

# ***GOLDWING***



## 製品説明書



GOLDWING SE <AirBag Navi>

アメリカのツーリングライダーはさまざまなタイプのモーターサイクル愛好家の中でも、少し特別な存在です。北米大陸という広大な国土を背景に、モーターサイクルに対して厳しく、臆せず自分の意見を口にし、ツーリングに要求される事柄に関して、とても詳しいライダーです。このアメリカのツーリングライダーの存在なくしては、ゴールドウイングは今日に至るまでの進化を遂げることは決してできなかったでしょう。

この40年間、ゴールドウイングは、ツーリングライダーたちの厳しい声に応えながら、進化してきたモーターサイクルです。このように、ライダーの要望や意見を可能な限り反映し、快適に長距離をライディングするための理想形をここまで追求しているモーターサイクルは稀有な存在です。

2011年まで、ゴールドウイングはアメリカの人達の手によって生産され、製造、開発、販売に携わるスタッフは計り知れぬほどのプライドを持ち続けていました。熊本製作所の生産となった今日においても、北米のツーリングライダーの声に応え、ゴールドウイングは進化を続けています。1975年、北米で発売をしてから40周年にあたる2015年。これを記念して、ゴールドウイング40周年記念車を発売いたします。

アメリカはもとより、多くのライダー達と共に歩んできたことで、この歴史に残るモーターサイクルを造りだすことができました。そしてさらに快適さと安心感を高め、進化はこれからも続きます。



ゴールドウイングは、40年の間に大いなる進化を重ねてまいりました。この非凡なるマシンは、5代にわたってモーターサイクル界のセグメントを創造し、また提案し続けてきました。ここではその歴史を振り返り、エポックメイキングな技術と変遷をご紹介します。

## 1975年 ゴールドウイング (GL1000) 初代モデル

1972年に開発プロジェクトが発足されてから、過去の延長線上にあるモデルではなく、これまでのモデル全てを白紙に戻したうえで、北米におけるモーターサイクルとは何かを徹底的に追求し、そのモデルの創造に全力を傾けました。1974年に埼玉製作所狭山工場において生産がスタートしました。

1975年にアメリカで発売を開始した初代ゴールドウイングは、ただ単に新しいだけのモーターサイクルではありませんでした。低振動・低重心の革新的な水冷999cc水平対向4気筒エンジンを搭載し、既成概念を超えるモーターサイクルの新たな可能性を開拓しました。世界トップクラスのパワーと大陸横断を可能にする快適性、高性能を備えたハイパフォーマンスマシン。このまったく新しいモーターサイクルを、「一体どのように楽しめばいいのか?」ゴールドウイングのオーナーは、グループとなってロングツーリングへと繰り出しました。この初代モデルにより、ゴールドウイングのコンセプトは長距離ツアラーへと徐々に進化していったのです。



1975年 GOLDWING (GL1000)



1975年 GOLDWING (GL1000) 透視図

1975年 GOLDWING (GL1000) だみータンク内部

## 1980年 ゴールドウイング (GL1100) 2代目モデル

Hondaは、ゴールドウイングをアメリカで生産する計画を立て、1980年ゴールドウイング (GL1100) からHonda of America Manufacturing (HAM) での生産を開始しました。単にゴールドウイング (GL1000) の排気量を10%アップしただけではなく綿密に計算されたリファインを加えることで、それまでのロードスポーツカテゴリーから正真正銘のツーリングカテゴリーへと進化を遂げました。新設計1,085ccエンジンはパワーよりもトルクを重視。ホイールベースは延長され、ライダーとパッセンジャーのスペースを拡大させました。最新式のエアアシストサスペンションの導入で、当時としては非常にしなやかで快適な乗り心地を実現しました。



1980年 GOLDWING (GL1100)

### 1980年 ゴールドウイング (GL1100) インターステート

ゴールドウイング (GL1100) には、技術的な変更点以上に多くの重要な新機軸が導入されていました。ゴールドウイングの持つロングツーリング性能に注目したツーリング用のアフターパーツメーカーによる市場の活性化によって、Honda のエンジニアも、フルドレスアップしたラグジュアリーモデルの開発を考えていました。これにより、ゴールドウイングとして初めてフェアリングやサドルバッグ、トランクを標準装備とし、ステレオサウンドシステムをオプション設定とした革新的なインターステートが生み出されました。こうして完全な長距離ツアラー仕様のゴールドウイングが誕生しました。



