

2018 HONDA GL1800 GOLD WING

25. Oktober 2017

Die neue Honda Gold Wing, technisch wie optisch runderneuert, ist kompakter und leichter. Der Sechszylinder-Boxermotor erhält vier Ventile pro Zylinder, Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff), vier Riding Modes, Honda Selectable Torque Control (Traktionskontrolle) sowie Hill Start Assist (Berganfahrhilfe). Das neue Chassis verfügt über einen Aluminiumrahmen, Doppel-Querlenker-Vorderradaufhängung und eine Pro-Arm Einarmschwinge. Die Fahrwerksdämpfer-Charakteristik ist elektrisch per Knopfdruck einstellbar, ebenso die Federvorspannung am Hinterraddämpfer. Ein elektrisch verstellbares Windschild, Smart Key-System und Apple CarPlay komplettieren die Ausstattung. Das einzigartige Honda Doppelkupplungsgetriebe (DCT) wurde weiterentwickelt und ist in dritter Generation mit sieben Gangstufen erhältlich.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Technische Daten

1. Einleitung

Die Erfolgsgeschichte der Gold Wing reicht zurück bis ins Jahr 1975, als die erste Generation mit 1000er Vierzylinder-Boxer den Markt bereicherte. Über mehrere Modell-Generationen weiterentwickelt, veränderte sich Größe und Design – immer entsprechend ihrem Ruf als Ikone und unübertrefflicher Maßstab mit Fokus auf Luxus, Qualität und Komfort.

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 Honda Gold Wing des Modelljahrs 2018 präsentiert sich von Grund auf neu. Weiterhin mit einem Sechszylinder-Motor ausgestattet und enormer Schubkraft, bleibt sie Hondas Flaggschiff im Tourensegment und bietet weiterhin eine umfassende Ausstattung für Stil und Komfort auf ausgedehnten Touren. Die neue Gold Wing ist kompakter, leichter und agiler – eine echte Luxus-Maschine zum Cruisen und Reisen.

Die neue Honda Gold Wing soll damit eine größere Anzahl von Kunden ansprechen, vor allem auch jüngere Generationen. Ob auf kürzeren Strecken durch die Stadt oder auf freien Fahrten über lange Distanzen erfüllt sie nun vielerlei Bedürfnisse.

Mr. Yutaka Nakanishi, Projektleiter der GL1800 Gold Wing Modelljahr 2018:

„Unsere Zielsetzung war, die luxuriösen und universellen Qualitäten der Gold Wing zu unterstreichen und noch besser zu vereinen. Eine Maschine, die den Fahrer in der Stadt wie auf ausgedehnten Touren perfekt unterstützt und dabei noch mehr Fahrfreude bietet als zuvor. Also begannen wir mit einem weißen Blatt Papier und machten die Gold Wing eleganter und leichter, und fügten jegliche modernen, technischen Features hinzu, die sich Fahrer aktuell nur wünschen können. Jetzt, wie auch im Jahr 1975, ist sie für Honda ein Aushängeschild. Wir sind sehr stolz, den nächsten Abschnitt dieses weltweit renommierten Motorrads realisiert zu haben.“

2. Modellübersicht

Auf einer neuen, gemeinsamen Motor- und Chassis-Plattform wird die neue Gold Wing in zwei Varianten angeboten: Als Basismodell GL1800 Gold Wing sowie als „Tour-Edition“ mit Topbox. Letztere ist auch mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe und Airbag erhältlich. Je nach Modell und Ausstattung wurden bis zu 48 kg 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 fahraktives Motorrad zu schaffen. Der Aluminium-Brückenrahmen ist mit einer Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung versehen, um den Motor näher ans Vorderrad rücken zu können. Damit bewegt sich das Vorderrad eher in vertikaler Richtung auf und ab. Diese Konstruktion erlaubt eine steife und stabile Vorderradführung mit bestem Federungsverhalten bei gleichzeitig reduzierter Reibung. Die Abstimmung von Federung und Dämpfung kann bei der neuen Gold Wing zusätzlich elektrisch per Knopfdruck justiert werden.

