

**HONDA**

---

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

25. Oktober 2017

**Honda GL1800 Gold Wing (MJ2018) - Aufregender Als Je Zuvor!**



Die neue Honda Gold Wing, technisch wie optisch runderneuert, präsentiert sich kompakter und leichter. Der Sechszylinder-Boxermotor erhält vier Ventile pro Zylinder, elektronischen Gasgriff, vier Riding Modes, HSTC-Traktionskontrolle sowie eine Berganfahrhilfe. Doppel-Querlenker-Vorderradaufhängung und Pro-Arm-Einarmschwinge komplettieren den Aluminiumrahmen. Die Fahrwerksdämpfer-Charakteristik ist elektrisch einstellbar, ebenso die Federvorspannung am Hinterraddämpfer. Elektrisch verstellbares Windschild, SMART Key-System und Apple CarPlay komplettieren die Ausstattung. Ein vollkommen neues Honda Doppelkupplungsgetriebe, in dritter Generation mit sieben Gangstufen, ist ebenfalls erhältlich.

## **Inhalt:**

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungs-Merkmale
4. Technische Daten

### **1. Einleitung**

Die Erfolgsgeschichte der Gold Wing reicht zurück bis 1975, als die erste Generation mit 1000er Vierzylinder-Boxer den Markt bereicherte. Mehrere Modell-Generationen folgten über die Jahrzehnte, in denen sich und mehr herauskristallisierte, dass die später mit 1800er Sechszylinder-Triebwerk ausgestattete Maschine auf ausgedehnten

Touren und gerne auch zu zweit die absolute Königin der Zweiradwelt darstellt. Die Gold Wing gilt inzwischen längst als Ikone und unübertrefflicher Maßstab im Touring Segment und wird von allen Motorradfahrern respektiert und geschätzt, die auf Luxus, Qualität und Komfort Wert legen.

Veränderungen im Motorradmarkt sowie demographische Entwicklungen haben dazu geführt, dass das Honda-Entwicklungsteam für die Gold Wing anstelle traditioneller Updates eine neue Ausrichtung beschlossen und in die Tat umgesetzt hat. Die 2018er GL1800 glänzt weiter mit einem berausenden Sechszylinder, der den Fahrer extrem kultiviert mit reichlich Durchzugskraft verwöhnt, das Bike bleibt Hondas Flaggschiff im Tourensegment und bietet weiterhin eine reichliche Ausstattung, die ausgedehnte Touren voller Stil und Komfort zum Vergnügen werden lässt. Die neue Gold Wing präsentiert sich somit kompakter, leichter und agiler – bleibt aber eine Luxus-Fahrmaschine erster Klasse.

Strahlkraft und Attraktivität der Gold Wing sollen breiter gefasste Kundenkreise ansprechen, also auch durchaus jüngere Fahrergenerationen, für die das Vorgängermodell nicht unbedingt in Frage kam. Ob auf kürzeren Strecken durch urbane Gefilde oder über lange Distanzen bis zum Horizont, Hondas neue Gold Wing ist auf jeden Fall ein Bike, für das viele Gründe sprechen, nicht mehr nur einer.

#### **Mr. Yutaka Nakanishi, Projektleiter der 2018er GL1800 Gold Wing:**

*»Unsere Zielsetzung war, die luxuriösen Seiten der Gold Wing beizubehalten und dabei ihre universellen Qualitäten noch besser herauszuarbeiten, sie noch »runder« zu machen. Eine Maschine, die im Umfeld großer Städte genauso in ihrem Element ist wie bei ausgedehnten Touren. Dazu gleichzeitig aufregender und befriedigender als je zuvor. Also begannen wir mit einem weißen Blatt Papier und machten die Gold Wing schärfer und leichter, und fügten alle modernen technischen Zutaten und Features hinzu, die sich*

*Fahrer aktuell nur wünschen können. Der GL1800 kommt bei Honda auch weiter eine Flaggschiff-Funktion zu. Wir sind sehr stolz, das nächste Kapitel dieses weltweit renommierten Motorrads realisiert zu haben.»*

-

## **2. Modellübersicht**

Auf einer gemeinsamen Motor- und Chassis-Plattform wird die neue Gold Wing in unterschiedlichen Varianten angeboten: Als Basismodell GL1800 Gold Wing sowie als „Tour“-Edition mit Topbox-Aufbau. Die „Tour“-Edition wird zudem mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe und Airbag erhältlich sein. Je nach Modell und Ausstattung wurden bis zu 48 Kilo Gewicht gegenüber dem Vorgängermodell eingespart.

Bereits in der Konzeptionsphase wurden Motor und Chassis zusammen entwickelt, um den Fahrer weiter vorne zu positionieren und ein möglichst kompaktes und damit fahraktives Motorrad zu schaffen. Der Aluminium-Brückenrahmen ist neu mit einer Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung versehen, um den Motor nahe ans Vorderrad rücken zu können. Diese Konstruktion erlaubt eine ebenso steife wie stabile Vorderradführung in Verbindung mit überzeugendem Federungsverhalten bei gleichzeitig reduzierter Reibung. Die Abstimmung von Federung und Dämpfung kann bei der neuen Gold Wing zusätzlich elektrisch einjustiert werden.

Trotz geschrumpfter Abmessungen hat der neue Sechszylinder weder an Power, Drehmoment oder berauscher Laufkultur eingebüßt. Hinzugefügt wurden elektronischer Gasgriff (Throttle by Wire) sowie vier wählbare Fahrprogramme: TOUR, SPORT, ECON und RAIN. Die Ausstattung umfasst dazu HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control), sowie ein CBS-Verbundbremssystem. Elektronisch verstellbares Federung/Dämpfung-System und die Berg-Anfahrhilfe »Hill Start Assist« steigern den Komfort, während ein Start-Stopp System für optimierte Kraftstoffeffizienz sorgt.

