

# Presseinformation

4. September 2014

## Honda Gold Wing – Evolution einer Legende

### **1972: Entwicklungsstart**

Ein Entwicklerteam wird zusammengestellt, unter Leitung von Soichiro Irimajiri, der als verantwortlicher Konstrukteur in den 60er Jahren die legendären Fünf- und Sechszylinder-GP-Rennmaschinen von Honda mit auf den Weg gebracht hatte. Laut Briefing soll eine Tourenmaschine geschaffen werden, die alle gängigen Maßstäbe überflügelt. Die Neukonstruktion soll in der Lage sein, lange Distanzen zuverlässig und komfortabel zu bewältigen, mit raffinierten technischen Lösungen glänzen und seine Besatzung mit neuen Komfortmaßstäben verwöhnen. Der erste Prototyp, der auf die Räder gestellt wird, trägt das Modellkürzel M1 und ist mit einem flüssigkeitsgekühlten Sechszylinder-Boxermotor und Kardantrieb ausgestattet. Die brillante Technik der M1 scheint aber letztlich zu aufwändig und wird nicht in die Serienfertigung überführt. Dennoch finden wichtige Teile des Konzepts in der ersten Gold Wing, die schließlich ein Vierzylinder-Triebwerk erhält, ihren Niederschlag – das Boxer-Bauprinzip, die moderne Wasserkühlung sowie der pflegeleichte Kardantrieb.

### **1975: GL1000 Gold Wing**

Die erste, schließlich in Serie produzierte Gold Wing kommt einer Revolution gleich, die für Langstrecken- und Tourenfahrer gänzlich neue Horizonte eröffnet. Das neukonstruierte Vierzylinder-Boxertriebwerk mit Wasserkühlung schöpft seine tourenfreundliche Power aus 999 Kubikzentimeter Hubraum, überzeugt mit feinsten Laufkultur und glänzt von Beginn an mit überragender Zuverlässigkeit. Die GL1000 Gold Wing setzt als Flaggschiff der Modellpalette neue Maßstäbe im Bereich der tourentauglichen Maschinen und setzt damit den Grundstein für die bis heute anhaltende Fangemeinde weltweit. Bereits 1976 lässt Honda das luxuriös ausgestattete Gold Wing Limited Edition-Modell folgen. Ab 1979 wird die Gold Wing in einer Fabrikationsstätte von Honda Amerika in Marysville/Ohio gefertigt. Dies ist insbesondere deshalb sinnvoll, weil 80 Prozent der Gold Wing Produktion in den Vereinigten Staaten von Amerika in Käuferhand finden.

#### **Honda Deutschland**

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Hanauer Landstraße 222 - 224 • 60314 Frankfurt am Main  
Telefon 069-8309-323 • Fax 069-8309-524 • E-Mail: [oliver.franz@honda-eu.com](mailto:oliver.franz@honda-eu.com)  
[www.hondanews.eu](http://www.hondanews.eu) • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

---

# Presseinformation

## **1980: GL1100 Gold Wing und GL1100 Gold Wing Interstate**

Die GL1000 vereint druckvoll satten Vierzylinderschub mit bis dahin nicht gekanntem Tourensänften-Komfort. Fünf Jahre später folgt die GL1100, die die Wünsche der Kundschaft nach noch mehr Qualm im Kessel konsequent umsetzt und den Ruf der Gold Wing als „die Tourenmaschine schlechthin“ weiter festigt. Das Triebwerk mit 1085 cm<sup>3</sup> Hubraum präsentiert sich noch bulliger, während der verlängerte Radstand sowohl die Fahrstabilität optimiert als auch das Platzangebot für Fahrer und Passagier spürbar verbessert. Eine neue, luftunterstützte Federung trägt zu verbessertem Komfort bei. Einen weiteren Schritt nach vorne ermöglicht die GL1100 Interstate, die mit serienmäßiger Verkleidung, Packtaschen und Topbox gänzlich neue Kapitel im Bereich der Tourenfreuden aufschlägt und Gepäckprobleme auf ebenso bequeme wie elegante Weise löst.

## **1985: GL1200**

Die üppig ausgestattete GL1200 übernimmt die Führungsrolle im Luxustourer-Segment – komplett mit Audio-System und vier Lautsprechern, elektronisch geregeltem Tempomat, adaptiver Hinterradfederung und Bordcomputer.