1980年 GOLDWING (GL1100) INTERSTATE

### 1982年 ゴールドウイング (GL1100) アスペンケード

その後間もなくHondaは、アスペンケードの登場によって“ラグジュアリーツアラー”という先進的なコンセプトを発表。このモデルはスタンダード仕様に加え、液晶メーターやステレオ、CB無線などの快適装備、さらにパッセンジャーバックレスト後方の収納スペースなど、使い勝手を考慮したさまざまな上級装備を搭載していました。



1982年 GOLDWING (GL1100) ASPENCADE

### 1984年 ゴールドウイング (GL1200) 3代目モデル アスペンケード

新型4気筒エンジンのパフォーマンスと上質さを最大限に追求したモデルが誕生。1,182cc の大排気量が生み出すパワーとトルクを向上させ、スムーズさと低回転域から力強い加速を実現しました。また、油圧式バルブ調整機能の採用によりメンテナンスフリー化も実現。同時に車体にも改良を施し、大型車ながらクイックな運動性能も追求しました。ロングツーリングではこれまで以上に優れた快適性を実現しました。



1984年 GOLDWING (GL1200) ASPENCADE

### 1985年 ゴールドウイング (GL1200) リミテッドエディション

ゴールドウイング10周年を記念して2つの変更を行いました。1つは、ゴールドウイングがツアラーカテゴリーで確固たる地位を獲得したことにより、フェアリングのないスタンダード仕様を廃止しました。2つめが、この豪華なリミテッドエディションの誕生です。コンピュータ制御のフューエルインジェクション、4スピーカーサウンドシステム、クルーズコントロール、自動調節機能付きリアサスペンションなどを装備し、専用のメタリックゴールドペイントを施しました。



1985年 GOLDWING (GL1200) Limited Edition

### 1988年 ゴールドウイング (GL1500) 4代目モデル

極めて静かでシルキーかつスムーズな特性をもちながら、圧倒的にパワフルで、優れたハンドリングを兼ね備えていること。この大きな課題をクリアして誕生したのが、ゴールドウイング (GL1500) です。試作段階で15種類のマシンが何千時間という時間を費やしてテストが行われました。これは、当時Hondaにとって最も大規模な開発プロジェクトでした。こうして誕生した新型6気筒エンジンを搭載するラグジュアリーモーターサイクルは、ロングツーリングにおける新たな時代のベンチマークを築くとともに、約10年以上にわたってラグジュアリーツアラーの頂点モデルとして支持を得ました。Hondaはこのモデルから日本に輸入・販売し、日本の市場に大型ツアラーのカテゴリーを確立しました。



1988年 GOLDWING (GL1500 / 北米仕様車)

### 1995年 ゴールドウイング (GL1500) SE 20周年記念車

ゴールドウイング誕生20周年を記念し、日本ではゴールドウイングSE20周年記念車を発売。このモデルには、大型二輪の量産車としては世界で初めてウインドスクリーンに電動ワイパーを装備し、雨天時の安心な走行に配慮した仕様になりました。



1995年 GOLDWING (GL1500) SE 20周年記念車

**2001年 ゴールドウイング (GL1800) 5代目モデル**  
 さらなるハイパフォーマンスと快適性の両立を目指し、排気量を1,832ccに拡大するとともに、新設計アルミインチューブフレームの採用などで、操る楽しみをライダーが享受できる軽快かつ快適なライディングを実現しました。またエアロダイナミクスを追求したフェアリングや快適性を追求したシートなどラグジュアリーツアラーにふさわしい装備を採用するなど、他の追従を許さないモデルとして唯一無二の存在となりました。日本専用装備として、ディスチャージヘッドライトや盗難抑止機構「H・I・S・S (Honda Ignition Security System)」を搭載するなど、先進技術を多く採用しました。



2001年 GOLDWING (GL1800)

**2007年 ゴールドウイング (GL1800) <エアバッグ>**  
 二輪車の前面衝突時によるライダーの飛び出しを抑制し、相手車両や路面などとの打撃によるダメージを軽減させる効果のある二輪車用エアバッグを世界で初めて量産二輪車に搭載しました。エアバッグは、フロントシート前方のカバー下に収納しており、フロントフォークの左右それぞれに装備したセンサーが衝撃を感知するとエアバッグが展開しライダーの運動エネルギーを吸収する構造となっています。