Das manuelle Getriebe verfügt über 6 Gänge, das DCT-Doppelkupplungsgetriebe sogar über 7 Gangstufen. Funktion und Charakteristik des elektronisch gesteuerten DCT-Getriebes werden über den jeweiligen Fahrmodus praxisgerecht mitbestimmt. Eine Rangierfunktion, die das Fahrzeug im Schritttempo vorwärts wie rückwärts bewegen hilft, ist bei der mit DCT ausgestatteten Version ebenfalls mit an Bord. Die Maschine mit herkömmlicher Schaltung verfügt wie bisher über einen Rückwärtsgang.

Über allem versprüht die 2018er Gold Wing ein neues Freiheitsgefühl, wobei die Fahrfreude ein mitreißendes Niveau erlangt. Der spürbar verbesserte Performance-Level geht einher mit entspanntem, äußerst gelassenem Fahrernuss. Die stylische und aerodynamisch effiziente Verkleidung lenkt den Fahrtwind um Fahrer und Beifahrer, wobei die elektrisch verstellbare Windscheibe zusätzliche Anpassungen an die Statur des Fahrers erlaubt, die auf komfort gestalteten Sitzen thront, die auch auf langen Fahrtagen mit üppigem Komfort überzeugen. Features wie SMART Key System, Apple CarPlay und Bluetooth-Connectivity werten die Ausstattung zusätzlich auf.

Viel Sorgfalt wurde den Lackierungen mitsamt hochwertigem Finish gewidmet. Die lackierten Teile der Verkleidung glänzen in satten Tönen mit üppigem Klarlack-Finish, für

die Sitzbezüge wurden besonders hochwertigen Materialien ausgesucht. Bei den Kunststoff-Abdeckungen werden hochwertige Materialien und Oberflächen verwendet.

Die Farben sind wie folgt erhältlich:

GL1800 Gold Wing: Matte Majestic Silver

GL1800 Gold Wing „Tour“: Candy Ardent Red, Pearl Glare White

GL1800 Gold Wing „Tour“ mit DCT & Airbag: Candy Ardent Red/Darkness Black, Darkness Black metallic

### **3. Ausstattungs-Merkmale**

#### **3.1 Styling & Equipment**

- ***Modernes Design mit gestraffter Linienführung.***
- ***Komfort, Heat & Air-Management spürbar verbessert.***
- ***Elektrisch verstellbares Windschild (in Höhe und Anstellwinkel).***
- ***Tempomat-Funktion via elektronischen Gasgriff.***
- ***Reichlich Gepäckkapazitäten, Topbox mit Platz für zwei Integralhelme.***
- ***7 Zoll TFT-Bildschirm für Navigation und Audio-System.***
- ***Apple CarPlay erlaubt iPhone-Nutzern den Einsatz ihrer Geräte.***
- ***LED-Lichttechnik für Scheinwerfer, Rücklicht und selbstrückstellende Blinker.***
- ***SMART Key Funktion für Zündung und Stauraum-Schließsysteme.***

Das Design der bisherigen Gold Wing war beeindruckend imposant. Die neue Gold Wing GL1800 tritt mit anderem optischen Auftritt an, die Linienführung fällt straffer und athletischer aus, weniger opulent. Richtungsweisende Schlüsselwörter, die in der Entwicklungsphase häufig fielen, waren *'Refined Shape, Taut Styling'*.

Die moderne Silhouette ergänzt harmonisch die Komfortausstrahlung und das dynamische Potential von Triebwerk- und Chassistechnik, in Kombination mit typischen Gold Wing-Qualitäten wie qualitativ makellose Verarbeitung, bestes Finish und hochwertige Materialien. Die vorwärts orientierte Linienführung prägt das »Gesicht« der Verkleidung, in Verbindung mit kompakten Abmessungen und dynamischer Design-Anmutung.

Die Gürtellinie des Bodyworks, die von vorne bis hinten durchreicht, betont obere und untere Hälften des Motorrads. Gleichzeitig treten klar die reduzierten Fahrzeug-Abmessungen zu Tage. Dem Verkleidungsdesign kommt eine zentrale Bedeutung zu, mit ebenen Flächen, scharfen Konturen und nuancierten aerodynamischen Details. Das Ensemble bewirkt eine spannende optische Präsenz, die die darin schlummernde Performance auch visuell andeutet.

Die ästhetische Erscheinung des neuen Motorrads mit Sechszylinder-Triebwerk, Doppel-

Querlenker-Vorderradaufhängung und formschöner Abgasanlage ist höchst beeindruckend. In Verbindung mit Verkleidung und Bodywork entsteht eine besondere Ausstrahlung – modernstes Fahrzeugdesign kombiniert mit beeindruckender Ingenieurskunst aus den Bereichen Mechanik und Elektronik.

Die neue Gold Wing mutet kleiner und kompakter an, dennoch kommen zur Ästhetik auch der Funktion weiterhin bedeutende Aufgaben zu. Wichtige praxisrelevante Punkte wie Komfort, Luftstromführung und Heat-Management standen ebenfalls im Lastenheft, das es für das Entwicklungsteam abzuarbeiten galt.

Die Verkleidung des Vorgängers war dazu bestimmt, einen luftstillen Raum zu generieren. Der neue Ansatz sieht vor, den Fahrtwind gezielter um Fahrer und Beifahrer zu lenken und den Effekt einer angenehmen Brise zu bewirken. Die optimierte Aerodynamik trägt auch zu erhöhter Kraftstoffeffizienz bei.

