

2020 HONDA GL1800 GOLD WING

2018 wurde die Honda Gold Wing technisch wie optisch runderneuert, kompakter und leichter. Sie wurde mit einem neuen Chassis mit Aluminiumrahmen, Doppel-Querlenker-Vorderradaufhängung und Pro-Arm Einarmschwinge versehen. Der Sechszylinder-Boxermotor erhielt 4 Ventile pro Zylinder. Die Ausstattung komplettierten ein elektrisch verstellbares Windschild, Apple CarPlay, das Smart Key-System, vier Riding Modes, Hill Start Assist (Berganfahrhilfe) und die Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle).

Für das Modelljahr 2020 verbessern Updates im Bereich der elektronischen PGM-FI Kraftstoffeinspritzung und des Doppelkupplungsgetriebes DCT die Manövrierbarkeit bei geringen Geschwindigkeiten. In der Tour Variante sorgen überarbeitete Einstellungen der Radaufhängung und größere Sozius-Haltegriffe für mehr Komfort. Neu sind die Farbvarianten Pearl Glare White für die Gold Wing Tour mit DCT & Airbag und die Lackierung Matte Ballistic Black Metallic für die Gold Wing mit DCT.

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 2018 anstelle traditioneller Updates eine neue Ausrichtung beschlossen und in die Tat umgesetzt hat. Sie wurde 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 Gold Wing wurde kompakter, leichter und agiler – eine echte Luxus-Maschine zum Cruisen und Reisen. Damit sollte sie 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 vielerlei Bedürfnisse.

Im Modelljahr 2020 sorgen die Verbesserung bei der Aufhängung und die optimierte Manövrierbarkeit bei geringen Geschwindigkeiten dafür, den Sechszylinder-Motor im Herzen der Gold Wing, welcher weiterhin einen einzigartigen und stilvollen Mix aus Drehmoment und Leistung bietet, perfekt in Szene zu setzen.

2. Modellübersicht

Basierend auf einer gemeinsamen Motor- und Chassis-Plattform wird die Gold Wing in zwei Varianten angeboten: Das Basismodell GL1800 Gold Wing sowie die Gold Wing Tour mit Topcase und Airbag. Beide Versionen sind mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT) erhältlich, das zusätzlichen Komfort für den Fahrer bietet.

Bereits in der Konzeptionsphase für das Modelljahr 2018 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 im Modelljahr 2018 weder an Power noch Drehmoment oder Laufkultur eingebüßt. Neu hinzu kamen Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) und vier wählbare Fahrmodi: TOUR, SPORT, ECON und RAIN. Die Ausstattung umfasste ebenso die Honda Selectable Torque Control (Traktionskontrolle) und ein Combined Braking System (CBS), welches entsprechend des gewählten Fahrmodus geregelt wird. Hill Start Assist (Berg-Anfahrhilfe) und das Start-Stopp-System steigern den Komfort und sorgen für optimierten Kraftstoffverbrauch.

Das fußgeschaltete Getriebe verfügt über 6 Gänge, das DCT über 7 Gangstufen. Funktion und Charakteristik des elektronisch gesteuerten Doppelkupplungsgetriebes werden über den jeweiligen Fahrmodus praxisgerecht mitbestimmt. Eine Rangierfunktion, die das Fahrzeug im Schrittempo vorwärts wie rückwärts bewegen hilft, ist bei mit DCT ausgestatteten Maschinen weiterhin verfügbar. Das Schaltgetriebe verfügt wie bisher über einen Rückwärtsgang. Im Modelljahr 2020 profitieren beide Versionen von verbesserten PGM-FI Einstellungen, die die Manövrierbarkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten weiter erleichtern. Auch die DCT Einstellungen wurden optimiert.

Die Gold Wing Modelljahr 2020 vermittelt weiterhin Freiheitsgefühl, Fahrfreude auf völlig neuem Niveau, Performance und äußerst entspannten Fahrgenuss. Die stylische und aerodynamisch effiziente Verkleidung lenkt den Fahrtwind um Fahrer und Beifahrer herum und die Gold Wing 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.

Farbvarianten:

- GL1800 Gold Wing – Matte Majestic Silver Metallic
- NEU: GL1800 Gold Wing mit DCT – Matte Ballistic Black Metallic
- GL1800 Gold Wing Tour– Candy Ardent Red; Darkness Black Metallic;
- GL1800 Gold Wing Tour mit DCT & Airbag – Darkness Black Metallic / Grey; Candy Ardent Red / Black; NEU: Pearl Glare White;

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Equipment

- ***Modernes Design mit straffer Linienführung***
- ***Elektrisch verstellbares Windschild (in Höhe und Winkel)***
- ***Überzeugende Tempomat-Funktion via Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff)***
- ***Umfangreicher Stauraum und Topcase mit Platz für zwei Integralhelme***
- ***7 Zoll TFT-Bildschirm für Navigation und Audio-System***
- ***Apple CarPlay erlaubt Smartphone-Nutzung***
- ***LED-Lichttechnik für Scheinwerfer und Rücklicht, selbstrückstellende Blinker***
- ***Smart Key-Funktion für Zündung und Stauraum-Schließsysteme***
- ***Gold Wing Tour verfügt jetzt über LED Nebelscheinwerfer in Serie und erhält größere Haltegriffe für erhöhten Komfort***
- ***Im Modelljahr 2020 können zwei USB Kabel angeschlossen werden***

Die Gold Wing GL1800 erhielt im Modelljahr 2018 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 ergänzt sich mit der Technik, wie Sechszylinder-Motor, Doppel-Querlenker-Vorderradaufhängung und die formgebende Abgasanlage. Modernstes Fahrzeugdesign wird mit beeindruckender Ingenieurskunst aus den Bereichen Mechanik und Elektronik kombiniert.

