

HONDA

Press Information

05 Januar 2021

HONDA GL1800 GOLD WING „TOUR“ MJ21



Frankfurt am Main - Modell Updates: Die Gold Wing „Tour“ von Honda ist der Goldstandard der Touring-Klasse.

2018 verlor das Bike radikal an Gewicht. Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung, brandneuer, Sechszylinder-Boxermotor und optionales 7-Gang-DCT-Getriebe kamen als Neuentwicklung dazu. Sie startet mit mehr Gepäckkapazität, komfortableren Sitzposition für den Sozius, neuen Sitzmaterialien und verbesserter Audioqualität ins Jahr 2021.

Der technische Vorreiter brilliert z.B. mit 7-Zoll-TFT-Display, Gyrokompass-Navigation, Apple CarPlay™, Android Auto™, elektrischem Screen, Smart-Key-Bedienung, 4 Fahrmodi, HSTC und Hill Start Assist.

Inhalt:

2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Technische Daten

1. **Einführung**

1975 von Honda als 1000-ccm-Naked-Bike eingeführt und seitdem das Zwei-Rad-Nonplusultra für die Langstrecke: Die Gold Wing ist sich immer treu geblieben und gewann im Laufe der Jahrzehnte stets an Größe und Hubraum. Außerdem hob sie fortwährend Luxus, Qualität und Komfort auf das nächste Level – und sich damit immer von der Konkurrenz ab.

2018 wurde die GL1800 Gold Wing und die Gold Wing „Tour“ grundlegend auf den Wandel der Kundenbedürfnisse und des Motorradmarktes weiterentwickelt und neugestaltet.

So wurden die Modelle schlanker, leichter und agiler. Viele neue Features festigten ihren Ruf als Technologie-Flaggschiffe. Dazu zählt ebenfalls das optional erhältliche 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT).

Die überarbeitete Gold Wing zieht seither die Blicke einer breiteren und jüngeren Zielgruppe auf sich. Motorradfahrer, die zuvor nichts mit der Gold Wing anfangen konnten, erkannten nun was in ihr steckt. 2020 kamen bei der Gold Wing „Tour“ serienmäßig LED-Nebelscheinwerfer sowie größere Haltegriffe für den Sozius dazu. Außerdem überarbeitete Honda das Fahrwerk und verbesserte das Handling bei niedrigeren Geschwindigkeiten.

Zusätzlich schlägt im Premium-Tourer seitdem ein kraftvolles Herz: ein eindrucksvoller Sechszylinder-Boxermotor.

2021 trumpft die Gold Wing „Tour“ mit mehr Gepäckkapazität, mehr Komfort für den Sozius sowie einem Audio-Upgrade auf.

2. Modellübersicht

2018 wurden der Motor und das Fahrwerk der Gold Wing neuentwickelt und aufeinander abgestimmt. Das ermöglicht eine weiter nach vorne verlagerte Sitzposition und ein wesentlich kompakteres Motorrad. Der Aluminium-Trägerrahmen ist um eine Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung herum konstruiert. So konnte der Motor weiter vorn im Chassis platziert werden. Die Vorderradaufhängung bietet dank ihrer Steifigkeit und reduzierter Reibung eine hervorragende Dämpfungsregulierung und Vorderradstabilität. Die Dämpfung lässt sich elektronisch einstellen.

Der 24-Ventil-Sechszylindermotor brilliert mit neuer Größe, gewohnter Kraft, hohem Drehmoment und immenser Leistungsentfaltung. Mit Throttle By Wire (TBW) sind 4 Fahrmodi verwendbar: TOUR, SPORT, ECON und RAIN. Das Dual Combined Brake System (D-CBS) interagiert mit dem jeweils gewählten Fahrmodus. Hill Start Assist (HSA) und die Start-/Stopp-Automatik (in Verbindung mit DCT) bieten höchsten Bedienkomfort und tragen zu verbesserter Kraftstoffeffizienz bei. Dank der Honda Selectable Torque Control (HSTC) ist stets ausreichend Traktion am Hinterrad vorhanden.

Das manuelle Getriebe verfügt über 6 Gänge, während das DCT-Getriebe mit 7 Gängen ausgestattet ist. Kupplungsgefühl, Schaltgeschwindigkeit und Drehzahlbereich beim Hoch- und Runterschalten sind beim DCT-Getriebe speziell auf den jeweiligen Fahrmodus abgestimmt. Außerdem ist eine Rangierhilfe zum langsamen Vorwärts- und Rückwärtsfahren („Walking Mode“) enthalten. Die Version mit manuellem Getriebe ist mit dem gleichen elektronischen Rückwärtsgangsystem der Vorgängermodelle ausgestattet.