Ein ausladendes Windschild gibt es nicht mehr; stattdessen ein kleineres, elektrisch verstellbares Schild, welches über ein Bedienelement am linken Lenkerende eingestellt werden kann. Das neue Windschild, hinter dem Fahrer und Beifahrer

näher herangerückt sitzen, bietet effizienten Windschutz und gleichzeitig genügend Raum und Bewegungsfreiheit. Nicht nur die Höhe der Scheibe kann stufenlos verstellt werden, auch der Anstellwinkel. Als optionales Zubehör sind dazu erhältlich: eine größere Scheibe, ein einstellbarer Deflektor für Arme und Oberkörper sowie fest installierte Deflektoren für Beine und Füße.

Fahrer und Beifahrer sitzen mit ausreichend Bewegungsfreiheit getrennt, ähnlich wie beim Vorgänger. Der Fahrer kann so das Fahren genießen und der Beifahrer relaxed das Mitfahren. Beide Sitze sind großzügig bemessen, komfortabel gepolstert und unterstützen eine ergonomische Körperhaltung, damit sich die Fahrdynamik der Gold Wing auch auf längeren Ausfahrten in idealer Weise auskosten lässt. Gleichzeitig sind die Sitzhöhen so bemessen, dass sich mit den Füßen der Boden bei Bedarf jederzeit problemlos erreichen lässt.

Die Lichtanlage ist rundum LED-bestückt. Im unteren Teil des LED-Frontscheinwerfers sorgen fünf optische Linsen auf beiden Seiten für die Lichtbündelung der Leuchtioden; der Effekt erweckt bereits beim Abblendlicht Assoziationen an das Funkeln eines Juwels. Bei Fernlicht verdoppelt sich diese Impression. Die Frontblinker sind in den Spiegelgehäusen integriert und funktionieren darüberhinaus selbstrückstellend. Statt einer Timerfunktion gleichen Sensoren die Umdrehungen an Vorder- und Hinterrad ab, um aktivierte Blinker fahrsituativ angepasst auszuschalten.

Die Tempomat-Vorrichtung der neuen Gold Wing präsentiert sich praxisgerecht optimiert. Die gewünschte Dauergeschwindigkeit, die vom Fahrer über den Cruise-Control-Hebel am rechten Lenker einjustiert wird, wird dazu im Drehzahlmesser am unteren Rand angezeigt.

Einer der positiven Nebeneffekte, bedingt durch die Installation eines elektronischen Gasgriffs, sind spürbar sanftere Übergänge bei aktiviertem Tempomat, insbesondere an Steigungen. Beim Modell mit Schaltgetriebe reicht es zur Deaktivierung, kurz zu bremsen, die Kupplung zu betätigen oder Gas zu geben. Bei der DCT-Variante (im AT-Modus) bleibt

der Tempomat bei Bremsmanövern im Hintergrund aktiviert und schaltet anschließend, nachdem das vorgewählt zu haltende Tempo gezielt beschleunigend erneut erreicht wird, wieder in den Tempomat-Modus zurück.

Zielgruppengerechte Marktforschung war angesagt, bevor die Ladekapazität des Gepäcksystems vom Entwicklerteam festgelegt wurde. Ergebnis war, dass Gold Wing-Kunden in der Praxis bevorzugt Kurztrips über 2-3 Tage absolvieren. Entsprechend konnte das maximal mögliche Gepäckvolumen etwas reduziert ausfallen.

Die Topbox der Gold Wing in der „Tour“ Variante bietet Platz für zwei Integralhelme; zusammen mit beiden Packtaschen stehen 110 Liter Gepäckvolumen zur Verfügung. Diese verfügen über Schließsysteme, die sich über die SMART Key Funktion diebstahlsicher verriegeln lassen. Optional können Innentaschen dazu erworben werden, für die Topbox wird noch eine zusätzliche Gepäckreling angeboten.

Der Benzintank nimmt 21 Litern auf, das sind vier Liter weniger als beim Vorgängermodell. Der mögliche Aktionsradius fällt dennoch annähernd gleich aus, weil der Verbrauch der neuen Gold Wing mit 5,6 L/100 km günstiger gestaltet werden konnte und sich die Maschine so viel leichter und aerodynamischer präsentiert.

Das Cockpit ist luxuriös ausgestattet, Informationsangebot und Anmutung für den Fahrer sind unvergleichlich. Moderate Farbtöne, die die Ablesbarkeit erleichtern, kommen bei den Instrumenten zur Anwendung. Konisch geformte Öffnungen und Abdeckungen der einzelnen Instrumente suggerieren ein angenehmes Gefühl von Tiefe. Alle Anzeigen sind edel mit metallischen Ringen eingefasst, die sanfte LED-Illuminierung bewirkt ein gefälliges und cooles Ambiente.

Ein 7 Zoll großes TFT-Farbdisplay im Cockpit liefert alle Angaben zum Infotainment-System (Musik & Navigation), ebenso zur HSTC und den gewählten Fahrwerk-Settings. Die Darstellung erfolgt besonders lesefreundlich in Segmenten, so dass alle relevanten Informationen leicht und schnell rezipiert werden können, ohne den Blick länger von der Straße zu wenden.

Die Anzeigen-Helligkeit passt sich automatisch an das Umgebungslicht an, nachdem der Fahrer eine von acht Beleuchtungs-Leveln vorgewählt hat. Auch der Reifendruck wird numerisch unten in der Anzeige mit angezeigt.