2007年 GOLDWING (GL1800) <Airbag>

**2008年 ゴールドウイング (GL1800) <エアバッグ・ナビ>**

先進の安全技術を取り入れたエアバッグ搭載車に、利便性や操作性に優れ、車体と美しくマッチングするビルトインタイプのナビゲーションシステムを日本で初めて搭載したモデルです。ディスプレイは、ライダーの視認性を考慮してメーター下方の最適な場所に配置し、従来から採用していたプレミアムオーディオの上質な音声案内とあいまって、画面と音声による充実したナビゲーションを実現しました。



2008年 GOLDWING (GL1800) <Airbag Navi>



ナビゲーション画面の例

## 2011年 ゴールドウイング (GL1800)

生産拠点をアメリカから熊本製作所へ変更し、完全受注生産としながら、通年で注文を受け付けることが可能になりました。スタイリングを中心に、大幅な変更によって、精悍なフロントビュー、リアまわりをシャープに演出する左右一体型コンビテールランプなど優雅なたたずまいとしました。また、オーディオシステムは、iPod®\*1やUSBメモリーの接続を可能にしました。加えて、サラウンドシステム (SRS CS Auto\*2) を搭載し、深みのある低音と迫力あるサウンドを実現しています。シートはウレタン素材を変更することで乗り心地をさらに向上させました。



2011年 GOLDWING (GL1800)

\*1 iPod (R) は、米国および他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。

\*2 SRS CS AutoはSRS Labs, Inc.の商標です。SRS CS Auto技術はSRS Labs, Inc.からのライセンスに基づき製品化されています。

## 2014年 ゴールドウイング (GL1800) SE

ゴールドウイング発売40周年を記念したモデル。専用エンブレムの採用や、レッド×ブラックのツートーンカラーリングを採用しました。また通常モデルにも専用エンブレムを施しました。



2014年 GOLDWING (GL1800) 発売40周年記念エンブレム



2014年 GOLDWING (GL1800) 発売40周年記念キー

ゴールドウイングが進化していく過程で、どのような変更があったかをリストアップすると膨大な量となります。明らかに認識できる変更もいくつかはありますが、気づかないような細部にわたる進化が絶えず繰り返されてきました。ここでは主要諸元や装備に限定して、年ごとやモデルごとの違いを簡単にまとめていきます。

(Honda が日本に輸入・販売を開始した 1988 年以前のモデルの内容はアメリカ仕様となります)

### 1975 年モデル

初代ゴールドウイング(GL1000)は、999cc 水冷水平対向 4 気筒エンジンを搭載し、モーターサイクルにおけるツーリングに革命をもたらしました。燃料タンクには電気系パーツと収納スペースを内蔵し、アルミリムのスポークホイールを標準装備。エキゾーストシステムはブラックペイントされ、クローム仕上げのマフラーガードとテールパイプが装着されていました。



1975年 GOLDWING (GL1000)

### 1976 年モデル

発売から 2 年目には、スタンダード仕様以外に特別仕様のゴールドウイング GL1000LTD が追加されました。LTD には、ゴールドストライプ、専用サイドカバーエンブレム、クロームラジエーターシュラウド、スクリーン、キルトパターンをあしらったシート、ゴールド塗装仕上げのホイールを装備。さらに、ゴールドのスタンプが入ったゴールドウイング (GL1000) 用オーナーズマニュアル、レザーキーケースなどが付属されていました。



1976年 GOLDWING (GL1000) LTD

### 1977 年モデル

ゴールドウイングの人気が高まるとともに、世の中のツアラーに対する考え方が変わっていききました。それにともないユーザーからの要望に応え、細部にわたり重要な改良が施されました。まず、ハンドルバーの形状が変わって位置が高くなり、ネオプレン製グリップのデザインも変更。さらにライダーとパッセンジャーそれぞれにデザインされたシートが新たに装備されました。



1977年 GOLDWING (GL1000)



