



La GoldWing a déjà marqué une page de choix dans le grand livre de l'histoire de la moto. Son histoire a commencé en 1972, lors de la création du projet "MI", aussi appelé "The King". Il s'agissait d'un projet technologique pour explorer les limites de la conception de la moto.

À cette époque, M. Honda émit des réserves face à ce projet. Pour lui, 750 cc était le seuil psychologique d'achat pour les utilisateurs. Adultée ou décriée, la GoldWing ne laisse personne indifférent. Il y a ceux qui aiment, et j'en suis. Il y a ceux qui détestent. Généralement, sauf à quelques exceptions près, ces derniers n'ont jamais essayé l'engin.

Il y a près de trente ans, de nombreuses idées techniques étaient implantées dans la nouvelle machine de tourisme qui se dessinait : configuration du moteur, freins à disques hydrauliques, réservoir de carburant sous la selle, transmission automatique, système de freinage anti-blocage... Il aura fallu plus de deux ans pour voir sortir la première GoldWing, la GL 1000 en 1975. Déjà à l'époque, la GoldWing avait ses destructeurs et ses inconditionnels. Ceux-ci furent les pionniers d'une nouvelle race de motards.

En 1980, la GL 1100 fit son apparition en deux versions : la Classique et l'Interstate, suivies deux ans plus tard par une version luxueuse, l'Aspenade. L'amortisseur arrière pouvait y être réglé selon la charge grâce à un compresseur, le top case était complété par deux valises latérales et un alternateur costaud amenait certains propriétaires à transformer leur acquisition en arbre de Noël à musique. Ou encore à la doter d'un attelage ou d'une remorque.

En 1984, la troisième mouture de la GoldWing se déclina en 1200 cc et les roues furent réduites à 16 pouces à l'avant et à 15 pouces à l'arrière. La Reine fut l'Aspenade SE-i (Limited Edition) dotée d'un système audio de grande qualité. La quatrième génération provint d'une refonte globale du concept. Cette fois, le six cylindres de 1500 cc fit son apparition dans un nouveau cadre.

Depuis, ayant acquis ses lettres de noblesse, la GoldWing a vu naître nombre de clubs, de "concentres", de sites URL... À la fin de l'année 2000, la GL 1800, encore améliorée, fit son entrée à Las Vegas. Toujours un six cylindres boxer dans un cadre aluminium, cette fois, avec

un nouvel amortisseur arrière, une alimentation par injection directe, des pots catalytiques, les systèmes de freinage intégral avec ABS... et un prix à l'envi ! Le projet allie luxe et haut niveau de performance.

Cette moto, souvent appelée limousine à deux roues, permet à deux adultes de se déplacer rapidement, en tout confort, avec les bagages. Les petites sportives à quatre roues trouveront dans la GoldWing 1800 une réelle concurrente. Les qualités routières de cette machine sont étonnantes. Le châssis a été totalement repensé en aluminium, intégrant le moteur dans la rigidité de l'ensemble. La légèreté, le centre de gravité bas et la rigidité y ont gagné. La facilité de conduite est étonnante pour une machine qui fait une demi tonne avec son pilote et les pleins faits.

Le cadre en alu mérite à lui seul que l'on s'y arrête un instant. Il est constitué de caissons de différentes sections, de multiples raidisseurs et de nombreux cordons de soudure confirmant la parfaite

### Grande Routière

Prix (mod. testé)	<b>26.500,00 €</b>
TMC	<b>495,00 €</b>
TR	<b>42,54 €</b>
Autonomie :	25 litres = 350 km

maîtrise de Honda des technologies de l'aluminium. La rigidité de la machine autorise des prises de gîtes inhabituelles sur des motos de ce poids. Les pare-cylindres seront mis à l'épreuve !

Le système de freinage intégrant 3 disques (2 à l'avant et un à l'arrière) est équipé du Dual-CBS de Honda. Les pressions de freinage sont réparties, selon la commande (poignée ou pédale), au moyen de clapets modulateurs. L'ABS contrôle et optimise la pression de freinage pour empêcher le blocage des roues et pour faciliter le contrôle de la machine lors des ralentissements d'urgence. Contrairement à la réalité des modèles précédents, le freinage est aujourd'hui efficace sur la GoldWing. Il reste à en peaufiner l'endurance !

Même sur petites routes, la grosse Honda épate par sa rigueur et sa vivacité. Ce n'est pas une sportive, loin s'en faut. Ralentir avant d'entrer dans les virages devient une seconde nature lorsqu'on évolue avec une GoldWing. La conduite

cool, "sur le couple", lui convient à ravir et l'autonomie s'en trouve largement améliorée. Les 25 litres du réservoir autorisent facilement 350 Km malgré le SCx défavorable. La puissance est immédiate, sans creux, sans brutalité. La note rauque de l'échappement est suffisante pour ajouter le plaisir de la ballade à celui de la balade.

Le confort est dû, entre autres, à la qualité de la selle. Elle est vraisemblablement l'une des plus confortables jamais proposée sur une moto. Deux rainures manquent pour l'évacuation de l'eau de pluie et sont la seule fausse note que l'on pourrait lui trouver. Les commandes sont pratiques malgré leur nombre et la visibilité des cadrans est excellente. Le système audio mérite qu'on lui alloue un petit quart d'heure d'attention avant de commencer l'essai pour en découvrir toutes les facettes. Les pieds tombent naturellement sur les pose pieds et se retrouvent bien à plat sur le sol à l'arrêt. Ah oui ! Les clignotants se coupent d'eux-mêmes après le virage, le miroir de courtoisie est parfait, les rétroviseurs offrent une vue splendide sur vos arrières sans gêner le moins du monde dans les remontées des files.

Le large pare-brise protège remarquablement du vent. Par contre, il offre la surface d'un spi au vent latéral et n'est toujours pas commandé électriquement. En une journée de balade par beau temps, les moucherons qui s'y sont écrasés vous contraignent à l'arrêt pour le nettoyage salvateur à une vision correcte. Seuls les tout grands gabarits peuvent espérer poser leur regard au-dessus de l'écran. Honda n'a pas repris son concept de ventilation du pare-brise. Il me semble pourtant indispensable lors de déplacements sous la pluie pour dégager la buée qui se forme en ville ou pour éviter l'eau qui descend sur la face intérieure.

La GL 1800 se manœuvre aisément à très faible vitesse. Il reste quand même à son pilote à anticiper les situations. Sinon, la marche arrière est là pour vous sauver. Elle s'enclenche grâce à 2 manipulations à la poignée droite. La commande compliquée nécessitant deux mains de la GL 1500 est de l'histoire ancienne.

Que peut-on encore attendre de l'avenir ? Une boîte séquentielle, un pare brise réglable électriquement ou alors un ordinateur de bord (et une connexion internet par satellite)...