Auf der Mittenkonsole ist das neue Gold Wing-Emblem platziert. Dieses ist dreidimensional und chromgefasst und zeigt einen Löwenkopf mit majestätischen Adlerflügeln. Über das Emblem können alle Systeme nach erfolgter SMART Key Aktivierung in Betrieb genommen werden. Das gilt für Zündung, Lenkradschloss-Entriegelung, Infotainment-Anlage und Gepäcksystem-Verriegelung. Ohne SMART Key sind alle Bordsysteme automatisch gesichert bzw. abgeschlossen und von Unbefugten nicht zu bedienen.

Vereinfacht wurde die Bedienung der Stauraum-Behälter. Bei aktiviertem SMART Key genügt die Betätigung eines Druckknopfes, um die Gepäckkoffer und die Topbox zu öffnen. Zusätzlich kann auch über den Unlock-Button der Fernbedienung entriegelt werden. Hydraulische Dämpfer gestalten das Öffnen und Schließen der Deckel geschmeidig. Ebenfalls hilfreich: Beim Betätigen der Fernbedienung wird die »Anwer-

Back-Blinker-Funktion« aktiviert, um das Schliessen oder Öffnen der Schlösser auch optisch anzuzeigen.

Die Gold Wing ist kompatibel mit Apple CarPlay, so dass der Fahrer bei Bedarf auf gespeicherte Infos wie Telefonnummern oder Musikdateien zugreifen kann. Anbindung über Bluetooth ist möglich, gleichfalls ist ein USB-Buchsen-Anschluss installiert, so dass die gewünschte Connectivity jederzeit gewährleistet ist.

Die neue Gold Wing GL1800 präsentiert sich nicht nur leichter und kompakter, auch das hochwertige Audio-System wurde aufgewertet. Die leichtgewichtigen Lautsprecher sind passend zur Sitzposition positioniert, damit das vollendete Klangbild sich optimal entfalten kann. Für den Passagier besteht zusätzlich die Möglichkeit, auf das Klangerlebnis Einfluss zu nehmen, denn vorne auf der Oberseite des rechten Koffers sind für ihn eigene Bedienelemente platziert. Damit lassen sich wunschgemäß Lautstärke, die Klangquelle als auch eine Vorlauffunktion regeln bzw. einsteuern.

Auch die Anzeige des Navigationssystems erfolgt auf dem großen 7 Zoll-Farbdisplay im Cockpit. Die fortschrittliche Steuerungselektronik funktioniert auch, wenn die Signale in Tunneln abgeschirmt werden. Wegpunkte lassen sich dazu während der Fahrt entfernen, auch Fahrtziele lassen sich ändern oder neu bestimmen, wenn das Fahrzeug sich bewegt.

### **3.2 Chassis**

- ***Gewichtersparnis bis zu 48 kg gegenüber dem Vormodell.***
- ***Brandneuer Aluminium-Brückenrahmen, der eine weiter vorgerückte Motoreinbaulage gestattet.***
- ***Doppel-Querlenker-Vorderradaufhängung und Pro-Arm-Hinterradschwinge.***
- ***Vorder- und Hinterraddämpfung abhängig von gewähltem Riding-Mode.***
- ***Federvorspannung am Hinterrad elektrisch einstellbar.***
- ***ABS und Dual-CBS-Verbundbremssystem.***

Der neue Gussaluminium-Rahmen der Gold Wing positioniert das kompaktere Sechszylinder-Triebwerk 40 mm weiter vorne. Die strukturelle Festigkeit wurde in allen Bereichen optimiert, um ein vertrauenerweckend sicheres Fahrverhalten bieten zu können – bei Schrittgeschwindigkeit oder auf engen innerstädtischen Straßen ebenso wie auf endlosen Überland-Straßen. Rahmen und Schwinge wiegen zusammen zwei Kilogramm weniger als beim Vormodell.

Die Sitzposition von Fahrer und Beifahrer rückte 36 mm nach vorne. Auch das dynamische Verhalten der Doppel-Querlenker-Aufhängung wirkt sich auf die Fahreigenschaften positiv aus, weil das unter Kompression eingefederte Vorderrad sich weniger in Richtung Motorblock bewegt als beim Vorgängermodell sowie die Federungs- und Bremskräfte voneinander getrennt wirken.

Die reduzierte Reibung beim Ein- und Ausfedern stellt einen weiteren Vorteil der neuen

Doppel-Querlenker-Aufhängung dar, woraus ein 30 % feineres Ansprechverhalten der Federung gegenüber einer herkömmlichen Telegabel resultiert. Alle Gelenke und Anlenkpunkte der Lenkung wie auch der Federung sind aufwändig gelagert ausgeführt, was zu erhöhter Präzision sowie zu weiter reduzierter Reibung beiträgt.

Die Lenkbefehle werden über ein vom Federbein getrenntes Gelenkhebel-Konstrukt übertragen. Damit lässt sich die neue Gold Wing um 40% leichtfüßiger steuern und dirigieren. Folge ist ein angenehm natürliches Lenkgefühl, welches den Fahrspaß mit einer Leichtigkeit unterstreicht, die in dieser Fahrzeugkategorie seinesgleichen sucht.

Das Dual Combined Brake System (D-CBS) verteilt die Bremskräfte optimal zwischen Vorder- und Hinterrad. Das ABS des Vormodells war mit zwei Modulatoren ausgelegt. Das ABS der neuen Gold Wing bedient sich nur mehr einer Modulareinheit, die gleichzeitig auch die elektronische Steuerung umfasst und eine Gewichtersparnis von 1,3 Kilo ermöglicht. Das Bremssystem funktioniert dazu abgestimmt auf den jeweils aktivierten Riding-Mode, was die Sicherheit weiter verbessert. Die Bremsscheiben vorne messen 320 mm im Durchmesser und werden von Sechskolbenzangen in den Griff genommen, die Bremsscheibe am Hinterrad misst 316 mm im Durchmesser und ist mit einer Dreikolben-Bremszange ausgestattet.