Die Gold Wing wurde im Modelljahr 2018 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 lenkt den Fahrtwind um Fahrer und Beifahrer herum, um den Effekt einer angenehmen Brise zu bewirken.

Ein kleines, elektrisch verstellbares Windschild kann über ein Bedienelement am linken Lenkerende wunschgemäß eingestellt werden und bietet effizienten Windschutz und gleichzeitig genügend Raum und Bewegungsfreiheit. Höhe und Winkel der Scheibe können stufenlos verstellt werden. 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. Der Fahrer kann das Fahren genießen und der Sozius 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 und im Modelljahr 2020 ist die Version „Tour“ serienmäßig mit Nebelscheinwerfern ausgestattet. Im unteren Teil des LED-Frontscheinwerfers sorgen fünf optische Linsen auf beiden Seiten für die Lichtbündelung der Leuchtdioden – 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.

Die im Tempomat gewünschte Dauergeschwindigkeit, welche vom Fahrer über den Schalter am rechten Lenker eingestellt wird, ist im Drehzahlmesser am unteren Rand sichtbar.

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 für das Modelljahr 2018. 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.

Das Topcase 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 das Topcase wird noch eine zusätzliche Gepäck Reling angeboten.

Der Benzintank fasst 21 Liter, mit einem 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 eines von acht Beleuchtungs-Levels vorgewählt hat. Auch der Reifendruck wird in der Anzeige angezeigt.

Auf der Mittenkonsole und am Smart Key ist das 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.

Die Bedienung des Gepäcksystems ist einfach. Bei aktiviertem Smart-Key genügt die Betätigung der jeweiligen Druckknöpfe, um Gepäckkoffer oder das Topcase zu öffnen. Entriegelt werden können diese auch über den Unlock-Button der Fernbedienung; dann lassen sich die Seitenkoffer und das Topcase 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. Die Anbindung über Bluetooth ist möglich und für das Modelljahr 2020 können zwei USB

Kabel angeschlossen werden, so dass die gewünschte Connectivity jederzeit gewährleistet ist.

Die leichtgewichtigen und wasserfesten Lautsprecher der Gold Wing entfalten das vollendete Klangbild optimal. Für den Passagier sind vorne auf der Oberseite des rechten Koffers 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. Das Kartenmaterial des Navigationssystems wurde für das Modelljahr 2020 upgedatet und bietet jetzt auch die Möglichkeit, bis zu 99 verschiedene Wegpunkte für eine detaillierte Routenplanung einzugeben.

3.2 Chassis

- ***Aluminium-Brückenrahmen, der Motor und Fahrer weiter vorne platziert***
- ***Doppel-Querlenker-Vorderradaufhängung und Pro-Arm-Hinterradschwinge***
- ***Gold Wing Tour verfügt über optimierte Einstellungen der Aufhängung für einen besseren Komfort von Fahrer und Sozius***
- ***Vorder- und Hinterraddämpfung abhängig von gewähltem Riding-Mode***
- ***Federvorspannung am Hinterrad elektrisch einstellbar***
- ***ABS und Dual-Combined Braking System (D-CBS)***

Der Gussaluminium-Rahmen der Gold Wing wurde im Modelljahr 2018 neugestaltet und positioniert den Sechszylinder-Motor 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.

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. Das unter Druck eingefederte Vorderrad ist 24 mm weiter vorne positioniert.

Die reduzierte Reibung beim Ein- und Ausfedern stellt einen weiteren Vorteil der neuen Doppel-Querlenker-Aufhängung dar, woraus ein 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 leichtfüßiger steuern und dirigieren. Folge ist ein angenehm natürliches Lenkgefühl, welches den Fahrspaß mit einer Leichtigkeit unterstreicht.

Das Dual-Combined Braking System (D-CBS) verteilt die Bremskräfte optimal zwischen Vorder- und Hinterrad. Das ABS enthält eine Modulareinheit, die gleichzeitig auch die elektronische Steuerung umfasst und für das Bremssystem eine Gewichtersparnis ermöglicht. Das Bremssystem funktioniert 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-Bremszange ausgestattet.

Die Pro Arm-Schwinge der Gold Wing wurde für das Modelljahr 2018 neu konstruiert. 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. Diese 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 wird 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 optimieren.