Die Gold Wing vereint Freiheitsgefühl, puren Fahrspaß und Leistung mit stilvollem Design. Eine aerodynamisch effiziente Verkleidung leitet die Luft um den Fahrer herum, während sich der elektrische Screen nach Belieben einstellen lässt. Die luxuriösen Sitze bieten ganztägigen Komfort und sind für das Modelljahr 2021 mit einem Mix aus Wild- und Kunstleder bezogen. Die Neigung der Sozius-Rückenlehne ist ebenfalls optimiert worden und sorgt nun für eine noch entspanntere Sitzposition. Die überarbeiteten

Komfort und ermöglichen die Konnektivität mit mobilen Endgeräten.

Die 2021er GL1800 Gold Wing „Tour“ ist in folgenden Farboptionen erhältlich:

- Gunmetal Black Metallic
- Candy Ardent Red (nur in Verbindung mit DCT)

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Ausstattung

- *Modernes Design dank straffer Linienführung*
- *Großes Gepäckvolumen für Wochenendtouren und Top Case 61 l Fassungsvermögen*
- *Neuer Materialmix für die Sitzbezüge in Wild- und Kunstleder sowie mehr Komfort für den Sozius durch veränderte Neigung der Rückenlehne*
- *Verbesserte Audioqualität*
- *Elektrisches Windschild, verstellbar in Höhe und Winkel*
- *Überzeugende Tempomat-Funktion via Throttle By Wire*
- *7 Zoll TFT-Bildschirm für Fahrzeugdaten, Navigation und Audio-System*
- *Apple CarPlay™ und Android Auto™ für komfortable Smartphone-Kopplung*
- *Komplette LED-Beleuchtung mit selbstrückstellenden Blinkern*
- *Smart Key-Funktion für Zündung und Stauraum-Schließsysteme*
- *2 IRS-Twin-C Ruchsen*

Die Linien der Gold Wing unterstreichen ihren brillanten und sportlichen Charakter. Die moderne Silhouette vereint Komfort und dynamisches Potential von Motor und Chassis. Bekannte, typische Gold Wing Qualitäten sind qualitativ makellose Verarbeitung, bestes Finish und hochwertige Materialien. Die Linienführung im vorderen Bereich betont die Frontverkleidung, in Verbindung mit kompakten Proportionen und dynamischem Design.

Das Bodywork betont die unterschiedlichen Bauteile des Motorrads und zeigt gleichzeitig die reduzierten Fahrzeug-Abmessungen auf. Die im mittelpunktstehende Verkleidung drückt mit ebenen Flächen, scharfen Konturen und nuancierten, aerodynamischen Details pure Performance aus.

Die Ästhetik des Fahrzeugs verschmilzt mit den technischen Raffinessen, wie dem Sechszylinder-Motor, der Doppel-Querlenker-Vorderradaufhängung und der Abgasanlage. Modernstes Fahrzeugdesign wird mit beeindruckender Ingenieurskunst aus den Bereichen Mechanik und Elektronik kombiniert.

Das Entwicklungsteam der Gold Wing zielte auf Komfort, Wärmemanagement und vor allem optimale Luftstromführung ab. Die Verkleidung lenkt den Fahrtwind elegant um Fahrer und Sozius herum, um den Effekt einer angenehmen Brise zu erzeugen.

Ein verlängerter, elektrisch verstellbarer Windscreen ist über ein Bedienelement am linken Lenkerende wunschgemäß einstellbar. Er bietet effizienten Windschutz und gleichzeitig genügend Raum und Bewegungsfreiheit. Höhe und Winkel der Scheibe sind stufenlos verstellbar. Als optionales Zubehör erhältlich: Ein größeres Schild, ein einstellbarer Deflektor für Arme und Oberkörper sowie fest installierte Deflektoren für Beine und Füße.

Fahrer und Sozius sitzen mit ausreichend Bewegungsfreiheit getrennt voneinander. So kann sich der Fahrer ganz auf das Fahren konzentrieren. Die Kontur des Fahrersitzes ist bequem und stützend. Sie ermöglicht sowohl eine gute Bewegungsfreiheit als auch eine komfortable Bodenerreichbarkeit. Fahrer und Sozius profitieren jetzt von einem luxuriösen neuen Wild-/ Kunstleder Sitzbezug. Darüber hinaus wurde die Neigung der Sozius-Rückenlehne von 16 auf 23 Grad erhöht, was nun noch mehr Komfort für den