Trotz der überarbeiteten Abmessungen hat der neue Sechszylinder-Motor weder an Power noch Drehmoment oder Laufkultur eingebüßt. Neu sind Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) und vier wählbare Fahrmodi: TOUR, SPORT, ECON und RAIN. Die Ausstattung umfasst ebenso die Honda Selectable Torque Control (Traktionskontrolle) und ein Combined Braking System (CBS), welches entsprechend des gewählten Fahrmodus geregelt wird. Federung/Dämpfung-System und Hill Start Assist (Berg-Anfahrhilfe) steigern den Komfort. Das Start-Stopp-System sorgt für optimierten Kraftstoffverbrauch.

Das fußgeschaltete Getriebe verfügt über 6 Gänge, das DCT-Doppelkupplungsgetriebe über 7 Gangstufen. Funktion und Charakteristik des elektronisch gesteuerten DCT-Getriebes werden über den jeweiligen Fahrmodus praxisiert mitbestimmt. Eine Rangierfunktion, die das Fahrzeug im Schrittempo vorwärts wie rückwärts bewegen hilft, ist bei mit DCT ausgestatteten Maschinen ebenfalls verfügbar. Das Schaltgetriebe verfügt wie bisher über einen Rückwärtsgang.

Die Gold Wing Modelljahr 2018 vermittelt Freiheitsgefühl mit Fahrfreude auf völlig neuem Niveau. Die spürbar verbesserte Performance geht einher mit äußerst entspannten Fahrgeuss. Die stylische und aerodynamisch effiziente Verkleidung lenkt den Fahrtwind um Fahrer und Beifahrer herum, bietet ein elektrisch verstellbares Windschild und angenehme Sitze für zusätzlichen Komfort. Features wie Smart Key-

System, Apple CarPlay und Bluetooth-Connectivity werten die Ausstattung zusätzlich auf.

Viel Beachtung wurde den Lackierungen mitsamt hochwertigem Finish gewidmet. Die lackierten Teile der Verkleidung haben satte Tönen mit Klarlack-Finish, für die Sitzbezüge wurden besonders hochwertige Materialien ausgesucht. Die Unterverkleidung ist mit klaren Oberflächen versehen.

Erhältliche Farben:

GL1800 Gold Wing: Matte Majestic Silver

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

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

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Equipment

- ***Modernes Design mit straffer Linienführung***
- ***Mehr Komfort und besseres Heat & Air-Management***
- ***Elektrisch verstellbares Windschild (in Höhe und Winkel)***
- ***Überzeugende Tempomat-Funktion via Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff)***
- ***Umfangreicher Stauraum und Topbox mit Platz für zwei Integralhelme***
- ***7 Zoll TFT-Bildschirm für Navigation Audio-System***
- ***Apple CarPlay erlaubt Smartphone-Nutzung***
- ***LED-Lichttechnik für Scheinwerfer und Rücklicht, selbstrückstellende Blinker***
- ***Smart Key-Funktion für Zündung und Stauraum-Schließsysteme***

Das Design der bisherigen Gold Wing war beeindruckend imposant. Die neue Gold Wing GL1800 hat einen neuen optischen Auftritt – die Linienführung ist straffer, feiner und athletischer. Richtungsweisende Schlüsselwörter, die in der Entwicklungsphase häufig fielen, waren 'Refined Shape, Taut Styling'.

Die moderne Silhouette vereint Komfort und dynamisches Potential von Motor und Chassis. Bekannte, typische Gold Wing-Qualitäten sind die qualitativ makellose Verarbeitung, bestes Finish und hochwertige Materialien. Die vordere Linienführung betont die Front der Verkleidung, in Verbindung mit kompakten Abmessungen und dynamischem Design.

Das Bodywork von vorne bis hinten betont den unterschiedlichen oberen und unteren Teil des Motorrads und zeigt gleichzeitig die reduzierten Fahrzeug-Abmessungen. Zentral ist eine Verkleidung mit ebenen Flächen, scharfen Konturen und nuancierten aerodynamischen Details, die die Performance auch visuell andeutet.

Die Ästhetik des Fahrzeugs wird durch die Technik ergänzt, wie Sechszylinder-Motor, Doppel-Querlenker-Vorderradaufhängung und die formgebende Abgasanlage. Modernstes Fahrzeugdesign wird mit beeindruckender Ingenieurskunst aus den Bereichen Mechanik und Elektronik kombiniert.

Die neue Gold Wing ist kleiner und kompakter mit neuem Design, ohne Einschnitte bei funktionellen und praxisrelevanten Punkten wie Komfort, Luftstromführung und Heat-Management. Das war das Ziel des Entwicklungsteams.