### 1978年モデル

中央に燃料計、電圧計、水温計を配した新たなインストルメントパネルを装備。キャブレターの口径は1mm小さくなり、2段階減衰力調整機能付きサスペンションが搭載されました。新設計されたエキゾーストシステムは、クローム仕上げとなり、リアウインカーはフェンダーに設置。メンテナンスフリーのコムスターホイールが装着されました。



1978年 GOLDWING (GL1000)

### 1979年モデル

初代ゴールドウイングの熟成は頂点に達し、999cc エンジン最後のゴールドウイングとなりました。この年に大きな変更はなく、その多くは細かなものとどまります。ウインカーが丸型から長方形に、テールランプがシングルバルブから CBX タイプのリブ入りレンズのツインバルブに変更されました。

### 1980年モデル

2代目となるゴールドウイング (GL1100) が誕生。スタンダード仕様のモデル以外に、完成時から上級装備を搭載した、インターステートが追加されました。両グレードともフルトランジスタバッテリー点火を導入した新型 1,085cc エンジンを搭載。シャシーには、シングルインレットイコライザーシステムを左右に備えたエアアシストサスペンションを装備。コムスターホイール、アジャスタブルシート、ビッグサイズのタイヤが装着されました。フルフェアリング、サドルバッグ、トランクを標準装備し、ステレオシステムまでもオプション設定としたインターステートは、長距離ツアラーの新たな指標となりました。

### 1981年モデル

スタンダードとインターステートともに、オレンジとゴールドのストライプが新たに追加されました。メーター類は夜間照明をリファイン。インターステートには、より傷がつきにくくなった最新のアジャスタブルウインドシールドが装着されるなど、引き続き上級装備を搭載した長距離ツアラーの最先端を独走するモデルとなりました。



1981年 GOLDWING (GL1100) INTERSTATE

### 1982年モデル

Hondaはこの年、より豪華な第3のゴールドウイング、アスペンケードを追加しました。インターステートには、オプションとしてステレオ、40チャンネル CB無線、エアサス用空気圧調整機構を設定。アスペンケードには、これらの装備に加えパッセンジャーバックレストの収納ポーチ、ツートーンペイントとツートーンシート、スペシャルエディションエンブレムなどがすべて標準装備となりました。また全グレードに、フロントブレーキには2ポットキャリパーを装着。タイヤの幅もワイドになりました。

### 1983年モデル

ゴールドウイング (GL1100) 最後の年には、11本スポークキャストホイール、スタビライザー付き TRAC アンチダイブフロントフォーク、リアブレーキペダルによる前・後輪連動ブレーキシステムが採用されました。インターステートには、さらに大型でフラットになったフットレストとアジャスタブルパッセンジャーフットレストが追加され、最上級グレードのアスペンケードには、フロントのベンチレーテッド・ブレーキディスク、液晶デジタルメーター、新たなツートーンシートが装備されました。



1983年 GOLDWING (GL1100) ASPENCADE

### 1984年モデル

この年、3代目となる All New ゴールドウイング (GL1200) が登場。再びゴールドウイングは、自らツアラーの基準を高次元で塗り替えました。パワーユニットに、油圧式自動バルブ調整機構を採用した新型 1,182cc エンジンを搭載。新設計のシャシーには 16インチフロントホイールが装着され、クラストップレベルの軽快さと正確さを誇るステアリング性能を発揮しました。アスペンケードには、ラジオ/カセット/インターコムシステム、液晶デジタルメーターを装備し、インターステートとの差別化が図られました。



1984年 GOLDWING (GL1200) ASPENCADE

### 1985年モデル

人気の高まりを受けて、この年、スタンダード仕様のゴールドウイングを廃止。アスペンケードとインターステート以外に、最上級グレードの LTD が追加され、ツアラーモデルの上級志向がさらに拡大しました。ゴールドウイング (GL1200) LTD には、コンピュータ制御フューエルインジェクション、4スピーカー付きオーディオ/インターコムシステム、クルーズコントロール、オートレベリングリアサスペンションが装備されました。



1985年 GOLDWING (GL1200) Limited Edition

### 1986年モデル

ゴールドウイング (GL1200) には大きな変更はありません。LTD はゴールドウイング (GL1200) SE-i と名称を改め、サウンドシステムには、ドルビーノイズリダクションが装備されました。アスペンケードも、オーディオがグレードアップして SE-i と同様のものを搭載。インターステートとアスペンケードともに、新しいリアフェンダースプラッシュガードが装着されました。

