



GL1500SE Gold Wing

Introduction

Fleuron de la gamme grand tourisme Honda, la vénérable Gold Wing franchit allègrement le cap des 25 années de carrière, et se pare d'une nouvelle robe pour l'occasion. Unanimement reconnue pour le velouté de ses performances - une qualité qu'elle doit à son onctueux six cylindres à plat de 1520 cm³ - la Gold Wing table également sur un confort et une finition irréprochables pour glisser à travers villes et continents dans un style qu'aucune autre machine de grand tourisme ne saurait imiter.

La «Gold» n'a plus vingt ans depuis longtemps. Ses longues années d'expérience et d'évolution ou de révolutions en font une moto désormais mythique. Il faut dire que son équilibre, sa maniabilité étonnante en regard du gabarit et, évidemment, son moteur d'anthologie ont tout pour séduire. La GL1500 dispose en effet d'un moteur six cylindres à plat de 1500 cm³. Extraordinaire

de souplesse, d'onctuosité, de couple et de puissance disponible, ce «Flat 6» fait l'unanimité.

Totalement étudiée pour un usage GT, le confort et l'agrément de la Gold Wing sont donc inégalables. Demandez aux membres du «Gold Wing Club de France» ce qu'ils en pensent...

Apparue en 74 - Fabriquée aux USA - TOURING





GL1500SE Gold Wing

Définition des coloris

Pour l'an 2000, l'élégance majestueuse de la Gold Wing se voit renforcée par de nouveaux couvre culasses aux chromes épais, ainsi qu'une nouvelle robe en deux tons de bleu lui procurant une touche certaine de modernisme et de force. Elle revient en 2000 parée des coloris rouge et vert deux tons déjà présents l'an dernier qui la rendent définitivement indémodable. Ces trois variations de teinte reçoivent une selle et un accastillage entièrement noir.

Coloris

- Bleu
- Rouge
- Vert





GL1500SE Gold Wing

Evolutions 2000

Nouvelles caractéristiques

- Couvercles chromés.
- Fonds d'écran du tableau de bord modifiés de caractères noirs sur fond blanc à blanc sur noir.
- Nouveaux coloris.

Caractéristiques générales

- Le moteur six cylindres à plat, 12 soupapes, refroidi par eau est ce qui existe de plus souple et de plus onctueux sur le marché. Très puissant et doté d'un couple énorme (150 N. m. DIN dès 4 000 tr/min), il ne présente que très peu d'inertie et se montre disponible en permanence. Et quelle sonorité !
- Le freinage intégral (la pédale commande le disque arrière et l'un des deux disques avant) est un gage de stabilité et de sécurité.
- Le carénage et le grand pare-brise protègent très efficacement le pilote et le passager.
- Position, selle et suspensions confèrent à la GL le meilleur confort des motos actuelles.
- En cas de pluie, une housse contenue dans la selle évite de la mouiller à l'arrêt.
- Le moteur est protégé par un châssis tubulaire chromé.
- Le passager dispose d'un grand dossier et de larges marchepieds, pour un confort digne d'une berline automobile
- Le radio cassette stéréo qui fait partie des équipements d'origine est particulièrement sophistiqué : deux HP avant et deux arrière, commandes principales au guidon et système d'ajustement automatique du volume en fonction du bruit ambiant.
- L'équipement figure parmi les plus complets de la production moto : instruments classiques plus montre et jauges au tableau de bord, système de gestion de la température de l'air dans le carénage, compresseur corrigeant le réglage des suspensions ou permettant de regonfler un pneu, marche arrière électrique...
- La maniabilité de la GL1500 est incroyable en regard de son gabarit. De même, elle se place très facilement sur sa béquille centrale grâce à une poignée de levage bien étudiée.
- La transmission par arbre et cardan est un gage de fiabilité et de tranquillité sur une telle machine. D'une grande souplesse et d'une extrême discrétion, elle participe à l'exceptionnel agrément de l'ensemble.
- La GL1500 est garantie deux ans et profite de la qualité du réseau d'entretien Honda.



GL1500SE Gold Wing

Evolution

Fin 1972, le prototype de la Gold Wing était déjà un 6 cylindres à plat de 1470 cm³. Mais ce moteur trop long, est remplacé par un 4 cylindres plus compact avec boîte sous le moteur. La GL1000 de 1974 regorge de solutions techniques inédites. Le starter est au tableau de bord, le kick amovible, le blocage de direction couplé au démarreur, le réservoir d'essence sous la selle, l'embrayage tourne en sens inverse du moteur pour limiter le couple de renversement, les trois freins sont à disque... En 1978, la GL1000 KZ reçoit des roues à branches et un cadre renforcé. Sa garde au sol est améliorée.

