

HONDA GOLD WING

GL 1000

Wie vanaf nu een Honda GL 1000 Gold Wing koopt krijgt voor elke maand dat de 10.990 gulden kostende machine niet geleverd wordt een korting van één procent op de bruto verkoopprijs exclusief BTW. Dat komt neer op een inclusief korting van een dikke 100 gulden! Honda Motor B.V. hoopt de eerste zending van dit topprodukt uit Japan in juni te kunnen leveren, verwacht de machines in juli en denkt dat het uiterlijk augustus zal worden. Wie dus deze maand zijn bestelling plaatst verdient dus tenminste ruim 300 gulden. En mocht de belangstelling erg groot zijn en er meer bestellingen komen dan de eerste levering groot is, wel, dan wordt de pleister op de wonde voor het wachten op deze trekpleister in ieder geval elke maand met meer dan 100 gulden vergroot.

Dit blijft gelden zolang de motor niet uit voorraad leverbaar is. Bij de bestelling wordt een overeenkomst gesloten met de Honda Motor B.V. (levering geschiedt verder gewoon via de dealer) en krijgt men een volgnummer. De volgnummers bepalen exact de leveringsvolgorde. Zo wil de Nederlandse Honda importrice het spelen, zo wil zij concurreren met andere merken die hun topproducten wél direct kunnen leveren.

Anders dan andere

De Honda Gold Wing is een machine die zich duidelijk onderscheidt van alles wat er tot dusver ooit gebouwd is, iets wat de laatste tijd overigens meer merken doen. Weliswaar is het motortype, een viercilinder boxermotor, al eerder gebouwd, maar daarmee houdt de overeenkomst dan ook op. De Honda is een supermachine, groots in alle opzichten. Veel vermogen (80 DIN pk), een groot koppel (8,0 kgm), een grote cilinderinhoud (999 cc), gro-

te afmetingen maar ook een groot gewicht (droog 265 kg).

De hele machine zit vol met ongebruikelijke constructies en deze gaan we in dit artikel eens wat nader bekijken. Helaas ontbreken daarbij afbeeldingen van het inwendige, maar die houdt u nog tegoed.