### 1987年モデル

SE-i が廃止され、インターステートとアスペンケードの 2 グレードのみのラインナップとなりました。両グレードとも、3 ステージフォーム付きのニューテーパーシートデザインを採用。アスペンケードは、インターステートでオプションとなるサウンドシステム、パッセンジャーフロアボード、パッセンジャーアームレスト、トランク内バニティミラーを標準装備していました。



1987年 GOLDWING (GL1200) INTERSTATE

### 1988年4月

究極のツアラー、ゴールドウイングの4代目となる水平対向6気筒ゴールドウイング (GL1500) が誕生。再びHondaは、ゴールドウイングのグレードアップ化を図りました。1,520cc 6気筒エンジンは、スムーズさ、静粛性、パワーともクラスの基準を塗り替え、新設計のシャシーは、ハンドリング性能と快適性の頂点を追求。独創的なモーター駆動のリバースギアや、サドルバッグとトランクのシングルキーオペレーションリッドなど、他のマシンにはない便利な装備を搭載していました。



1988年 GOLDWING (GL1500) 日本仕様車

1989年2月

ゴールドウイング (GL1500) は画期的なモデルだっただけに、生産2年目でもほとんど変更を必要としませんでした。電動リバースシステム、低重心の高剛性ダブルクレードルフレーム、前・後連動ブレーキ、小型コンプレッサー採用のエアサスペンション (後・右側)、ヒーター付きベンチレーション機構内蔵の大型インテグレートッド・フェアリング、集中ロックシステム付き大型トランク & サドルバック、クルーズコントロールシステム、電動ボリューム付き AM/FM チューナー付きカセットステレオなど大型ツーリングバイクならではの充実した装備を標準装備していました。車体色は新たにグレード感の高いダークブルーメタリックカラーを採用しました。

1990年2月

標準仕様のゴールドウイング (GL1500) が SE モデルとなり、ウインドスクリーン中央に、風量を三段階で調整できるベンチレーションシステム、冷寒時に排気管で暖められたホット・エアを足元に導くフット・ウォーマー機構、パッセンジャーの快適性を向上させる可動式 (上下方向で 60mm) ピリオン・ステップボード、夜間のスイッチ操作性を向上させる透過光式照明 (イルミネーション) 内蔵の各スイッチ類などを採用し、ハイグレードな装備がもたらす快適さを一段と向上させました。日本仕様としては、足着き性を向上させる低シート高 (770mm→755mm) や後方からの被視認性を向上させる発光ダイオード採用のハイマウント・ストップランプなどを標準装備としていました。



1990年 GOLDWING (GL1500) SE

1991年3月

前年からの大きな変更はなく、米国での生産10周年を記念してゴールドウイング SE 米国生産10周年記念車 (アニバーサリー・エディション) として登場。車体色のサンフラッシュ・ゴールドメタリックを基調に、落ちつきのあるブラウンを組み合わせたツートーンカラーを採用するなど、メタル感を強調した各部のクロームメッキ仕上げとあいまって記念車にふさわしく、威風堂々たるイメージをより強調したものとしました。



1990年 GOLDWING (GL1500) SE Anniversary Edition

1992年2月

この年は大きな変更はなく、車体色には艶やかで気品のあるブラック & シルバーのツートーン塗装を採用しました。

1993年2月

ライダー側と同乗者側(アームレスト部分)に2個ずつスピーカーを設置した4スピーカー・システムを採用し、高品質なサウンドを味わいながら、よりいっそう快適な走行を楽しめる充実した装備となりました。さらに1,520cc 6気筒エンジンのロッカーアームピボットには、ニードルベアリングが採用されました。車体色はブラック & ブラウン・メタリックの豪華なイメージが施されました。

1994年2月

デビューから約20年、ゴールドウイングは改良を重ねながらツアークラスのベンチマークであり続けました。この年は大きな変更はなく、車体色に堂々としたフォルムをより強調する艶やかでボリューム感のあるパールグレイシャーホワイトのモデルが追加されました。