Die Pro Arm-Schwinge der neuen Gold Wing ist eine Neukonstruktion. Das Design, das zum Patent angemeldet ist, verwendet ein weiter entwickeltes Gelenkhebel-Konstrukt, das sich linksseitig gegen den Rahmen abstützt. Die rechte Seite ist für Servicearbeiten zugänglich. Die neue Konstruktion reduziert die Belastungen am Federbein-Umlenksystem, erlaubt größere konstruktive Freiheiten und wirkt sich positiv auf Handling und Manövrierfähigkeit der Maschine aus, auch die Fahrstabilität wurde verbessert. Pro-Link ermöglicht progressives Ansprechen der Federung und verbessert den Komfort. Alle Hebel sind mit spielfreien Kugelgelenken ausgestattet, was die exakte Funktion und geschmeidiges Ansprechen verbessern hilft.

Die Dämpfungseigenschaften werden über die vom Fahrer eingestellte Fahrmodi-Wahl mitbestimmt. Stellmotoren im Inneren der Stoßdämpfer sorgen dafür, dass die Dämpfungscharakteristik an das jeweilige Fahrprogramm angepasst werden kann.

Die Federvorspannung am Hinterradfederbein ist nun zusätzlich einstellbar und wird elektrisch bewerkstelligt. Unabhängig von den vier Fahrprogrammen sind vier Einstellungen (von komfortabel bis hart) vorgesehen. Fahrer einzeln, Fahrer plus Gepäck, Fahrer und Sozius, Fahrer plus Sozius und Gepäck. Das jeweilige Setting wird am TFT-Bildschirm angezeigt und kann über einen Schalter gewählt bzw. verändert werden.

Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen 30,5°/109 mm, der Radstand 1.695 mm. Das Vorgängermodell brachte vollgetankt 413 kg auf die Waage. Die neue Gold Wing wiegt 365 kg vollgetankt und die Gold Wing als „Tour“-Edition wiegt 379 kg vollgetankt, mit DCT und Airbag 383 kg.

-

### **3.3 Motor**

-



- **Intensiv überarbeiteter Sechszylinder-Boxermotor mit Vierventiltechnik, 6,2 kg leichter.**
- **Elektronischer Gasgriff (Throttle by Wire) und 4 Riding-Modes.**
- **Die gewählten Riding-Modes beeinflussen die Abstimmung von HSTC-Traktionskontrolle, Federungs-Abstimmung und D-CBS-Bremssystem.**
- **DCT-Variante mit Start-Stopp-Automatik und ISG-Lichtmaschine/E-Starter.**
- **Berganfahrhilfe Hill Start Assist (HSA).**
- **6-Ganggetriebe mit Assist/Slipper-Kupplung.**

Die Faszination der Gold Wing gründet seit jeher auf dem sanften Sechszylinder-Boxermotor, der reichlich Drehmoment aus niedrigen Drehzahlen produziert und sowohl Fahrer als auch Sozius mit einer berausenden Laufkultur und Leistungscharakteristik verwöhnt.

Um die Verbesserungen punkto Handling am Chassis umsetzen zu können, mussten die Entwickler ebenfalls das Sechszylinderherz mit 1,8 Liter Hubraum überarbeiten. Das neue Gold Wing-Triebwerk ist nach wie vor ein Sechszylinder-Boxer, allerdings mit vier Ventilen pro Zylinder ausgestattet (vorher Zweiventiltechnik) und deutlich kompakter in den äußeren Abmessungen sowie 6,2 Kilo leichter.

Die maximale Leistung von 93 kW (126 PS) liegt bei 5.500 Umdrehungen pro Minute an, das maximale Drehmoment beträgt 170 Nm und entfaltet sich bei 4.500 Touren. Die Werte für Bohrung/Hub betragen 73 mm x 73 mm (Bohrung des vorherigen Modells 74 mm), dazu wurden die Zylinderbohrungen 9 mm näher zusammengerückt. Linke und rechte Zylinder sind typisch für die Boxer-Bauweise versetzt angeordnet, der Offset beträgt 4 mm. Die Zylinderlaufbüchsen sind aus Aluminium gefertigt, die Verdichtung liegt bei 10.5:1.

Die neuen Unicam-Zylinderköpfe der Gold Wing glänzen mit Vierventiltechnik. Die Zylinderköpfe rechts und links sind mit je einer Nockenwelle bestückt, die sowohl die Einlass- als auch der Auslassventile steuern. Die Einlassventile werden über Gabel-Schlepphebel betätigt, die Auslassventile über gegabelte Rollen-Kipphebel. Die modernen Brennräume der Vierventil-Zylinderköpfe sind dachförmig ausgeführt, das Gas-Luftgemisch wird zusätzlich beim Eintritt gezielt verwirbelt, um eine effiziente Verbrennung in Einklang mit niedrigem Verbrauch zu erreichen. Die Kolbenhemden sind reibungsmindernd mit einer Molybdänbeschichtung versehen.

Die Kurbelwelle ist aus SCM440H-Stahl gefertigt und fällt im Vergleich zum Vormodell nicht nur steifer, sondern auch 33,5 mm kürzer in der Baulänge aus. Der Kurbelwellensensor (der die Drehzahl sowie die Kolbenposition für Zündung und Einspritzung abnimmt) findet sich nicht mehr am vorderen, sondern am hinten Ende. Damit konnte der Abstand zwischen Kurbelwelle und vorderem Gehäuse um 7 mm verkürzt werden, was für die Einbauposition des Triebwerks wie auch die Schwerpunktlage bedeutungsvoll ist.