Die gesamte Beleuchtung besteht aus LEDs. Darüber ist die Gold Wing „Tour“ mit zwei LED-Nebelscheinwerfern ausgestattet. Im unteren Teil des LED-Frontscheinwerfers bündeln fünf optische Linsen auf beiden Seiten das Licht der Leuchtdioden. Dieser Effekt erinnert bereits beim Abblendlicht an das Funkeln eines Juwels. Bei Benutzung des Fernlichts verstärkt sich dieser Eindruck zusätzlich. Die Frontblinker sind in den Spiegelgehäusen integriert und funktionieren darüber hinaus selbstrückstellend. Sensoren vergleichen die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Vorder- und Hinterrad und berechnen, wann die Blinker in Abhängigkeit von der Fahrsituation abgeschaltet werden können.

Während der Fahrt wird die mit dem Schalter für den Tempomat (am rechten Lenkerende) eingestellte Geschwindigkeit im unteren linken Bereich des Tachometers angezeigt. Dank TBW wird der Übergang auf die ausgewählte Geschwindigkeit besonders sanft vollzogen. Somit ergibt sich ein äußerst ruhiges Fahrverhalten, insbesondere bei Bergauffahrten. Bei den Modellen mit manuellem Getriebe wird der Tempomat durch Betätigung der Kupplung oder der Bremse bzw. durch das Drehen des Gasgriffs deaktiviert.

Bei der DCT-Variante (im AT-Modus) bleibt der Tempomat bei Bremsmanövern im Hintergrund aktiviert und schaltet anschließend, nachdem das vorgewählte Tempo wieder erreicht wird, erneut in den Tempomat-Modus zurück.

Die luxuriöse Instrumentierung lässt ein einzigartiges Cockpit entstehen: Auf den Zifferblättern sind verschiedene kontrastarme Farben mit dunklen Tönen angebracht, deren Randbereiche kegelförmig abfallen, um ein Gefühl von Tiefe zu erzeugen. Jede Anzeige ist mit edel anmutenden, metallenen Ringen eingefasst, die sanfte LED-Illuminierung bewirkt ein gefälliges und cooles Ambiente.

Das 7-Zoll-Vollfarb-LC-Display liefert alle Informationen für das Audio- und Navigationssystem sowie die Fahrmodi und die Fahrwerkseinstellungen. Die Informationen werden geordnet und in einzelnen Segmenten dargestellt, so dass der Fahrer stets alle relevanten Daten im Auge behalten kann.

des Bildschirms 1000 cd beträgt). Der Fahrer hat zudem die Möglichkeit aus 8 Helligkeitsstufen zu wählen. Der Reifendruck wird als numerische Zahl im unteren linken Bereich der Instrumente angezeigt.

Auf der Mittenkonsole und am Smart Key ist das Gold Wing-Emblem platziert. Dieses ist dreidimensional und chromgefasst und zeigt einen Löwenkopf mit den majestätischen Flügeln eines Adlers und geöffneten Krallen – zum Sprung bereit. Der Smart Key aktiviert alle Systeme des Motorrads und beinhaltet auch einen Notschlüssel. Die Zündung und das Lenkerschloss können ein- und ausgeschaltet werden, wenn der Smart Key in Reichweite ist.

2021 erhöht sich das Fassungsvermögen des hinteren Top Cases um weitere 11 l auf insgesamt 121 l. Exklusiv gestaltete Innentaschen sind optional erhältlich. Ist der Smart Key in Reichweite, lassen sich die Koffer einfach per Tastendruck öffnen, darüber hinaus ist eine Entriegelung per Fernbedienung möglich. Die Entriegelungstaste am Smart Key ermöglicht dem Sozius sofortigen Zugriff. Das Öffnen und Schließen erfolgt sanft über hydraulische Dämpfer. Wird die Ruftaste auf der Fernbedienung gedrückt und gehalten, leuchten die Blinker auf.

Die Gold Wing „Tour“ ist mit Apple CarPlay™ und Android Auto™ kompatibel. So kann der Fahrer personalisierte Informationen und Inhalte seines Smartphones, wie z. B. Telefonnummern oder Musikwiedergabelisten verwalten. Außerdem verfügt die Maschine über Bluetooth™. Zusätzlich stehen zwei USB-Typ-C-Buchsen zur Verfügung.

Die neuen, leichten Lautsprecher bieten eine hervorragende Klangqualität mit lebendiger Präsenz. Für mehr Komfort stehen dem Beifahrer Schalter für die Audiosteuerung zur Verfügung. Die Schalter befinden sich im oberen Bereich des rechten Koffers und ermöglichen das Einstellen der Lautstärke und die Auswahl der Wiedergabequelle sowie den schnellen Vorlauf.