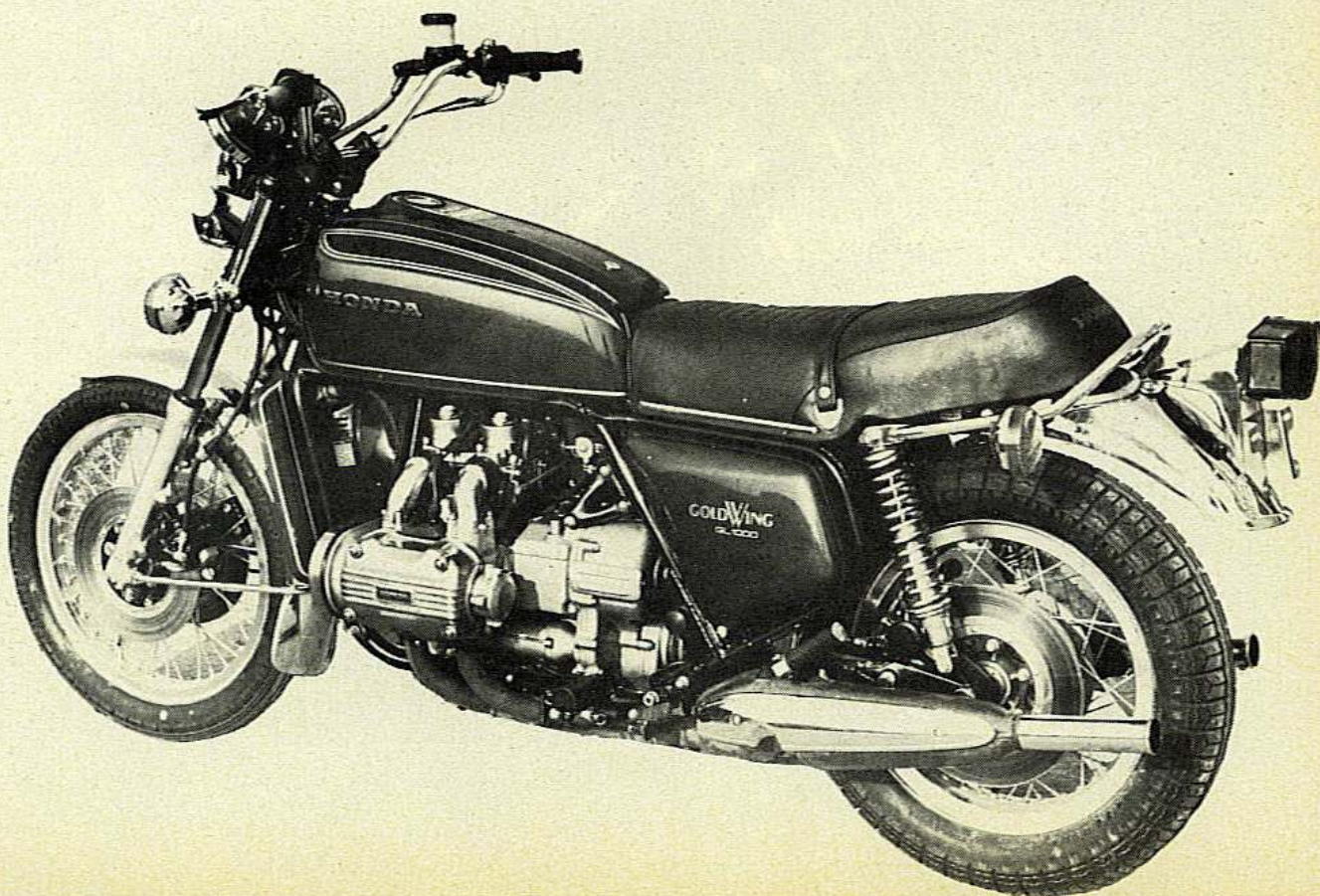
De motor is een echte viercilinder boxermotor en geen 180 graden V-4 krachtbron, wat ook mogelijk geweest zou zijn. Het is dus zo dat de zuigers van de tegenover elkaar liggende cilinders tegengesteld aan elkaar bewegen, dus naar elkaar toe of van elkaar af. De krukas is driemaal gelagerd, en alle lagers, ook die van de big-ends, zijn glijlagers.

De cilinderkoppen zijn links en rechts gelijk. De bovenliggende nokkenas loopt er dus doorheen (anders is montage links of rechts niet mogelijk), en bij de linker cilinderkop heeft men tegenover het aandrijfeinde de astomp benut om er de ontstekingsnok op te plaatsen. Aan de voorkant is een apart huis tegen de motor gebouwd waarin de getande riemen voor de nokkenas-aandrijving lopen. De op de kruktaap naast elkaar lopende riemen zijn evenveel verzet als de twee cilinderblokken, zoals gebruikelijk bij een boxermotor.

Het koelsysteem heeft een inhoud van 3,2 liter koelvloeistof met permanent anti-vries. Het systeem is geheel gesloten met een buffertank achter een paneel van de dummy-brandstoftank. Een waterpomp zorgt voor de circulatie, en achter de radiator is nog een zelfdenkende ventilator geplaatst.

Een Eaton pomp levert de benodigde druk voor de motorsmering. De smeerolie bevindt zich in het carter, en in het smeersysteem is een papierfilter opgenomen, laag voorop de motor geplaatst.

Elke cilinder heeft zijn eigen carburateur, een \varnothing 32



mm Keihin constant vacuüm exemplaar. De bediening geschiedt door middel van bowdenkabels vanaf het gashendel en m.b.v. stangetjes bij de carburateurs zelf. De carburateur van de cilinder rechts achter is het minst verstelbaar en dient als referentie bij het afstellen van de andere carburateurs.