Die neue Gold Wing ist mit einem elektronischen Gasgriff (Throttle By Wire) ausgestattet.

Damit einher stehen 4 Riding Modes zur Auswahl, die es ermöglichen, den Motorcharakter und die Kraftentfaltung wunschgemäß zu bestimmen. Die Fahrprogramme beeinflussen wiederum die Abstimmung der HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control), der Fahrwerks-Dämpfercharakteristik sowie des D-CBS-Bremssystems (Dual Combined Brake System).

TOUR – ist die praxiserichtete Riding Mode-Basis für Komfort und Power. Die Gasgriffbefehle werden zu 100 % an die Drosselklappe des Einspritzsystems weitergegeben. Fahrwerkeinstellung und Dämpfung sowie die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad entsprechen einer universellen Standard-Einstellung.

SPORT – resultiert in direkterem Ansprechverhalten; die Gasgriffbefehle werden unmittelbar an die Drosselklappe des Einspritzsystems weitergegeben. Unterstützt werden damit sportliche Beschleunigung, straffere Fahrwerk-Dämpferabstimmung und direkteres Ansprechen der Bremse beim Betätigen des Fußbremshebels.

ECON – in diesem Riding Mode liegt der Fokus auf sparsamem Verbrauch und entspanntem Cruisen. Die Gasgriffbefehle werden weniger direkt an die Drosselklappe des Einspritzsystems weitergegeben. Das Setup von Fahrwerk und Dämpfung sowie die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad entsprechen der Standard-Einstellung.

RAIN – dieses Fahrprogramm ist auf nassen und schlüpfrigen Asphalt ausgelegt. Die Gasgriffbefehle werden sanfter an die Drosselklappe der Einspritzung transferiert. Die Bremskraftverteilung entspricht dem Standard, das Setup von Fahrwerk und Dämpfung ist eher komfortabel auf moderate Gangart und sanftes Ansprechen ausgelegt.

In allen 4 Riding Modes verhindert die HSTC-Traktionskontrolle übermäßigen Schlupf am Hinterrad, um ein durchdrehendes Hinterrad beim Beschleunigen zu vermeiden.

Ein einzelner Drosselklappenkörper ersetzt das vorherige (zweifache) Exemplar. Durchmesser und Wandstärke des Bauteils konnten dabei zur Gewichtseinsparung reduziert werden. Das Gesamtvolumen im Ansaugtakt, zwischen Drosselklappe und Einlassventilen, wurde um etwa 10 % reduziert. Gewünschte Folge: Beschleunigter Gas-Luftgemisch-Durchfluss mit entsprechend verbessertem Ansprechverhalten.

Luftinlässe sind doppelt vorhanden, vorne links und rechts hinten. Diese Anordnung bewirkt eine gewünschte Verwirbelung der Ansaugluft, die dazu führt, dass der Luftfilter seine reinigende Wirkung effizienter auf ganzer Fläche entfalten kann. Die Führung beider Luftfilter-Kanäle unterstützt darüber hinaus das Ansaugverhalten bei niedrigen Drehzahlen, was zu verbessertem Ansprechverhalten und optimiertem Durchzug bei nur leicht geöffneten Gasgriffpositionen führt.

Sound und Feeling zählen immer zu den stärksten und besonders anziehenden Qualitäten der Gold Wing. Auch die neue Abgasanlage ist wie beim Vorgänger aufgebaut, mit zwei Expansionskammern plus einer zusätzlichen Resonanzkammer, allerdings wurde aus Gewichtsgründen auf die Verwendung von dämmender Glaswolle verzichtet.

Zur Unterstützung des kultivierten Auspuff-Klangbilds gesellt sich typische Sechszylinder-Melodik, die uneingeschränkt als angenehm empfunden wird und Passanten und Umwelt nicht im Geringsten belästigt. Die Abgasanlage rechts und links kommt mit weniger

Querrohr-Verbindungen aus als beim Vorgängermodell.

Elektrostarter und Lichtmaschine der Gold Wing sind zu einer Einheit (ISG – Integrated Starter Generator) zusammengefasst. Dies ist möglich, weil ein bürstenloser Rotor doppelt gewickelt ist und bei umgekehrt eingeleitetem Strom gleichzeitig als E-Starter fungieren kann, was für angenehme Geschmeidigkeit bei der Inbetriebnahme sorgt.

Das Dämpfersystem zwischen Kurbelwelle (sowie der ISG-Einheit) und der Kraftübertragung wurde auf ein neues Feder-/Gummielement umgestellt, dabei konnten insgesamt 2,4 Kilo Gewicht eingespart werden. Bei der Anlenkung zur kombinierten Starter/Lichtmaschine kommen schrägverzahnte Zahnräder zum Einsatz, die dazu beitragen, die mechanischen Geräusche niedrig zu halten.

Besonders erwähnenswerte Eigenschaften des Start-Stopp-Systems sind das weiche und leise Eingreifen beim Anstarten sowie die geschmeidige Inbetriebnahme, die bei der Kombination der Gold Wing mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe und dem elektronischen Gasgriff möglich ist. Beim Ampelstopp stellt die Start-Stopp-Automatik den Motor nach 3 Sekunden Leerlauf ab. Danach genügt ein kurzer Dreh am Gasgriff, um den Motor wieder zum Laufen zu erwecken, ohne dazu den Elektrostarter zu betätigen.