## **1988: GL1500 Gold Wing**

Eigentlich unmöglich, aber dank engagierter Entwicklungsarbeit und technischem Fortschritt schließlich doch Realität: Die Gold Wing GL1500 kann alles besser. Der neue Sechszylinder-Supertourer läuft sensationell ruhig, souverän und kraftvoll und lässt sich dank neuem Doppelschleifenrahmen auch schön durch Kurven aller Art zirkeln. Die Entwickler um Projektleiter Masanori Aoki stellten 15 verschiedene Versuchsbikes in 60 Prototypenstadien auf die Räder. Aber das Ergebnis überzeugt auf ganzer Linie. Der neue Sixpack bietet souveränen Fahrspaß, erobert erfolgreich die weltweite Luxustourer-Szene und behauptet sich über ein Jahrzehnt an der Spitze.

# Presseinformation

## **2001: GL1800 Gold Wing**

In die nächste Gold-Wing werden sage und schreibe acht Jahre Entwicklungsmühen investiert. Aber das Ergebnis, die GL1800, gleicht einem rollenden Weltwunder, das bislang unvorstellbare Qualitäten vereint. Die Entwicklungszügel in der Hand hält erneut Masanori Aoki, der auch leichtgewichtige Sportbikes wie NSR250R, CBR250/400RR und die viel gelobte CBR600F mit auf Kiel gelegt hatte (wie Jahre später auch die geniale NC700/750-Modellreihe). Der auf 1800 Kubik vergrößerte und sorgsam auf Benzineinspritzung umkonstruierte Sechszylinder-Boxer steckt in einem neu entwickeltem Aluminium-Chassis mitsamt Einarmschwinge und integriertem Kardanantrieb. Nicht nur die sänftenartige Beschleunigung, auch Fahrverhalten und Handling übertreffen alles bisher Dagewesene und gleichen eher dem eines Sportmotorrads. Einen derart begeisternden und mühelos fahrbaren Luxustourer wie die GL1800 hat die Motorradwelt noch nicht erlebt. Kein Wunder, dass die technischen Innovationen dieser Gold Wing mit über 20 Patenten abgesichert werden und das Bike unter Kennern einen bis heute geradezu himmlischen Ruf genießt.

## **2006: Weltweit erster Motorrad Airbag**

Ab 2006 ist die Honda Gold Wing als erstes Serien-Motorrad der Welt mit Airbag erhältlich. Außerdem bekommt die Gold Wing ein GPS-Navigationssystem und serienmäßig Heizgriffe und Sitzheizung.

## **2011: Neuer optischer Auftritt**

Die Verkleidung der Gold Wing wird überarbeitet und erhält ein frisches Design. Der neue, ebenso markante wie dynamische Look entsteht unter dem Arbeitstitel „Majestic Aggression“ und soll den unverändert vitalen Fahrspaß unterstreichen. Trotz der gewichtigen, gleichwohl eleganten Anmutung lässt sich das Bike leichtfüßig und bestens kontrollierbar manövrieren, durch dichten Stadtverkehr wie über kurvenreiche Landstraßen. Der Gepäckvolumen wird auf stattliche 150 Liter vergrößert, ein neues Audiosystem mit sechs Lautsprechern und Anschlussmöglichkeiten auf dem neuesten technischen Stand komplettiert die Serienausstattung.

---

# Presseinformation

**2013: Gold Wing F6B**

Die nach Custom-Manier gestylte F6C (1996 - 2003) und die extravagante, in limitierter Auflage produzierte Rune (2003) – letzte wurde nur in den USA angeboten – nutzten bereits das Gold Wing Herz als Antriebsquelle. Zum Modelljahrgang 2013 erhält die Gold Wing Palette dann mit der F6B Zuwachs. Ein fahraktiver Custom-Tourer in trendiger Bagger-Stilrichtung, mit abgespeckter Ausstattung und niedrigem Cut-Screen, aber voller Flair.

**2014: Gold Wing F6C**

Als drittes Mitglied bereichert die Gold Wing F6C die Gold Wing Familie. Als muskulöser Sechszylinder-Power-Cruiser der alles Andere auf den Boulevards dieser Welt punkto Power und Prestige zu Statisten degradiert.

**2015: 40 Jahre Honda Gold Wing**

Mit Jubiläums-Modellen in vier Farben (eine für die F6B und drei für die Gold Wing), darunter eine aufwändige Sonderlackierung, und Jubiläums-Plaketten feiert Honda das 40 Jahre-Jubiläum mit Gold Wing und der F6B.