Das Navigationssystem wird auf dem 7-Zoll-Vollfarb-LC-Display angezeigt und verfügt über einen Gyrokompass. Damit kann die Zielführung bspw. auch in einem Tunnel fortgesetzt werden. Während der Fahrt lassen sich Wegpunkte entfernen, oder es kann

und bieten zudem die Möglichkeit, bis zu 99 verschiedene Wegpunkte für eine detaillierte Reiseplanung einzugeben.

Das Fassungsvermögen des Kraftstofftanks beträgt 21 Liter bei einem Kraftstoffverbrauch von 5,5 l/100 km.

3.2 Chassis

- ***Druckguss-Aluminium-Doppelträgerahmen***
- ***Doppelquerlenkeraufhängung vorne und Pro-Link hinten***
- ***Vordere und hintere Dämpfungsstufe passt sich dem gewählten Fahrmodus an***
- ***Federvorspannung hinten elektrisch einstellbar***
- ***ABS und Dual-Combined Braking System (D-CBS)***

Der Aluminium-Druckguss-Doppelträgerahmen der Gold Wing „Tour“ ist so konstruiert, dass der Motor auf engstem Raum untergebracht werden kann. Seine Strukturstärke ist in jedem Bereich optimiert. So ist selbst bei Schrittgeschwindigkeit auf engen Straßen in der Stadt oder auf offener Straße ein ruhiges und stabiles Fahrverhalten gewährleistet.

Abgesehen von der Tatsache, dass sich das Vorderrad beim vollen Einfedern nach vorne bewegt, bietet die Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung weitere Vorteile. So wird bspw. die Gleitreibung (durch Einfedern bei Bodenwellen und Lenkeingriffe), die bei einer Standard-Teleskopgabel entsteht, wenn die Standrohre im Gabelbein auf- und abfahren, deutlich verringert. Zudem werden in allen Bereichen für den Lenk- und Dämpfungshub Lager verwendet, die die Reibung weiter reduzieren.

Die Lenkbefehle werden über eine vom Federbein getrennte Gelenkhebel-Konstruktion übertragen. Das Giermoment der Gold Wing macht sie wendig und leichter zu steuern.

natürliches Fahrgefühl.

Spur und Nachlauf sind auf 30,5°/109 mm eingestellt, der Radstand beträgt 1.695 mm. Die Gold Wing „Tour“ wiegt fahrfertig 385 kg, die DCT Version 390 kg.

Das Dual Combined Brake System (D-CBS) verteilt die Bremskräfte optimal auf Vorder- und Hinterrad. Die Verwendung eines besonders leichten ABS-Moduls (integriert in die Brems-ECU) hält das Gewicht des Bremssystems niedrig. Es interagiert in Verbindung mit dem aktuell gewählten Fahrmodus und passt die Bremseigenschaften automatisch an die jeweilige Fahrsituation an. Die vorderen 320-mm-Doppelscheiben arbeiten mit 6-Kolben-Bremssätteln, die hintere 316-mm-Scheibe mit einem 3-Kolben-Bremssattel.

Die Gold Wing verfügt außerdem über eine Pro-Link-Schwinge, die an der linken Seite des Rahmens befestigt ist. Die rechte Seite dient als Wartungszugang. Dies ermöglicht eine viel größere Gestaltungsfreiheit und macht die Maschine einfacher zu handhaben, außerdem trägt es zur Stabilität bei. Pro-Link ermöglicht ein progressives Ansprechverhalten und bietet jede Menge Komfort. Das System ist vollständig mit Kugelgelenken ausgestattet, um der Torsion entgegenzuwirken.

Das Dämpfungslevel stellt sich elektrisch in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus ein. Schrittmotoren in den vorderen und hinteren Stoßdämpfern steuern Nadeln zur Anpassung des Ölflusses in den Kammern und passen so die Dämpfungskraft an die jeweilige Fahrsituation an. Die Federvorspannung hinten wird ebenfalls elektrisch eingestellt. Unabhängig von den 4 Fahrmodi gibt es 4 Einstellungen der Federvorspannung in Abhängigkeit von der Beladung (von weich bis hart): Einzelfahrer, Fahrer mit Gepäck, Fahrer mit Sozius und Fahrer mit Sozius und Gepäck (voll beladen). Die Einstellung wird auf dem Display angezeigt und über einen Schalter eingestellt.