De motor heeft een compressieverhouding van 9,2 : 1 en heeft genoeg aan brandstof met een octaangetal van 91, waaraan onze normale benzine voldoet. Bij 7500 tpm levert de motor 80 DIN pk, en als deze machine geen uitzondering in de moderne Honda reeks is dan zou het wel eens merkbaar meer kunnen zijn. Het maximumkoppel is 8,0 kgm (arme achterband) en wordt geleverd bij 6500 tpm.

Het gyromoment tengevolge van toerentalveranderingen in de motor (wat sommige motorrijders hinderlijk vinden) wordt goeddeels gecompenseerd door een tweede moment, opgewekt door de tegengesteld aan de motor draaiende 300 watt dynamo. Dit lijkt in eerste instantie niet voldoende, maar een viercilinder heeft slechts een krukas met een klein rotatietraagheidsmoment nodig, en bovendien draait de forse dynamo met anderhalf maal het motortoerental.

Transmissie: ook bijzonder

Er is nog een punt waarom het gyromoment van deze machine uiterst gering zal zijn: de koppeling. Deze bevindt zich namelijk niet zoals bij dit motortype gebruikelijk rechtstreeks op de krukas, maar lager, op de eerste versnellingsbakas. Het is ook een hele normale meervoudige natte platenkoppeling, en daarvan is het rotatietraagheidsmoment kleiner dan van een koppeling zoals we die op bijvoorbeeld Guzzi en BMW vinden. Bovendien is de omwentelingsnelheid lager door de primaire reductie van 1,708 : 1. Deze overbrenging wordt verzorgd door een morse-ketting. Na de koppeling volgt een normale versnellingsbak (vermoedelijk gelijk aan die van de CB750) die zeer diep, vrijwel onder de motor een plaats gevonden heeft. Na de bak volgt dan nog eens een tandwieltransmissie (eerste secundaire trap) voor de aandrijving van de cardanas, en uiteindelijk is er dan nog de haakse tandwieloverbrenging bij het achterwiel (tweede secundaire trap) die immer foutief met „cardan“ aangeduid wordt. Alles bij elkaar dus een behoorlijk ingewikkelde constructie. Honda heeft hiervoor gekozen om de machine vlot, gemakkelijk en geruisloos te kunnen schakelen. Daartoe zijn ook drie transmissieschokbrekers opgenomen; de eerste in het grote tandwiel van de morseketting bij de koppeling, de tweede bij de uitgang van de versnellingsbak, en de derde in de meenemer van het achterwiel.

Het frame is een robuuste, dubbele wieg, waarvan een onderbuis demontabel is om de motor gemakkelijk te kunnen uitbouwen. Onder de achtervorklagering loopt de uitlaatdemper door. Ogenscheinlijk komen beide uitlaten van elke kant uit in een demper, maar in werkelijkheid vormen de dempers links en rechts een geheel, een soort U, die om het achterwiel loopt.

De tank bevindt zich onder het zadel, met de vulopening in het achterste compartiment van de dummytank. In de zijcompartimenten hiervan vinden we links alle belangrijke delen van de elektrische installatie ordelijk gerangschikt bij elkaar, en rechts de buffertank van het gesloten koelsysteem. De brandstoftank zelf is hermetisch gesloten; de brandstofpomp zuigt dus een vacuüm in de tank, wat door een onderdrukventiel in de tankdop constant wordt gehouden.

De Goldwing heeft voor en achter hydraulisch bediende schijfremmen, twee voor en één achter. De voorste schijven zijn iets kleiner dan de enkele schijf achter, respectievelijk \varnothing 275 mm en \varnothing 300 mm. De bediening is conventioneel, handrem voor, voetrem achter (dus niet onderling gekoppeld). Het voorwiel meet 19 inch, met een 3.50 band, maar het achterwiel heeft de ongebruikelijke maat 17 inch. Daarop is echter een 4.50 band gemonteerd, zodat de diameter ongeveer gelijk is aan wat we gewend zijn. De band is echter lekker breed, veel rubber op straat dus, en dat lijkt met dit vermogen geen overbodige luxe.