Die Verkleidung des Vorgängers war dazu bestimmt einen windstillen Raum zu erzeugen. Der neue Ansatz sieht vor, den Fahrtwind um Fahrer und Beifahrer herum zu lenken, um den Effekt einer angenehmen Brise zu bewirken. Der reduzierte Luftwiderstand 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 wunschgemäß eingestellt werden kann. Es ist näher an den Fahrer herangerückt und bietet effizienten Windschutz und gleichzeitig genügend Raum und Bewegungsfreiheit. Höhe und Winkel der Scheibe können stufenlos verstellt werden. Als optionales Zubehör 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 Vorgängermodell. Der Fahrer kann so das Fahren genießen und der Beifahrer beim Mitfahren relaxen. 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 besteht rundum aus LED-Leuchten. 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 darüber hinaus selbstrückstellend. Statt einer einfachen Timerfunktion gleichen Sensoren die Umdrehungen an Vorder- und Hinterrad ab, um aktivierte Blinker fahrsituativ angepasst auszuschalten.

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

Einer der positiven Nebeneffekte, bedingt durch Throttle By Wire (elektronischen Gasgriff) sind spürbar sanftere Übergänge bei aktiviertem Tempomat, insbesondere bei Steigungen. Beim Modell mit Schaltgetriebe reicht es zur Deaktivierung einmal die

Kupplung oder Bremse zu betätigen oder auch Gas zu geben. 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.

Zielgruppengerechte Marktforschung unterstützte das Entwicklerteam bei der Festlegung der Ladekapazität. Ergebnis war, dass Gold Wing-Kunden in der Praxis bevorzugt Kurztrips über 2-3 Tage absolvieren. Dementsprechend konnte das maximal mögliche Gepäckvolumen etwas reduziert werden.

Die Topbox der Gold Wing in „Tour“ Ausstattung bietet Platz für zwei Integralhelme, zusammen mit beiden Packtaschen stehen 110 Liter Gepäckvolumen zur Verfügung, welche sich über Schließsysteme mit Smart-Key-Funktion diebstahlsicher verriegeln lassen. Optional können Innentaschen bestellt werden, für die Topbox wird noch eine zusätzliche Gepäck Reling angeboten.

Der Benzintank fasst mit 21 Litern vier Liter weniger als bisher. Der mögliche Aktionsradius ist dennoch der Selbe, weil die neue Gold Wing viel leichter und aerodynamischer konzipiert ist, mit einem verbesserten Verbrauch von 5.6 Liter/100 km.

Das Cockpit ist luxuriös ausgestattet, Informationsangebot und Anmutung für den Fahrer sind unvergleichlich. Moderate Farbtöne erleichtern die Ablesbarkeit in den Instrumenten. 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 wie 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 in der Anzeige angezeigt.

Auf der Mittenkonsole und am Smart Key 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, Lenkerschloss-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 des Gepäcksystems. Bei aktiviertem Smart-Key genügt die Betätigung der jeweiligen Druckknöpfe, um Gepäckkoffer oder die Topbox zu öffnen. Entriegelt werden können diese auch über den Unlock-Button der Fernbedienung; dann lassen sich die Seitenkoffer und die Topbox öffnen. Hydraulische Dämpfer Öffnen und Schließen geschmeidig. Ebenfalls hilfreich: Beim Betätigen der Fernbedienung wird das Schließen oder Öffnen der Schlösser auch optisch angezeigt.

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 vorhanden, 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 und wasserfesten Lautsprecher sind passend zur Sitzposition positioniert, damit das vollendete Klangbild sich optimal entfalten kann. Für den Passagier sind vorne auf der Oberseite des rechten Koffers eigene Bedienungselemente 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 von 48 kg gegenüber dem Vormodell***
- ***Brandneuer Aluminium-Brückenrahmen, der Motor und Fahrer weiter vorne platziert***
- ***Doppel-Querlenker-Vorderradaufhängung und Pro-Arm-Hinterradschwinge.***
- ***Vorder- und Hinterraddämpfung abhängig von gewähltem Riding-Mode.***
- ***Federvorspannung am Hinterrad elektrisch einstellbar.***
- ***ABS und Dual-Combined Braking System (D-CBS)***

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 Freilandstraßen. 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 Druck eingefederte Vorderrad sich weniger in Richtung Motorblock bewegt als beim Vormodell.