3.3 Motor

- ***Sechszylinder-SOHC-Boxermotor mit 24 Ventilen***

Leistungsentfaltung

- ***Honda Selectable Torque Control (HSTC)***
- ***Fahrmodi steuern auch das HSTC, Dämpfung und Bremskraft***
- ***DCT-Version mit Start-/Stopp-Automatik und integrierter Startergenerator (ISG)***
- ***Hill Start Assist (HSA)***
- ***6-Gang-Schaltgetriebe mit Anti-Hopping-Kupplung und elektronischem Rückwärtsgang bzw. 7-Gang-DCT-Getriebe***

Leistungsentfaltung, die süchtig macht: Der 1.833-ccm-Motor der Gold Wing "Tour" wurde komplett neu entwickelt. Nun wird auch das Handling-Potenzial des Fahrwerks voll ausgeschöpft. All das ergibt ein Fahrgefühl, das den Reiz dieser Ikone ausmacht. Der Motor der Gold Wing ist nach wie vor ein Sechszylinder-Boxer, allerdings mit Vierventilzylinderköpfen (vorher Zweiventilzylinderköpfe) und deutlich kompakter in seinen Abmessungen. Darüber hinaus ist der Motor ganze 6,2 Kilo leichter als das Vorgängermodell.

Die Spitzenleistung von 126 PS (93 kW) liegt bei 5.500 U/min an, das maximale Drehmoment von 170 Nm wird bei 4.500 U/min erreicht. Die Bohrung von 73 mm entspricht einem Hub von ebenfalls 73 mm. Der linke und rechte Zylinder sind um 4 mm versetzt angeordnet, die Zylinderlaufbuchsen sind aus Aluminium gefertigt. Das Verdichtungsverhältnis ist auf 10,5:1 eingestellt.

Die Unicam-Zylinderköpfe verwenden eine koaxiale Kipphebelwelle für Einlass und Auslass.

Die Einlassventile werden über Schlepphebel, die Auslassventile über Rollenkippebel betätigt.

Die Brennkammern sind als „4-Ventil-Pentroof-Konstruktion“ ausgeführt, wobei die Einlassöffnungen so gestaltet sind, dass sie die Strömung in den Zylindern fördern und so die Effizienz verbessern. Die Kolbenhemden tragen eine Molybdänbeschichtung, um die Reibung zu reduzieren. Das Throttle By Wire (TBW) Motormanagement ermöglicht die Verwendung von 4 Fahrmodi, um den Charakter und die Leistungsentfaltung der Maschine individuell anzupassen. Die Wahl des Fahrmodus reguliert gleichzeitig die

kann zwischen den folgenden Fahrmodi wählen:

TOUR ist die Grundeinstellung für Komfort und Leistung. Die Gasgriffbefehle werden vollständig an die Drosselklappe weitergegeben. Fahrwerkseinstellung und Dämpfung sowie die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad entsprechen einer universellen Standard-Einstellung.

SPORT resultiert in direkterem Ansprechverhalten im Vergleich zum TOUR-Modus; die Gasgriffbefehle werden unverzüglich an die Drosselklappe weitergegeben. Der SPORT-Modus ermöglicht eine rasche Beschleunigung, eine straffere Fahrwerks- und Dämpfungsabstimmung und ein direkteres Ansprechverhalten der Bremse beim Betätigen des Fußbremshebels.

ECON ist der Fahrmodus mit Fokus auf sparsamen Verbrauch und entspanntes Cruisen. Die Gasgriffbefehle werden langsamer an die Drosselklappe weitergegeben. Das Setup von Fahrwerk und Dämpfung sowie die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad entsprechen der Standard-Einstellung.

RAIN bietet gute Fahrbarkeit auf nassem und schlüpfrigem Asphalt. Die Gasgriffbefehle werden reduziert an die Drosselklappe transferiert. Die Bremskraftverteilung entspricht dem Standard, das Setup von Fahrwerk und Dämpfung ist eher komfortabel und auf sanftes Ansprechen ausgelegt.

Die Honda Selectable Torque Control (HSTC) überwacht nahtlos die Traktion des Hinterrads und hält sie unter allen Fahrbedingungen aufrecht. Das schafft zusätzliches Fahrvertrauen. Der Grad des Eingriffs des Systems wird über TBW in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus angepasst.

Es gibt zwei Lufteinlasskanäle, die vorne links und hinten rechts angeordnet sind. Diese Anordnung erzeugt die gewünschten Verwirbelungen beim Ansaugen der Luft. Das Ergebnis ist eine effektivere Nutzung der gesamten Oberfläche des Luftfilters und eine

wodurch Ansprechverhalten und Drehmoment bei weniger stark geöffneter Drosselklappe verbessert werden. Ein einzelner Drosselkörper beschleunigt den Luftstrom und verbessert das Ansprechverhalten.