1995年3月

誕生20周年記念車が登場。記念ゴールドトリムと専用エンブレムが装備されました。また日本仕様には大型二輪の量産市販車としては世界で初めてウインドスクリーンに電動ワイパーを装備しました。外観上の違いとしては、シート高を従来モデルより30mm低い725mmに設定し、サスペンションはスポーツタイプに変更されたことで、レスポンスを大幅に向上させるとともに、ゴールドウイング伝統の快適で軽快な乗り心地を両立させました。



1995年 GOLDWING (GL1500) SE 20周年記念車

1996年1月

この年は大きな変更はなく、20周年記念モデルと同様の装備となりました。車体色は鮮やかなパールグレイシャーホワイトと、落ち着いたメタリックグレーのツートーンを新たに採用し、豪華さと気品に溢れたイメージとしました。

1996年12月

この年も装備、スペック等に変更はなく、メーター部の各種インジケーターやスイッチ部にISO規格の絵表示を採用しました。

1997年11月

新たにマルチリフレクターヘッドライトや新デザインのフロントホイールカバー、マフラーを採用するとともに、前・後のシートは、ライダーとパッセンジャーのホールド感を高めた新形状とするなど、豪華さの中にもスポーティーなイメージとしました。また、躍動感に溢れるデザインのドルフィンテールマフラーを採用するとともに、マフラーの内部構造を変更することで、より低音を響かせる重厚かつ上質なエキゾーストサウンドを実現しました。



1997年 GOLDWING (GL1500) SE

1998年10月

排出ガス浄化システムとして、キャブレターに改良を施すとともに、エキゾーストエアインジェクションシステム（二次空気導入装置）を採用しました。車体色は、パールフェイドレスホワイトに大理石風模様をあしらった日本専用のツートーンカラーとすることで、高級感あふれるイメージとしました。



1998年 GOLDWING (GL1500) SE

1999年10月

米国の生産拠点であるホンダ・オブ・アメリカ・マニュファクチャリング（HAM）で生産する1,520ccの大型ツーリングバイクゴールドウイング（GL1500）SEはすでに完成の域に達し、大きな変更はなく細部の熟成のみとなりました。エンジンヘッドカバーをバフがけの後、クロームメッキを施しさらなる高級感を演出。また、メーター文字盤は黒地に白文字とし視認性の向上を図りました。車体色は、パールグレイシャーホワイトを主体色に、グレイ系ストライプのツートーンカラーとすることで、落ち着きのある高級感あふれるイメージとしました。このモデルがゴールドウイング（GL1500）としては最後のモデルとなりました。



1999年 GOLDWING (GL1500) SE

2001年8月

13年振りのフルモデルチェンジにより、排気量を 1,832cc にアップ。エンジンから車体まで全て新設計となりました。低重心の新設計水冷 4 ストローク OHC 水平対向 6 気筒エンジンを搭載することで、余裕あるパワーを実現するとともに、三元触媒システム「HECS3<sup>※1</sup>」の採用で世界最高水準の環境性能を実現しました。さらに、軽量、剛性に優れた新設計のアルミフレームの採用や、最適なライディングポジションなどにより、取り回しと操作性を向上させました。パッセンジャーシートは、ファーストクラス感覚の乗り心地を追求し、ロングツーリングでも疲労の少ない設計となりました。また、国内専用仕様として、量産二輪車世界初<sup>※2</sup>の電動式光軸調整機能付きのディスチャージ式ヘッドライトや、間欠機能付き電動ワイパー、盗難抑止システム「H・I・S・S<sup>※3</sup>」を採用していました。車体色は国内専用色のパールグレイシャーホワイトと、北米、欧州と共通色のパールキャニオンレッドの2色を設定していました。

※1. Honda Evolution Catalyzing System 3 ※2. Honda 調べ ※3. Honda Ignition Security System



2001年 GOLDWING (GL1800)

2002年8月

国内専用色の高級感あるパールグレイシャーホワイトに加え、北米仕様であった精悍なブラックを採用し2色の設定で発売されました。これに伴いパールキャニオンレッドが廃止となりました。

2003年5月

現行色の2色に加え、北米仕様と共通色の高級感溢れるストリームシルバーメタリック、パールクロミアムパープル、デュランゴレッドメタリックを新たに追加。全5色のカラーバリエーションの設定となり、より多くのお客様の要望に応えられるものとなりました。