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 Braking 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 nunmehr einer Modulareinheit, die gleichzeitig auch die elektronische Steuerung umfasst und für das Bremssystem eine Gewichtsersparnis von 1,3 Kilo ermöglicht. Das Bremssystem funktioniert dazu abgestimmt auf den jeweils aktivierten Riding-Mode, was die Sicherheit weiter erhöht. Die Bremsscheiben vorne messen 320 mm im Durchmesser und werden von Sechskolbenzangen in den Griff genommen, die Bremsscheibe am Hinterrad misst 316 mm und ist mit einer Dreikolben-Bremsszange 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-Umlenkensystem, 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 nunmehr mit spielfreien Kugelgelenken ausgestattet, was die exakte Funktion und geschmeidiges Ansprechen optimiert.

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. Das System funktioniert eher intuitiv statt numerisch. Unabhängig von den vier Riding-Modes sind vier Preload-Settings (von komfortabel bis hart) vorgesehen. Fahrer einzeln, Fahrer plus Gepäck, Fahrer und Beifahrer, Fahrer plus Passagier 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. Die neue Gold Wing wiegt fahrfertig und vollgetankt 365 kg. The Gold Wing „Tour“ wiegt fahrfertig und vollgetankt 379 kg und die Version mit DCT und Topbox 383 kg.

3.3 Motor

- ***Umfangreich überarbeiteter Sechszylinder-Boxermotor mit Vierventiltechnik, 6,2 kg leichter***
- ***Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) und 4 Riding Modes***
- ***Die gewählten Riding Modes beeinflussen die Abstimmung von Honda Selectable Torque Control, Federung und Dual-Combined Braking System***
- ***DCT-Variante mit Start-Stopp-Automatik und Integrated Starter Generator (Lichtmaschine/E-Starter)***
- ***Berganfahrhilfe Hill Start Assist (HSA)***
- ***6-Ganggetriebe mit Assist/Slipper-Kupplung***

Die Faszination der Gold Wing gründet seit jeher auf dem turbinenhaften Sechszylinder-Boxermotor, der reichlich Drehmoment aus niedrigen Drehzahlen produziert und die Fahrer mit bester Laufkultur und Leistungscharakteristik verwöhnt.

Um die Verbesserungen punkto Handling umsetzen zu können, mussten die Entwickler ebenfalls das Sechszylinderherz mit 1,8 Liter Hubraum überarbeiten. Der neue Gold Wing Motor ist nach wie vor ein Sechszylinder-Boxer, allerdings ausgestattet mit Vierventilzylinderköpfen (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, 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 optimal 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 hinteren Ende. Damit konnte der Abstand zwischen Kurbelwelle und vorderem Gehäuse um 7 mm verkürzt werden, was für die Einbauposition des Motors wie auch die Schwerpunktlage bedeutend ist.

Die neue Gold Wing ist mit Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) ausgestattet. Damit einher gehen 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 Braking System).

TOUR – ist die praxisgerechte 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 unverzüglich 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 langsamer 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 reduziert 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 einem Verlust der Haftung beim Beschleunigen vorzubeugen.

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.

Luftelassen 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 Airbox-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 des Gold-Wing-Triebwerks. 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 kultiviert bassigen Auspuff-Klangbilds gesellt sich typische Sechszylinder-Sound, der uneingeschränkt als angenehm empfunden wird und Passanten und Umwelt nicht belästigt. Die Abgasanlage rechts und links kommt mit 20 % 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 Generator-Einheit ISG) 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.

Das Start-Stopp-System bietet ein weiches und leises Eingreifen beim Starten sowie die geschmeidige Inbetriebnahme, die bei der Gold Wing Ausführung mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe und elektronischem 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 bringen, 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 umgesetzt werden. Um abrupte Abläufe beim Abfahrtprozedere 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 der mit DCT ausgestatteten Gold Wing mit leichter Geschmeidigkeit vonstattengehen kann.

Die Start-Stopp-Automatik kann dazu vom Fahrer über einen Schalter rechts am Lenker wahlweise aktiviert oder auch stillgelegt 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, verfügt die neue Gold Wing über einen Hill Start Assist (Berganfahrhilfe), in der Version mit Schaltgetriebe als auch in jener mit DCT.