Um dem tiefen, bassigen Charakter des Motors den letzten Schliff zu verleihen, produzieren die Auspuffrohre ein kräftiges Bollern – ohne übermäßigen Lärm. Die Querschnittsflächen der Auspuffrohre für zwei der sechs Zylinder sind um 20 % reduziert, um das Klangvolumen zu verbessern.

Elektrostarter und Lichtmaschine der Gold Wing „Tour“ sind zu einer Einheit (ISG – Integrated Starter Generator) zusammengefasst. Die Lichtmaschine kann bei umgekehrt eingeleitetem Strom gleichzeitig als Elektrostarter fungieren. Die Einheit ist 2,4 kg leichter als ein Standardsystem. Für die Antriebszahnräder des ISG werden schrägverzahnte Zahnräder verwendet, was mechanische Geräusche reduziert.

Eines der wesentlichen Features der Start-/Stopp-Automatik (bei der DCT-Version) ist das extrem leise anlaufen des Motors dank der Verwendung des ISG und der damit verbundene sanfte Startvorgang, der durch das Zusammenspiel von DCT und TBW erreicht wird. Beim Anhalten, bspw. an einer Ampel, mit eingeschalteter Start-/Stopp-Automatik schaltet sich der Motor nach 3 Sekunden automatisch ab. Zum erneuten Starten des Motors braucht der Fahrer nur den Gasgriff zu betätigen.

Das System wird über den Öldruck gesteuert. Mittels der Hydraulik wird Druck im DCT-System aufgebaut, bevor die Gasbefehle zum Anfahren umgesetzt werden. Um abrupte Abläufe beim Abfahrtsprozedere mit dem Start-/Stopp-System zu unterbinden, öffnet die Drosselklappe leicht verzögert. So kann sichergestellt werden, dass das Anfahren nach Start-/Stopp-Manövern geschmeidig vonstattengehen kann. Die Start-/Stopp-Automatik kann vom Fahrer über einen Schalter rechts am Lenker wahlweise aktiviert oder deaktiviert werden.

Beim Anfahren am Berg müssen bei einem konventionellen Motorrad je nach Steigung gleichzeitig die Bremsen gelöst, die Drosselklappe geöffnet und die Kupplung betätigt werden. Um diesen Vorgang zu erleichtern, verfügt die Gold Wing „Tour“ sowohl bei der

Assist, HSA).

Nach dem Anhalten an einer Steigung wird durch weiteres schnelles Betätigen des Bremshebels durch den ABS-Modulator Hydraulikdruck für den hinteren Bremssattel erzeugt. Beim Anfahren hält der Hydraulikdruck die Bremswirkung für ca. 3 Sekunden aufrecht, selbst wenn der Bremshebel losgelassen wird. So ist ein leichteres Anfahren am Berg möglich. Wenn HSA in Betrieb ist, wird dies dem Fahrer über einen entsprechenden Hinweis angezeigt.

Das 6-Gang-Schaltgetriebe ist mit einem speziellen Ruckdämpfer zwischen Kupplung und Getriebe ausgestattet, welcher die beiden trägen Massen entkoppelt, die Geräuschentwicklung reduziert und die Schaltqualität verbessert, bzw. die Haltbarkeit der Schaltkomponenten erhöht. Eine Anti-Hopping-Kupplung mit Anlauframpenfunktion (weniger Scheiben und reduzierte hydraulische Reibung im Ausrückmechanismus) ersetzt die traditionelle hydraulisch unterstützte Kupplung. Sie reduziert die Kupplungslast am Hebel um 20 % und bietet sanftere Rückschaltvorgänge. Der elektronische Rückwärtsgang ist ein bereits vom Vorgängermodell bekanntes Feature.

3.4 Doppelkupplungsgetriebe (DCT)

- ***7-Gang-DCT der dritten Generation***
- ***Sanft und leise, mit ultraschnellen Schaltvorgängen***
- ***Walking Mode zum vorwärts- und rückwärtsrangieren***
- ***4 Fahrmodi wirken sich auf das Ansprechverhalten des DCT aus***
- ***Optimierte Manövrierfähigkeit bei niedriger Geschwindigkeit***

Die DCT-Technologie von Honda befindet sich nun im elften Produktionsjahr. In Europa wurden bereits über 140.000 mit DCT ausgestattete Motorräder verkauft. Das einzigartige DCT-System bietet konsistente, superschnelle und nahtlose Gangwechsel und wird beim Fahren sehr rasch zu einer Selbstverständlichkeit. Das Getriebe arbeitet mit zwei Kupplungen: Eine Kupplung steuert die Gänge 1, 3, 5 und 7 ist für das Anfahren zuständig, die andere steuert die Gangstufen 2, 4 und 6, wobei die

kompakte Bauweise zu ermöglichen.