2004年5月

新たに「ゴールドウイング US パッケージ」をタイプ追加。ライダーの好みに応じたフロントスクリーン上下機構を持つ北米仕様モデルに、国内専用のカーボン調シートの採用と盗難抑止効果に優れた H.I.S.S の搭載などを充実させながらも、他の装備を必要最小限として低価格設定を実現したモデルです。車体色は US パッケージ専用のアークティックホワイト、フレアレッドの 2 色



2004年 GOLDWING (GL1800) US-Package

と、既存のゴールドウイングにも採用していたブラック-Z の計 3 色の設定となりました。これにより 6 連奏 CD チェンジャーやディスチャージヘッドライトなど充実装備のゴールドウイングで設定している 5 色と併せ、ゴールドウイングシリーズは 2 タイプで全 7 色のカラーバリエーションとなりました。

2005年4月

ゴールドウイングの販売開始から 30 周年を記念してゴールドウイング<30 周年記念モデル>が登場。ゴールドウイングのエンブレム上部に、「30」の文字を組み合わせた専用エンブレムを、リアトランクとキーシリンダー下部のシェルター部とオリジナルキーの上部に採用していました。また、キースイッチのオン・オフにあわせ液晶画面にも、専用エンブレムを表示し、所有する喜びを具現化したモデルとしました。また、ハンドル



2005年 GOLDWING (GL1800) 30th Anniversary

まわりではゴールドウイング US パッケージで好評の発光タイプのイルミネーションスイッチを採用することにより、夜間での視認性を高めています。さらに、ウインドシールドは、上端を 30mm 延長するとともに、適度な風量を取り込むエアインダクトを新採用し、走行時の快適性を向上。車体色は、従来から好評のパールグレイシャーホワイトと、新色のビレッドシルバーメタリックの 2 色設定となりました。

2006年5月

寒冷時の快適性の向上を図り、5 段階の温度調整が可能なグリップヒーターとフロント・リアシートヒーター、そしてエンジンカバー下部にライダーの足下に温風を導く開閉式フットウォーマーダクトを新採用。さらに、オーディオはフロント、リアスピーカーの大径化、左右フロントスピーカー横に高音をより上質な音色にするツイータースピーカーを追加するとともに、パワーアンプを高出力化し、Honda 二輪車最高峰の上質な音響を実現しました。デザインは、ストップランプ形状を丸型にするなど、リアビューをスポーティーなイメージとするとともに、新たにクロームメッキのリングでメーター周りを装飾するなど、コックピット周りをより高品質なものとししました。また、精密な空燃比制御を実現する新採用の LAF センサーや、PGM-FI（電子制御燃料噴射装置）との相乗効果で燃焼効率を高め排出ガスを低減するなど、国内で新たに導入された平成 19 年排出ガス規制値をクリアする、世界最高水準の環境性能を誇りました。車体色は、ブラック-Z を加えた 3 色の設定でした。



2007年6月（スタンダードタイプは5月発売）

最先端の安全技術を取り入れた世界初\*となる量産二輪車用エアバッグシステム搭載のゴールドウイング<エアバッグ>をタイプ追加しました。このモデルには、上質感溢れるカラーリングのパールグレイシャーホワイトを設定。また、スタンダードタイプのゴールドウイングには、新たにネビュラスブラックメタリックを追加。エンジンヘッドカバーやマフラーなどのクロームメッキ仕上げの部品を随所に配するなど、高級感と精悍さを両立させたスタイリングとしていました。従来からのパールグレイシャーホワイトと合わせて2色の設定でした。

※. Honda 調べ



2007年 GOLDWING (GL1800) <AirBag>

2008年5月

先進の安全技術を取り入れたエアバッグ搭載車に、ビルトインタイプのナビゲーションシステムを、日本で初めて搭載したモデルであるゴールドウイング<エアバッグ・ナビ>を新たにタイプ設定しました。車体色は高級感のあるパールアルパインホワイトを設定していました。また、スタンダードタイプのゴールドウイングには、新しく鮮やかで深みのあるキャバネットレッドメタリック、光沢感のある落ち着いたビレットシルバーメタリック、そして<エアバッグ・ナビ>タイプと同様のパールアルパインホワイトを採用した、合計3色のカラーリングを設定。