Beide wielen zijn voorzien van randloze, lichtmetalen DID velgen.

Verspreid over de motor vinden we nog tal van snuffjes. Onderin de toerenteller is een luikje uitgespaard met de schaal en de wijzer van de temperatuurmeter. Centraal op de dummytank zit een elektrische benzinemeter, een nuttig instrumentje, maar hoe moet dat nu als je met tanktas rijdt?

In het verlichtingssysteem zijn wat relais en weerstanden ingebouwd. Sneuvelt nu een van de gloeidraden in de koplamp, dan wordt automatisch de andere ingeschakeld, doch met verminderde intensiteit. Op het dashboard gaat dan een waarschuwinglampje branden. Brandt het achterlicht door, dan wordt automatisch het stoplicht ingeschakeld, maar ook met verminderde intensiteit en met een verklikkerlampje op het dashboard.

Wat weten we nu nog niet? Wel, er valt natuurlijk nog wel wat over deze supermotor van 's werelds grootste motorfabrikant te vertellen, maar voorlopig is het veel interessanter om er eerst maar eens flink mee te rijden. Hopelijk hoeven we daar niet al te lang meer op te wachten!

GUUS VAN DE BEEK



Een dubbele schijfrem voor ...



... en een enkele schijfrem achter.

TECHNISCHE GEGEVENS:

Motor: watergekoelde viercilinder viertakt boxer motor met bovenliggende nokkenassen, aangedreven door getande rubberriemen - boring x slag 72 x 61,4 mm, cilinderinhoud 999 cc - compressieverhouding 9,2 : 1, vereiste brandstof 91 oktaan (normale benzine) - maximum vermogen 80 pk bij 7500 tpm (DIN), maximum koppel 8,0 kgm bij 6500 tpm - vier \varnothing 32 mm Keihin constant vacuüm carburateurs met papieren luchtfilter - druksmering, 3,5 liter olie voor de motorsmering - 12 volt elektrische installatie, accu bobine ontsteking, elektrische starter (losse kickstarter, te monteren indien gewenst), tegengesteld aan de motor draaiende 300 W wisselstroomdynamo om gyro-effect te verkleinen, speciale veiligheidsvoorzieningen bij de verlichting (zie tekst).

Transmissie: primair d.m.v. morseketting, overbrengingsverhouding 1,708 : 1 - meervoudige natte platenkoppeling - vijf versnellingen, overbrengingsverhoudingen 2,509 - 1,708 - 1,333 - 1,097 - 0,939 : 1 - secundaire overbrenging met tandwielen naar cardanas 0,825 : 1 - overbrengingsverhouding bij achterwiel 3,400 : 1.

Rijwielgedeelte: geheel dubbel wiegframe, telescoop voorvork, veerweg 143 mm, in vijf standen verstelbare achterveerlementen, veerweg 102 mm - voorwiel met 3.50 x 19 bandmaat en dubbele hydraulisch bediende schijfrem \varnothing 275 mm, achterwiel met 4.50 x 17 bandmaat en enkele hydraulische schijfrem \varnothing 300 mm, aluminium velgen - brandstoftank onder het zadel, inhoud 18 liter (waarvan 3 liter reserve) - centrale deel van de elektrische installatie onder de wegklapbare panelen van de dummy tank.

Afmetingen en gewicht: totale lengte 2285 mm, breedte 875 mm, hoogte 1185 mm, zithoogte 810 mm, wielbasis 1540 mm, motorbreedte 660 mm, droog gewicht 263 kg, gewicht van de motor alleen 163 kg.

Prijs: / 10.990,-

Fabrikant: Honda Motor Co., Ltd., Tokyo, Japan.

Import: Honda Motor B.V., Lierenstraat 5, Ridderkerk.