Die Kupplungen werden jeweils unabhängig voneinander durch einen eigenen elektrohydraulischen Kreislauf gesteuert. Wenn ein Gangwechsel erfolgt, wählt das System den nächsten Gang über die nicht verwendete Kupplung vor. Die erste Kupplung wird dann elektronisch ausgekuppelt, während die zweite Kupplung gleichzeitig einkuppelt.

Das Ergebnis ist ein gleichmäßiger, schneller und nahtloser Gangwechsel. Da die Doppelkupplungen den Antrieb von einem Gang in den nächsten mit minimaler Antriebsunterbrechung zum Hinterrad übertragen, werden die Stoß- und Nickbewegungen der Maschine minimiert, sodass sich der Wechsel direkt und gleichmäßig anfühlt. Zusätzliche Vorteile sind z. B. die Langlebigkeit (da die Gänge nicht durch falsches Schalten beschädigt werden können), Verhindern des Abwürgens, stressfreies Fahren in der Stadt und geringere Ermüdung des Fahrers. Die Möglichkeit sich besser auf Kurvenfahrten und Bremspunkte konzentrieren zu können, trägt zur Attraktivität des DCT bei.

Das DCT-System bietet zwei unterschiedliche Fahrsettings: Erstens die Automatik-Einstellungen mit vorprogrammierten Schaltmustern, die ständig die Fahrzeuggeschwindigkeit, den eingelegten Gang und die Motordrehzahl überprüft, um festzulegen, wann ein Schaltvorgang erfolgen soll. Und zweitens bietet es die manuelle Getriebeeinstellung für Gangwechsel mit Hilfe der Schaltwippen an der linken Seite des Lenkers.

Mit der dritten Generation, erstmals mit 7 Gängen, ist das DCT der Gold Wing speziell für Langstreckenfahrten ausgelegt. Es schaltet zudem extrem weich und schnell.

Das Getriebe ist auch in Bezug auf die Manövrierfähigkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten optimiert worden, wobei durch kurze Übersetzungen, Schaltstöße reduziert werden. Im Bereich höherer Geschwindigkeiten, ist die Übersetzung länger gewählt, um die Motordrehzahl geringer zu halten. Auf diese Weise konnte der Komfort in jedem Geschwindigkeitsbereich erheblich verbessert werden.

Schaltgeräuschen und -stößen wurde bei der Entwicklung der dritten Generation des DCT besonderes Augenmerk geschenkt. Es wurden Geräuschkämpfer an beiden Seiten der Schaltgabelführung und der Hauptwelle verbaut, die Geräusche beim Gangwechsel stark reduzieren.

Zwischen Kupplung und Hauptwelle ist ein Federdämpfer verbaut, um auftretende Rotationskräfte zu absorbieren. So können Geräusche im Bereich von Kupplung und Hauptwelle, die beim Schalten entstehen, reduziert werden.

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

Die Hauptwelle verfügt über eine Doppelrohrstruktur, bei der die äußere Hauptwelle über Zahnräder auf der Vorgelegewelle sowie über eine Kette mit der inneren Welle verbunden ist. Diese Konstruktion ermöglicht der äußeren Hauptwelle im Bedarfsfall als Rückwärtsgangwelle zu fungieren. Der Wegfall einer separaten Welle für den Rückwärtsgang, begünstigt eine kompakte Bauweise.

Beim Aktivieren des Walking Mode werden beide Kupplungen des DCT genutzt.

Das Rückwärtsfahren erfolgt mit der ersten Kupplung und das Vorwärtsfahren mit der zweiten Kupplung. Auf diese Weise ist das Vorwärts- bzw. Rückwärtsfahren bei Schrittgeschwindigkeit allein mit der Kupplung möglich, ohne dass ein Gangwechsel erforderlich ist. Darüber hinaus regelt das Throttle-by-Wire-System die Geschwindigkeit, indem es das Eingreifen der Kupplung minutiös steuert, während eine bestimmte Motordrehzahl konstant beibehalten wird.

Das Doppelkupplungsgetriebe ist mit den 4 Fahrmodi der Gold Wing „Tour“ vernetzt. Motorcharakteristik, Kraftentfaltung und Fahrwerksabstimmung sind grundsätzlich genau wie bei dem Modell mit Schaltgetriebe, dennoch werden bestimmte Parameter des DCT-

TOUR verwendet die Standardeinstellung für sanftes Einkuppeln und Schalten im AT-Modus, mit einem niedrigen bis hohen Drehzahlbereich bei den Schaltvorgängen.