Das System wird über den Öldruck kontrolliert. So kann über die Hydraulik Druck im DCT-System aufgebaut werden, bevor die Gasbefehle zum Losfahren in Vortrieb umgesetzt werden. Um abrupte Abläufe beim Abfahrtsprozedere mit dem Start-Stopp-System zu unterbinden, öffnet die Drosselklappe behutsamer und mit leichter Verzögerung auf den Befehl vom Gasgriff. So ist sichergestellt, dass das Anfahren nach Start-Stopp-Manövern bei DCT-ausgestatteten Gold Wing mit gebotener Geschmeidigkeit vonstatten gehen kann.

Die StartStoppAutomatik kann vom Fahrer über einen Schalter rechts am Lenker aktiviert oder auch deaktiviert werden.

Anfahren am Berg erfordert gleichzeitiges Gas geben, Lösen der Bremsen und Einkuppeln, was je nach Fahrzeuggewicht und Beladung eine Herausforderung darstellen kann. Um vergleichbare Fahrmanöver zu erleichtern, ist die neue Gold Wing sowohl in der manuellen als auch in der DCT Variante mit einer Berganfahrhilfe (Hill Start Assist) ausgestattet.

Wird auf einer schrägen Ebene angehalten und der Bremshebel weiter betätigt, aktiviert der ABS-Modulator hydraulisch die Hinterradbremse. Für den Anfahrvorgang, auch wenn die Bremse inzwischen gelöst wird, hält die hintere Bremszange die neue Gold Wing für etwa 3 Sekunden fest, in der der Anfahrvorgang sicherer bewerkstelligt werden kann. Die Aktivierung der Berganfahrhilfe wird im Cockpit über eine eigene Leuchtanzeige angezeigt.

Ein neues 6-Ganggetriebe (5 Gänge beim Vormodell) ermöglicht ein niedrigeres Drehzahlniveau beim entspannten Cruisen mit 100 km/h. Auch zwischen Kupplung und Getriebe ist noch ein Ruckdämpferelement installiert, welches die Geschmeidigkeit der Kraftübertragung fördert und weich ablaufenden Schaltmanövern zu Gute kommt.

Eine neue Slipper-Kupplung mit unterstützender Anlauf-Rampenfunktion (mit weniger Scheiben und reibungsärmerem Auslösemechanismus) hat die hydraulisch unterstützte Kupplung des Vorgängers abgelöst. Die Betätigungshandkraft zum Auslösen konnte um

20 % gesenkt werden, auch Herunterschalten gestaltet sich geschmeidiger. Der Rückwärtsgang funktioniert genauso wie beim Gold Wing-Vorgängermodell.

-

### **3.4. DCT-Doppelkupplungsgetriebe (Dual Clutch Transmission)**

- ***DCT der dritten Generation mit 7 Gängen.***
- ***Weiche und lautlose Schaltmanöver, schnellere Gangwechsel.***
- ***Walking Modus erlaubt langsames Rangieren vorwärts wie rückwärts.***
- ***Die 4 Riding Modes beeinflussen auch das DCT-Schaltverhalten.***

Das DCT-Doppelkupplungsgetriebe, welches im Motorradsektor nur Honda anbietet, empfiehlt sich für die Gold Wing besonders, weil es den lustvoll-gelassenen Charakter und den gebotenen Fahrkomfort nochmals unterstreicht. Bei der Entwicklung der neuen Gold Wing war die Integration der DCT-Technik von Anfang an mit vorgesehen.

Beim DCT der neuen Gold Wing handelt es sich um die dritte Entwicklungsgeneration dieser Technik und das erste, bei dem 7 Gänge zur Anwendung kommen. Das DCT-System glänzt mit besonders weichen und schnellen Schaltvorgängen; es fällt dazu leichter aus als das vorherige manuelle 5 Gang-Design.

DCT steuert die Schaltarbeit elektronisch und ermöglicht weiche Gangwechsel mit nahtlosem Kraftschluss. Das System arbeitet mit zwei Kupplungspaketen, die abwechselnd den Kraftschluss zwischen den Zahnrad-Gangpaaren und der Ausgangswelle herstellen. Eine Kupplung ist für die Gangstufen 1, 3, 5 und 7 zuständig, die andere für die Gangstufen 2, 4 und 6.

Besonders angenehm beim Fahren mit Sozius wird empfunden, dass ungewolltes Aneinanderstoßen der Helme von Fahrer und Beifahrer vermieden wird. Auch Fahrwerkseinflüsse beim Schalten in Schräglage sind nicht mehr spürbar. Fahren mit DCT gestaltet sich grundsätzlich stressfreier, auch die Belastung der mechanischen Bauteile fällt geringer aus, mit positiven Folgen für die Zuverlässigkeit aller Bauteile.

Die Gangstufen in niedrigen Gängen des DCT sind enger gestuft und in höheren Gängen weiter; in beiden Fällen werden Gangwechsel geschmeidig, schnell und geräuschlos vollzogen, so dass die Schaltqualität auf ganzer Linie überzeugt.

Schaltgeräusche und Nebeneffekte, die beim Eingriff überlappender Zahnräder entstehen, wurden bei der Entwicklung der dritten DCT-Generation besonders berücksichtigt. Dank zusätzlicher geräuschkämpfender Gummis an den Schaltgabeln und Wellen werden diese erfolgreich unterdrückt.

Ein weiteres Dämpferelement ist zwischen der Kupplung und der Haupttriebewelle installiert, um auftretende Rotationskräfte zu absorbieren. Auch damit werden geräuscharm und geschmeidige Gangwechsel konstruktiv unterstützt.