En 1979, la GL devient une 1100 cm³ par augmentation de l'alésage de 3 mm. C'est la première Honda fabriquée aux USA. Cette Gold est équipée de carburateurs à pompe de reprise, d'un allumage électronique, d'une fourche à air (angle

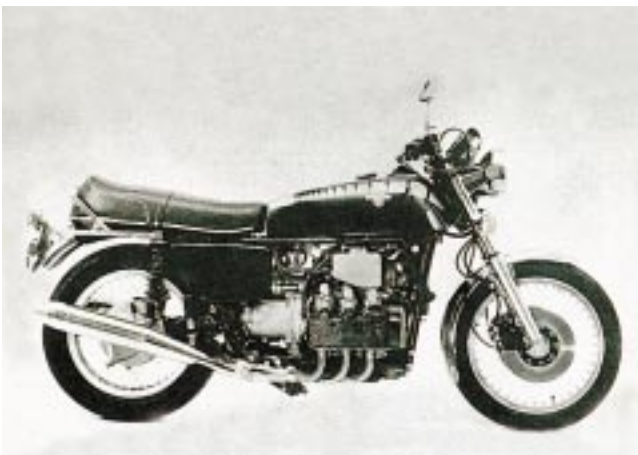
60,5° au lieu de 52°), de combinés arrières oléopneumatiques et de nouveaux étriers de freins. Son étagement de boîte est modifié.

En 1980 la GL1100 DX est carénée, avec sacoches et top-case.

Prototype AOK

6 cylindres à plat de 1 470 cm³
80 ch DIN à 8 000 tr/min

1972



GL1000

Apparue en 1974.

1974





GL1500SE Gold Wing

Evolution

En 1982 la GL1100/2 a de nouveaux disques, des étriers à pistons juxtaposés et un freinage couplé. La fourche reçoit un système anti-plongée et le cinquième rapport est allongé pour diminuer la consommation. La version Aspencade propose un compresseur pour gonfler les suspensions et les pneus, la radio, des marchepieds, des accoudoirs pour le passager et un tableau de bord digital.

En 1984 apparaît la GL1200 dont la cylindrée est obtenue par augmentation de la course (66 mm au lieu de 61,4). Ce sera la dernière 'quatraplat'.

Fin 87, Honda présente après 5 années de gestation, 60 prototypes et 20 moteurs différents le 'sixaplat' GL1500. La GL1500 est équipée d'une marche arrière. La carburation est assistée d'une gestion électronique assurant un fonctionnement optimum quelles que soient la température et l'altitude.

Pour 1998, la GL1500 GoldWing SE reçoit de nouveaux couvre culasses, pare carters et prot'ge disques de frein. Le tableau de bord a des instruments à fond blanc. La selle est bicolore, plus basse avec une partie passager redessinée. Les silencieux d'échappement et le garde-boue sont nouveaux. De quoi refaire une beauté à celle qui reste le must incontesté en matière de grand tourisme.

GL1100DX

Carénage, sacoques et topcase.

1980



GL1200 Aspencade

La dernière "quatraplat".

1984



Première apparition du "sixaplat" 1 520 cm³ ainsi que d'une marche arrière.

1987



Quelques modifications sur la selle, les silencieux d'échappement, le tableau de bord, les couvre-culasses et les protégés disques de frein.

1998





GL1500SE Gold Wing

Panorama des couleurs

1993



1994



GL1500SE - 20006 - F



GL1500SE Gold Wing

Panorama des couleurs

1995



GL1500SE - 20007 - F



GL1500SE Gold Wing

Panorama des couleurs

1996



GL1500SE - 20008 - F



GL1500SE Gold Wing

Panorama des couleurs

1997



GL1500SE - 20009 - F



GL1500SE Gold Wing

Panorama des couleurs

1998



GL1500SE - 200010 - F



GL1500SE Gold Wing

Panorama des couleurs

1999



GL1500SE - 200011 - F



GL1500SE Gold Wing

Caractéristiques techniques

Caractéristiques techniques

GL1500SE Gold Wing (Type ED)

Moteur	6 cylindres à plat opposés, 4 temps, à simples ACT et 12 soupapes, à refroidissement liquide
Alésage × Course	71 × 64 mm
Cylindrée	1 520 cm ³
Rapport volumétrique de compression	9,8 : 1
Alimentation	2 carburateurs à dépression de type CV, diam. 33 mm
Puissance maximale	100 ch DIN (74 kW) à 5 200 tr/min
Couple maximal	150 N. m DIN à 4 000 tr/min
Allumage	Transistorisé géré par microprocesseur
Démarrage	Electrique
Boîte de vitesses	A 5 rapports (plus une marche arrière électrique)
Transmission finale	Par arbre
Dimensions (L × l × H)	2 615 × 955 × 1 495 mm
Empattement	1 690 mm
Hauteur de selle	740 mm
Garde au sol	115 mm
Capacité du réservoir d'essence	23 litres
Roues	Avant/Arrière En alliage d'aluminium coulé
Pneus	Avant 130/70 - 18 63H Arrière 160/80 - 16 75H
Suspensions	Avant Fourche diam. 41 mm à assistance pneumatique, débattement : 140 mm Arrière 2 amortisseurs dont 1 à assistance pneumatique, débattement : 105 mm
Freins	Avant Double disque hydraulique diam. 296 mm avec étriers double piston et plaquettes métalliques frittées, couple avec l'arrière Arrière Simple disque hydraulique, diam. 316 mm avec étrier double piston et plaquettes métalliques frittées
Poids à sec	372 kg

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et peuvent évoluer sans préavis.