2008年 GOLDWING (GL1800) <AirBag Navi>

2009年6月

バッテリー容量を2Ah増量させ、ETCなどの装備に配慮したものとなりました。車体色は、<エアバッグ・ナビ>タイプ、スタンダードタイプともに高級感あふれるパールアルパインホワイト 1色の設定となりました。このモデルは継続して2011年10月まで販売されました。

2011年10月

生産拠点をアメリカから熊本製作所へ変更し、デザインを大胆に変更しました。また、オーディオシステムも進化。AUX 端子や USB ジャックを装備し、iPod® やデジタルオーディオ\*を接続することで、MP3/WMA/AAC 形式の音楽ファイルの再生を可能にしました。さらに、サラウンドシステム (SRS CS Auto) を追加し、深みのある低音と迫力あるサウンドが提供できるようになりました。<エアバッグ・ナビ>タイプのモデルではナビゲーション機能を進化させ、3Dビュー対応の案内機能や、SDメモリーカードを媒体としたユーザー間でのルートシェアが可能となりました。

※.一部のデジタルオーディオは対応できないものがあります



2011年 GOLDWING (GL1800) <AirBag Navi>

2012年12月

新たにデジタルシルバーマトリックを追加し、ゴールドウイングシリーズの精悍なイメージをさらに際立たせました。車体色のバリエーションは、従来からのパールフェイドレスホワイトに新色を加えた2色展開となりました。

2013年12月

車体色に<エアバッグ・ナビ>タイプ、スタンダードタイプどちらのモデルにも共通して3種類の新色を設定し、全4色の豊富なカラーバリエーションとなりました。また、新色のグラファイトブラックは、フレームと前・後ホイール、シリンダーヘッド、アンダーカウル部などに統一してブラックを採用することで、より精悍なイメージとしました。

2014年11月

ゴールドウイングの北米での販売開始から40周年を記念してゴールドウイングSEが登場。専用カラーリングはレッド × ブラックのツートーンを採用。さらに専用エンブレムを、フロントカウルとリアトランク、インストルメントパネルとオリジナルキーに採用。またシートは赤のステッチを採用し、タンデムシート部にもエンボス加工の専用マークを採用しました。また、通常カラーリングのモデルにも専用エンブレムを、フロントカウルとリアトランク、インストルメントパネルとオリジナルキーに採用しました。



2014年 GOLDWING (GL1800) SE <AirBag Navi>

ゴールドウイング【 】内はゴールドウイング <エアバッグ・ナビ>

車名・型式	ホンダ・EBL-SC68	
全長(mm)	2,630	
全幅(mm)	945	
全高(mm)	1,525	
軸距(mm)	1,690	
最低地上高(mm)	125	
シート高(mm)	740	
車両重量(kg)	417【425】	
乗車定員(人)	2	
燃料消費率*(km/L)	20.0 (60km/h 定地燃費値)	
最小回転半径(m)	3.3	
エンジン型式	SC47E	
エンジン種類	水冷4ストロークOHC水平対向6気筒	
総排気量(cm <sup>3</sup> )	1,832	
内径×行程(mm)	74.0×71.0	
圧縮比	9.8	
最高出力(kW[PS]/rpm)	80[109]/5,500	
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	161[16.4]/4,000	
燃料供給装置形式	電子式<電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)>	
始動方式	セルフ式	
点火装置形式	フルトランジスタ式バッテリー点火	
潤滑方式	圧送飛沫併用式	
燃料タンク容量(L)	25	
クラッチ形式	湿式多板ダイヤフラムスプリング式	
変速機形式	常時噛合式5段リターン	
変速比	1速	2.375
	2速	1.454
	3速	1.068
	4速	0.843
	5速	0.685
減速比(1次/2次)	1.591/1.028×2.750	
キャスト角(度)	29°50'	
トレール量(mm)	109	
タイヤ	前	130/70R18M/C 63H
	後	180/60R16M/C 74H
ブレーキ形式	前	油圧式ダブルディスク
	後	油圧式ディスク
懸架方式	前	テレスコピック式
	後	スイングアーム式(プロリンク、プロアーム)
フレーム形式	ダイヤモンド	

■道路運送車両法による型式指定申請書数値(シート高はHonda測定値) ■製造事業者/本田技研工業株式会社

\*燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

※本仕様は予告なく変更する場合があります。※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。

※GOLDWING、PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。