zurückzuführen.

Dieser nahe Kontakt zu den Gold Wing-Fahrern ist wohl eines der Erfolgsrezepte von H.A.M. Bill Carbett, Leiter der technischen Entwicklung und Produktionsingenieur, ordnete die Verbesserungsmöglichkeiten, indem er sie in drei Gruppen aufteilte: Solche, die kurzfristig (zum Teil noch im laufenden Produktionsjahrgang) oder mittelfristig in die Produktion eingehen würden, sowie langfristige, die nur innerhalb eines

Interview mit dem H.A.M.-Präsidenten Shoichiro Irimajiri

Shoichiro Irimajiri, weltbekannter Motoren-ingenieur, arbeitet im federführenden Team mit, das für die 125-cm³- und die 250-cm³-Motoren verantwortlich war, als Honda in den frühen sechziger Jahren die Rennpisten der Welt eroberte. Er leitet H.A.M. als Präsident seit 1984 und ist einer der Anwärter auf den Honda-Präsidentenstuhl weltweit.

MOTORRAD: Mr. Irimajiri, können Sie kurz das Geheimnis des Erfolgs von H.A.M. umreißen?

Irimajiri: Da sind keine Geheimnisse über das, was in H.A.M. geschieht ist. Wir haben es verstanden, zur richtigen Zeit das Richtige zu machen. Ich glaube, daß einige amerikanische Industrien das Bauen von Automobilen falsch verstanden haben. Wie Sie sehen können, haben wir eine starke Automatisierung erreicht, wahrscheinlich die höchste Amerikas, doch wir glauben dennoch, daß es letztlich die Leute sind, die das Produkt ausmachen.

MOTORRAD: Glauben Sie an die Zukunft des Motorrads, speziell an die Tourenmotorräder in der Art einer Gold Wing?

Irimajiri: Wir glauben an die Zukunft. Aber es bedarf unglaublicher Anstrengungen, um den Markt wiederzubeleben. Nehmen wir die USA als Beispiel, da gibt es drei Hauptgründe, und in



anderen Ländern wird es kaum anders sein.

1. Die Mehrheit der heutigen Kunden wuchsen im „Minibike-Boom“ der frühen siebziger Jahre auf. Damals waren sie sehr jung. Mit zunehmendem Alter wuchsen sie zu Motorradkunden heran und stiegen auf richtige Maschinen um.

2. Heute gibt es viele verschiedene attraktive Freizeitvergnügen für junge Leute. Das Motorrad muß sich mit Freizeitmarkt-Industrien wie Windsurfing, Musik-

und Videoanlagen, Discos, Allradautos und noch mehr messen. Vor 20 Jahren hatte das Motorrad eine magische Anziehungskraft für die Jugend, die es zwar nicht verloren hat, aber sich mittlerweile doch mit starker Konkurrenz teilen muß.

3. Vor 20 Jahren war Motorradfahren ein sehr billiges Vergnügen. So hatte zum Beispiel das hier in Amerika sehr erfolgreiche 300-cm³-Modell, die Honda CB 77, nur 1600 Dollar gekostet. Das konnte sich jeder leisten. Heute müssen jedoch die jungen Käufer fast 4000 Dollar hinblättern, um ein passendes Bike zu erwerben. Dazu kommt noch eine viel teurere Versicherung. Schließlich können sie sich ganz einfach nicht das Motorrad ihrer Wünsche kaufen. Momentan sind unsere Kunden in den Vereinigten Staaten Käufer von Gebrauchtmotormaschinen. Wir können aber nur einen neuen Markt schaffen, wenn wir neue und vor allem junge Leute begeistern, unsere Motorräder zu kaufen. Sie müssen attraktiver sein als andere Freizeitvergnügen.

MOTORRAD: Können wir bald mit einer neuen Gold Wing-Generation rechnen?

Irimajiri: Ich bin sicher, daß wir den Vorsprung beim Bau von Tourenmaschinen à la Gold Wing nicht verlieren werden.

Generationswechsels zu wirklichen sind. So wurde jede Version der Gold Wing bisher alle vier Jahre von einem vollständig überarbeiteten Modell abgelöst.

H.A.M., der Hersteller der Gold Wing, greift aber auch direkt in die Kundenbetreuung ein. Taucht zum Beispiel bei einem Händler Amerikas ein größeres Problem an einer Kundenmaschine auf, sendet der Hersteller direkt eine Delegation, um das Problem an Ort und Stelle zu studieren und zu beheben.