Das DCT der neuen Gold Wing ist mit einem Schrittempo-Rangiergang ausgestattet. Dieser "Walking Mode" bewegt das Bike vorwärts mit 1,8 km/h Schrittgeschwindigkeit und rückwärts mit 1,2 km/h. Die Rangierhilfe wird über einen +/-Schalter links am Lenker betätigt.

Bei aktiviertem Schrittempo-Rangiergang kommen beide Kupplungen des DCT zum Einsatz. Kupplungspaket 1 bewerkstelligt die Rückwärtsbewegung, Kupplungspaket 2 die Vorwärtsbewegung. Weiter wird über den elektronischen Gasgriff das Betätigen und der Eingriff der Kupplungen kontrolliert, wobei unangepasste Drehzahlen ausgeschlossen sind, damit Rangiermanöver auch stets mit gebotener Sicherheit durchgeführt werden können.

Vernetzt ist das Doppelkupplungsgetriebe auch mit den 4 Riding-Modes der neuen Gold Wing. Triebwerkscharakter, Kraftentfaltung und Fahrwerksabstimmung sind grundsätzlich gleich wie beim Modell mit Schaltgetriebe. Dennoch werden bestimmte Parameter beim DCT-Getriebe mitberücksichtigt. Beim TOUR-Riding Mode werden im AT-Modus Kupplungseinrücken und Schaltvorgänge weich und geschmeidig sowie angepasst frühzeitig bei mittlerem Drehzahlen ausgeführt. Im SPORT-Riding-Mode erfolgt die Kupplungsbetätigung etwas direkter und die Schaltvorgänge werden für sportliches Fahren in eher höheren Drehzahlbereichen vollzogen.

ECON-Riding Mode ist mit besonders weichem Kupplungseingriff verknüpft, sowie früher gesetzten Schaltvorgängen und normal präzisiertem Schaltfeeling. RAIN im AT-Modus bewirkt frühes Hochschalten, weiches Kupplungseinrücken und sanft ausgeführte Schaltmanöver.

#### **4. Technische Daten**

<b>MOTOR</b>	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, 4-Takt, 24 Ventile, SOHC, Sechszylinder-Boxer
Hubraum	1.833 cm <sup>3</sup>
Ventile pro Zylinder	4
Bohrung x Hub	73 mm x 73 mm
Verdichtung	10.5:1
Max. Leistung	93 kW (126PS) bei 5500/min
Max. Drehmoment	170 Nm bei 4500/min
Ölmenge	4,4 Liter / 5,6 Liter (DCT)
<b>KRAFTSTOFFSYSTEM</b>	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappen-Ø	50 mm

Luftfilter	Viskose-Papierfilter-Einsatz
Tankinhalt	21,1 Liter
Benzinverbrauch	5,6 Liter/100 km
<b>ELEKTRIK</b>	
Starter	E-Starter
<b>Zündung</b>	
Batterie	12V/20AH
Lichtmaschinenleistung	12V/120A
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b>	
Kupplung	Manuell: Hydraulisch betätigt, Scheiben im Ölbad, mit Assist/Slipper-Funktion. DCT: elektronisch-hydraulisch gesteuert, Scheiben im Ölbad
Kraftübertragung	Manuell: 6-Gang (mit Overdrive) und Rückwärtsgang. DCT: 7 Gänge, plus Rangierfunktion vorwärts/rückwärts
Primärübersetzung	1.795 (79/44)
Gangstufen	DCT) 1 <sup>st</sup> : 2.167, 2 <sup>nd</sup> : 1.696, 3 <sup>rd</sup> : 1.304, 4 <sup>th</sup> : 1.038, 5 <sup>th</sup> : 0.821, 6 <sup>th</sup> : 0.667, 7 <sup>th</sup> : 0.522 Rev: 1.190  (MT) 1 <sup>st</sup> : 2.200, 2 <sup>nd</sup> : 1.417, 3 <sup>rd</sup> : 1.036 4 <sup>th</sup> : 0.821, 5 <sup>th</sup> : 0.667, 6 <sup>th</sup> : 0.522
Endübersetzung	Motor 0.972, Hinterrad 2.615
Endantrieb	Kardan
<b>RAHMEN</b>	
Typ	Guss-Aluminium, twin tube
<b>CHASSIS</b>	
Abmessungen (LxBxH)	Gold Wing: 2.475 mm x 925 mm x 1.340

	mm Gold Wing Tour: 2575 mm x 905 mm (DCT)/925 mm (MT) x 1430 mm
Radstand	1.695 mm
Lenkkopfwinkel	30,5°
Nachlauf	109 mm
Wendekreis	3,4 m
Sitzhöhe	745 mm
Bodenfreiheit	130 mm
Gewicht vollgetankt	Basis 365 kg, Tour 379 kg, Tour DCT 383 kg
Zul. Gesamtgewicht	
<b>RADAUFHÄNGUNG</b>	
Federung vorne	Doppel-Querlenker-Aufhängung
Federung hinten	Pro Link
<b>RÄDER</b>	
Reifengröße vorne	130/70 R 18
Reifengröße hinten	200/55 R 16
Felgengröße vorne	18 x MT 3.5
Felgengröße hinten	16 x MT 6.0
<b>BREMSEN</b>	

ABS Bauart	Combined-ABS-System, elektronisch kontrolliert
Vorne	320 x 4,5 mm Doppelscheiben, schwimmend gelagert, 6-Kolben-Bremszangen, hydraulisch aktiviert, Sintermetallbeläge
Hinten	316 x 11 mm Scheibe, 3-Kolben-Bremszange, hydraulisch aktiviert, Sintermetallbeläge

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.