SPORT bietet ein direkteres Einrücken der Kupplung, wobei die Schaltvorgänge in einem mittleren bis hohen Drehzahlbereich erfolgen.

ECON bietet ein geschmeidiges Einrücken der Kupplung und hält die Gänge längst möglich bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen.

RAIN im AT-Modus bewirkt frühes Hochschalten, weiches Kupplungseinrücken und sanft ausgeführte Schaltmanöver.

4. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter, 4-Takt 24-Ventil 6-Zy (SOHC)
Hubraum	1.833 ccm
Ventile pro Zylinder	4
Bohrung & Hub	73 mm x 73 mm
Verdichtungsverhältniss	10,5:1
Max. Leistung	126 PS (93 kW) bei 5.500 U/min
Max. Drehmoment	170 Nm bei 4.500 U/min
Motorölmenge	4,4 l (Schaltgetriebe) / 5,6 l (DCT)

CO ₂ Emissionen	127 g/km
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	Elektronische Kraftstoffeinspritzung PGM-FI
Drosselklappendurchmesser	50 mm
Luftfilter	Papier-Viskose-Filtereinsatz
Tankinhalt	21,1 l
Verbrauch	5,5 l / 100km
ELEKTRIK	
Starter	Integrated Starter Generator Einheit
Batteriekapazität	12V/20AH
ACG / Lichtmaschine	12V/120A
ANTRIEB	
Kupplungstyp	(Schaltgetriebe) hydraulisch betätigt, nassla Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Assist Sli (DCT) hydraulisch, nasslaufend, Mehrscheil (Doppelkupplung)
Getriebetyp	6 Gang Schaltgetriebe inklusive Overdrive u Rückwärtsgang 7 Gang DCT-Getriebe inklusive Rückwärtsg
Primärübersetzung	1.795 (79/44)
Gangstufen	(DCT) 1.: 2.167 2.: 1.696 3.: 1.304 0.821 6.: 0.667 7.: 0.522 Rückwärtsgang: 1.190 (Schaltgetriebe) 1.: 2.200 2.: 1.417 3.: 1.136 4.: 0.972 5.: 0.667 6.: 0.522
Endübersetzung	Am Motor: 0.972 Am Hinterrad 2.615

Endantrieb	Kardanantrieb
RAHMEN	
Typ	Aluminium-Brückenrahmen
CHASSIS	
Dimensions (L x B x H)	Gold Wing
	L: 2.475 mm
	B: 925 mm
	H: 1.340 mm
	Gold Wing „Tour“
	L: 2.575 mm
	B: DCT 905 mm / Schaltgetriebe 925 mm
	H: 1.430mm
Radstand	1.695 mm
Lenkkopfwinkel	30,5°
Spur	109 mm
Wendekreis	3,4 m
Sitzhöhe	745 mm
Bodenfreiheit	130 mm
Gewicht (vollgetankt)	Schaltgetriebe 385 kg /
	DCT mit Air Bag 390 kg
FAHRWERK	
Vorne	Doppel-Querlenker
Hinten	Pro Link
RÄDER	

Vorne	130/70R 18
Hinten	200/55R 16
Felgengröße vorne	18 x MT3,5
Felgengröße hinten	16 x MT6,0
BREMSEN	
ABS Systemtyp	Elektronisch gesteuertes kombiniertes ABS
Vorne	320 mm x 4,5 mm hydraulische Doppelscheiben-Bremssattel, schwimmend gelagerten Brems-Sintermetallbelägen
Hinten	belüftete Scheibe mit 3-Kolben-Bremssattel

Alle Spezifikationen sind vorläufig und können ohne Vorankündigung geändert werden.

****Bitte beachten Sie, dass es sich bei den angegebenen Zahlen um Ergebnisse handelt, die von Honda unter standardisierten, vom WMTC vorgeschriebenen, Testbedingungen erzielt wurden. Die Tests werden auf einer Freilandstraße mit einer Standardversion des Fahrzeugs, mit nur einem Fahrer und ohne zusätzliche optionale Ausrüstung durchgeführt. Der tatsächliche Kraftstoffverbrauch kann je nach Fahrweise, Wartung des Fahrzeugs, Wetter, Straßenbedingungen, Reifendruck, Ein-/Anbau von Zubehör, Gepäck, Fahrer- und Beifahrergewicht sowie anderen Faktoren variieren.**

-