Ich zweifle keinen Moment an der Effizienz dieses Systems, hatten die Techniker doch auf jede meiner Fragen im Zusammenhang mit dem aktuellen

Die alljährlichen Modelländerungen diskutierend, erklärte uns Corbett, daß bei den Kunden grundsätzlich zwei Gruppen zu unterscheiden seien: Eine Hälfte möchte am liebsten jedes Jahr ein völlig neues Motorrad kaufen, während die andere Hälfte der Meinung ist, daß zu viele Änderungen das Vorjahresmodell übermäßig abwerteten und lieber für Jahre nur die Farben gewechselt werden sollten. Honda of America hat sich denn auch in den letzten Jahren auf die Modellpolitik beschränkt, neue Jahrgänge nur mit Zusatzausrüstungen zu versehen. Und die war oftmals auch für die älteren Jahrgänge zu kaufen. So werteten sie nach und nach jede neue Version weiter auf, ohne das Grundmodell zu verändern.

Vor zwei Jahren kam Honda mit dem Topmodell heraus, 1985 Limited Edition genannt, 1986 Special Edition. Auf diesem Motorrad wuchs die Zubehörliste abermals. Neben einigen wenigen Retuschen im Styling verwirklichte sie die neueste Technik, die von den Autos bekannt ist: Features wie Tripcomputer, Tempomat und elektronisch überwachte Benzineinspritzung setzten selbst für amerikanische Verhältnisse neue Maßstäbe. Die Limited Edition entwickelte sich trotz des höchsten je verlangten Verkaufspreises von 10 500 Dollar (20 000 Mark) zu einem Bestseller.

Die Probleme der Benzineinspritzung mit der überaus schlechten Benzinqualität sowie die teilweise enorm teuren Ausrüstungspreise der vielen Extras ließen die weitere Produktion über das Jahr 1986 hinaus von Honda aus als momentan nicht opportun erscheinen. Klar, daß meine Freundin Luzia und ich ganz besonders stolz darauf sind, eine nicht mehr produzierte Honda Gold Wing Limited Edition unser eigen zu nennen, als wir von H.A.M. aus zu unserem ausgedehnten weiteren Trip durch das Land der unbegrenzten Möglichkeiten aufbrechen. □

Produktionszahlen Honda Gold Wing*

Weltweit 1975–1986, Produktion Japan 1975–1979, alle GL 1000-Modelle Jahrgang 1980, erste GL 1100-Modelle. Total: ungefähr 220 000 Stück (Quelle: Honda GOLDWING)

Produktion USA ab Jahrgang 1981, alle GL 1100-Modelle, alle GL 1200-Modelle ab Juli 1985, alle GL 1200-Motoren. Total: 210 532 Stück (Quelle: Honda of America, Roger Lambert)

Bundesrepublik Deutschland 1977–1986: 8147 Stück

Total: ungefähr 430 000 Stück weltweit. Momentane Jahresproduktion ungefähr 25 000 Gold Wing. Verkauf in USA ungefähr 20 000 Gold Wing pro Jahr.

* Stand April 1987

Modell eine schlagfertige Antwort parat. Entweder seien die beanstandeten Problemkreise technisch nicht zu umgehen, weil sie das Ergebnis eines Kompromisses in der Kosten-Nutzenrelation sind, oder das Problem sei erkannt und dürfte für die Zukunft behoben sein.

Die verstellbare Wucht!



Der 35-Liter-Koffer, der noch einen Riesenschluch extra nimmt:

Hepco & Becker 35 LF.

Hepco & Becker-Seitenkoffer 35 LF, die verstellbare Wucht. Verstellbar von 37 auf 52 Liter Packvolumen – durch eine Dehnfalte. Konkurrenzlos im Motorradkoffermarkt! Und natürlich Test-Sieger (Motorrad 2/84).

Hepco & Becker 35 LF, Preis pro Satz DM 499,50. Unverbindliche Preisempfehlung. Hepco & Becker-Seitenkoffer 35 L ohne Dehnfalte.



Ansonsten baugleich – in Spitzenqualität. Spritzfuß-Hartschalen mit Verstärkungen. Paarweise hergestellte Alurahmen – Paßgarantie für Koffer und Deckel. Rundum-Wulstbänder, dauerelastische Dichtungslippe. Krallenschloß zur rüttelfesten Verbindung mit dem Träger. Hepco & Becker 35 L, Preis pro Satz DM 425,00. Unverbindliche Preisempfehlung.

Maßgefertigter Gepäckträger aus Präzisionsstahlrohr, verchromt oder schwarz-kunststoffbeschichtet. Mit und ohne Kofferhalter. Alle Teile einzeln lieferbar. Alle Koffer und Träger sind TÜV geprüft.



F. Fischer
1040 Wien
Tel. 02/65 72 52
Peier & Utzinger
8954 Geroldswil
Tel. 01 748/28 89

Zweirad-Gepäcksysteme und mehr.
Hepco & Becker GmbH
Birkenstraße/Industriegebiet
6781 Höhrfröschchen/Pirmasens
Tel. 0 63 34/20 52 + 20 53 - Telex 452 516 beko d