



1972 - 1974 Prototyp M1/AOK

Die Geschichte der GOLD WING beginnt keinesfalls mit der GOLD WING, sondern mit einem Prototyp, der erst ca. 16 Jahre nach seiner Erschaffung als "leicht überarbeitetes" Serienfahrzeug dem Publikum zugänglich wurde. Die Rede ist von der M1 bzw. AOK, die allerdings nie als eine Art Krankenfahrstuhl gedacht war. Auch stand der Name GOLD WING bei diesem Prototyp noch gar nicht zur Debatte.

Wako/Süd- Japan, im Herbst 1972. Eine kleine Gruppe von Ingenieuren und Designern - einige von ihnen noch keine 30 Jahre alt - machte sich an die Aufgabe, der Konkurrenz KAWASAKI mit der Z1 und BMW mit der R90S mit etwas Adäquatem - wenn möglich etwas Besserem - Paroli zu bieten, denn mit der CB 750 war HONDA's Marktführung nicht länger aufrecht zu erhalten. Die Projektleitung lag in den bewährten Händen des Ingenieurs Soichiro Irimajiri, welcher die Motorradwelt später noch mit der erfolgreichen CX 500 und der legendären, 6-zylindrigen CBX 1000 beglücken sollte. Man hatte sich zum Ziel gesetzt, den besten und schnellsten Tourer der Welt zu bauen. Ein fürwahr hochgestecktes Ziel.

Was man sich darunter vorstellte, läßt sich kurz aber eindrucksvoll umschreiben: 6 Zylinder Boxer, 1470 ccm, 72 mm Bohrung, 60 mm Hub, Verdichtung 8,0 : 1, 80 PS bei 6.700 Touren, 1480 mm Radstand, 4.00 X 18er Hinterrad und 3.25 X 19er Vorderrad, 20 Liter-Tank. All das sollte das 227 kg schwere Monster in 12 Sekunden über die Viertelmeile bringen. Endgeschwindigkeit: ca. 210 km/h. Damit wäre sie die größte je in Massenproduktion gebaute Straßenmaschine ihrer Zeit gewesen.

Damals dachten die Leute in der HONDA-Entwicklungsabteilung noch, dass ein Supertourer und ein Supersportler etwa das gleiche wären. Diesem Irrtum unterlagen damals allerdings nicht nur sie. Dennoch wurde aus ihrem Irrtum ein Motorrad, das leider Gott sei Dank so nie in Serie ging, denn mit der Sportlichkeit haperte es dann doch sehr bei der M1/AOK. Daran war vor allem der 6-Zylinder-Boxermotor schuld, der in dieser Ausführung besser in ein Auto gehört hätte. Dennoch sollte gerade dieser Motor mehr als 10 Jahre später den Grundstein für eine neue Ära im Motorradbau legen.

An schnöden Automobilbau erinnern auch etliche Konstruktionsdetails, wie der links angebrachte, unattraktive Zündverteiler, die Einscheiben-Trockenkupplung oder der Vergaser mit Doppellufttrichtern im Zentrum der Ansaugspinne, wobei die Venturidüse 29 mm und die andere 27 mm Durchgang aufwies.

Wie bei der Zylinderzahl hielten es die HONDA-Entwickler auch beim Hubraum: je mehr, desto besser. Damals war nur noch HARLEY-DAVIDSON zutiefst davon überzeugt, dass 1470 ccm einem Motorrad gut zu Gesicht stehen. (Ganz getreu nach dem Motto: Kann den Hubraum Sünde sein? Natürlich nicht.) Eine, wie wir heute wissen, äußerst weitsichtige und aus der seinerzeitigen Sicht zukunftsorientierte Überzeugung.

Die gesamte Heckpartie inklusive Auspuffanlage, Kardan, Bremse und Sitzbank bestand übrigens aus - man glaubt es kaum - original BMW R 75-Teilen. Die ursprünglich zur M1/AOK gehörende Gabel stammt Werksfotos zufolge offensichtlich von der CB 750 und wurde später durch eine solche der 1980er GL 1100 mit allen Lenker-Instrumenten ersetzt. Auch befand sich schon bei diesem Modell u. a. die Voltanzeige auf dem Tank. Des Weiteren dachte man hinsichtlich Tourer auch schon daran, dieses Motorrad werksseitig mit Koffern auszustatten. Diese hatten eine frappierende Ähnlichkeit mit denen der seinerzeit aktuellen ELECTRA GLIDE, waren aber breiter als diese.

Anscheinend war aber selbst den HONDA-Männern ihr ausufernder langer Lulatsch nicht so recht geheuer. Man musste sich zwangsläufig irgendwie beschränken. Dies geschah unter Leitung des neuen Projektleiters Toshio Nozue, der auch schon für die legendäre CB 750 von 1969 verantwortlich zeichnete, in erster Linie durch die Reduzierung der Zylinderzahl auf 4. Das Boxerprinzip wurde beibehalten. Auf dieser Basis wurde dann letztendlich nach diversen Studien mit voll verchromten 4 in 4-Auspuffanlagen, verschiedenen Sitzbänken, Spiegeln, Lenkern, Blinkern, Seitendeckel- und Tankformen die GOLD WING geboren, die dann im September 1974 auf der IFMA in Köln erstmals der erstaunten Fachwelt vorgestellt wurde und noch einige Jahre nach ihrer Weltpremiere im Zweiradmuseum in Neckarsulm zu besichtigen war.

Fortsetzung siehe GL 1000 K0