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 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. Bei der Gold Wing Tour sorgen neue Einstellungen der Aufhängung im Modelljahr 2020 für einen verbesserten Langstreckenkomfort von Fahrer und Sozios.

Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen $30,5^\circ/109$ mm, der Radstand 1.695 mm. Die Gold Wing wiegt fahrfertig und vollgetankt 365 kg und die DCT Version 364 kg. Die Gold Wing „Tour“ wiegt fahrfertig und vollgetankt 380 kg und die Version mit DCT und Airbag 383 kg.

3.3 Motor

- ***Sechszylinder-Boxermotor mit Vierventiltechnik***
- ***Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) und 4 Riding Modes***
- ***Verbesserungen an der PGM-FI Kraftstoffeinspritzung, um die Manövrierbarkeit bei geringen Geschwindigkeiten zu optimieren***
- ***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 Anti-Hopping 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, überarbeiteten die Entwickler im Modelljahr 2018 das Sechszylinderherz mit 1.8 Liter Hubraum. Dieser 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, 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. Verbesserungen an der PMG-FI kommen nun mit dem Modelljahr 2020 hinzu, um die Manövrierbarkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten zu verbessern.

Die Unicam-Zylinderköpfe der Gold Wing verfügen über 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 Gold Wing Modelljahr 2018 wurde 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 praxismgerechte Riding Mode-Basis für Komfort und Power. Die Gasgriffbefehle werden zu 100 % an die Drosselklappe des Einspritzsystems weitergegeben. Fahrwerkseinstellung 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 Fahrwerks-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.

Lufteinlässe 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.

Zur Unterstützung des kultiviert bassigen Auspuff-Klangbilds gesellt sich typischer 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 im Modelljahr 2018 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, bei der Gold Wing Ausführung mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe und elektronischem Gasgriff. 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 Abfahrtsprozedere mit dem Start-Stopp-System zu unterbinden, öffnet die Drosselklappe behutsamer und mit leichter Verzögerung auf den Befehl des Gasgriffs. 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 Gold Wing seit dem Modelljahr 2018 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 Gold Wing für etwa 3 Sekunden fest, in welcher der Anfahrvorgang sicherer bewerkstelligt werden kann. Die Aktivierung der Berganfahrhilfe wird im Cockpit über eine eigene Leuchtanzeige angezeigt.

Das 6-Ganggetriebe ermöglicht ein niedrigeres Drehzahlniveau beim entspannten Cruisen mit 100 km/h. Auch zwischen Kupplung und Getriebe wurde ein Ruckdämpferelement installiert, welches die Geschmeidigkeit der Kraftübertragung fördert und weich ablaufenden Schaltmanövern zu Gute kommt.

Eine Anti-Hopping Kupplung mit unterstützender Anlauf-Rampenfunktion (mit weniger Scheiben und reibungsärmerem Auslösemechanismus) hat die hydraulisch unterstützte Kupplung 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***
- ***Im Modelljahr 2020 ist das DCT nun auch im Basismodell der GL1800 Gold Wing verfügbar***
- ***Weiche und lautlose Schaltmanöver, schnellere Gangwechsel***
- ***Walking Modus erlaubt langsames Rangieren vorwärts wie rückwärts***
- ***Die 4 Riding Modes beeinflussen auch das DCT-Schaltverhalten***
- ***Optimierte Manövrierbarkeit bei geringen Geschwindigkeiten im Modelljahr 2020***

Honda hat seit der Einführung des Doppelkupplungsgetriebes in der VFR1200F im Jahr 2009 über 100.000 Motorräder mit DCT in Europa verkauft. Die hohe Akzeptanz zeigt sich auch darin, dass im letzten Finanzjahr 48 % der in Europa mit DCT-Option angebotenen Modelle mit dieser verkauft wurden.

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 Gold Wing Modelljahr 2018 war die Integration der DCT-Technik von Anfang an mit vorgesehen.

Beim DCT der Gold Wing Modelljahr 2018 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.

Für die Gold Wing Modelljahr 2020 wurde das DCT System weiter optimiert, um die Manövrierbarkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten zu verbessern und weiche Gangwechsel mit nahtlosem Kraftschluss zu bieten. Bei höheren Geschwindigkeiten wurden die Schaltpunkte erweitert, um die Motordrehzahl zu reduzieren. In beiden Bereichen ist höchster Komfort und Schaltqualität sicher.

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.

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 Geräuschdämpfer 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 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. Motorcharakter, 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 mittleren 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	1.833 cm ³
Zahl der Ventile pro Zylinder	4
Bohrung x Hub	73 mm x 73 mm
Verdichtung	10.5:1
Leistung	93 kW / 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-Filtereinsatz
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	Sekundärübersetzung (0.972) Endübersetzung Kardanantrieb (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: Schaltgetriebe 365 kg / DCT 364 kg

	Gold Wing „Tour“: Schaltgetriebe 380 kg / DCT mit AirBag 383 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Doppel-Querlenker
Hinten	Pro Link
RÄDER	
Reifen vorne	130/70R 18
Reifen hinten	200/55R 16
Felgengröße vorne	18 x MT3.5
Felgengröße 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.