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 nur Honda im Motorradsektor anbietet, eignet sich für die Gold Wing besonders, weil es den lustvoll-gelassenen Charakter und 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 erstmals kommen 7 Gänge zur Anwendung. Das DCT-System glänzt darüber hinaus mit besonders weichen und schnellen Schaltvorgängen; und 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 Beifahrer ist, dass ungewolltes Aneinanderstoßen der Helme 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 sind im neuen DCT der Gold Wing 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 Geräuschkämpfer der Gummis an den Schaltgabeln und Wellen werden diese erfolgreich unterdrückt.

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

Das DCT der neuen Gold Wing ist mit einem Schritttempo-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 +/-Schalter links am Lenker betätigt.

Bei aktiviertem Schritttempo-Rangiergang kommen beide Kupplungen des DCT zum Einsatz. Kupplungspaket 1 bewerkstelligt die Rückwärtsbewegung, Kupplungspaket 2 die Vorwärtsbewegung. Weiter wird über Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) das

Betätigen und der Eingriff der Kupplungen kontrolliert, wobei unangepasste Drehzahlen ausgeschlossen sind, damit Rangiermanöver auch stets mit gebotener Sicherheit durchgeführt werden können.

Das Doppelkupplungsgetriebe ist mit den 4 Riding Modes der neuen Gold Wing vernetzt. 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

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter 4-Takt 24-Ventil 6-Zylinder SOHC Boxermotor
Hubraum	1,833cc
Zahl der Ventile pro Zylinder	4
Bohrung x Hub	73mm x 73mm
Verdichtung	10.5:1
Leistung	93kW / 5500rpm

Max. Drehmoment	170 Nm / 4500 rpm
Motorölmenge	4.4 Liter (MT) / 5.6 Liter (DCT)
CO ₂ Emissionen	Gold Wing und Gold Wing „Tour“ mit Schaltgetriebe: 128 g/km Gold Wing „Tour“ mit DCT und Airbag: 131 g/km
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI elektronische Krafteinspritzung
Bohrung	50 mm
Luftfilter	Papier-Viskose-Fileinsatz
Tankinhalt	21.1 Liter
Verbrauch	5.6 Liter / 100 km
ELEKTRIK	
Starter	Integrated Starter Generator Einheit
Batterie	12V/20AH
Lichtmaschine	12V/120A
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	Schaltgetriebe – hydraulisch betätigt, nasslaufend, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Assist Slipper Cam

	DCT-Getriebe – hydraulisch, nasslaufend, Mehrscheiben im Ölbad (Doppelkupplung)
Getriebe	6 Gang Schaltgetriebe inklusive Overdrive und mit elektrischem Rückwärtsgang 7 Gang DCT-Getriebe inklusive Rückwärtsgang
Primärübersetzung	1.795 (79/44)
Gangstufen	(DCT) 1 st : 2.167 2 nd : 1.696 3 rd : 1.304 4 th : 1.038 5 th : 0.821 6 th : 0.667 7 th : 0.522 Rev: 1.190 (Schaltgetriebe) 1 st : 2.200 2 nd : 1.417 3 rd : 1.036 4 th : 0.821 5 th : 0.667 6 th : 0.522
Endantrieb	Kardantrieb (2.615)
RAHMEN	
Typ	Aluminium-Brückenrahmen
FAHRWERK	
Abmessungen (L`W`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: 1.430 mm;
Radstand	1.695 mm
Lenkkopfwinkel	30.5°

Nachlauf	109 mm
Wendekreis	3,4 m
Sitzhöhe	745 mm
Bodenfreiheit	130 mm
Gewicht vollgetankt	Gold Wing: 365 kg Gold Wing „Tour“: Schaltgetriebe 379 kg / DCT 383 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Doppel-Querlenker
Hinten	Pro Link
RÄDER	
Reifen vorne	130/70R 18
Reifen hinten	200/55R 16
Felgenreöße vorne	18 x MT3.5
Felgenreöße hinten	16 x MT6.0
BREMSEN	
Bremssystem	Elektronisch geregeltes, kombiniertes ABS System
Vorne	320 mm x 4.5 mm, zwei Scheiben, hydraulisch, Sechskolbenzange, schwimmend gelagert, Sintermetall-Bremsbelägen

Hinten	316 mm x 11 mm, innenbelüftete Scheiben, Dreikolbenzange, Sintermetall-Bremsbeläge
--------	---

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

** Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.