

**HONDA**

---

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

05 Januar 2021

**2021 HONDA GL1800 GOLD WING TOUR**



Die Gold Wing Tour, Hondas wegweisendes Flaggschiff im Touring-Segment, wurde 2018 technisch wie optisch runderneuert. Sie erhielt eine radikale Gewichtsreduzierung, Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung, einen brandneuen Sechszylinder-Motor und ein 7-stufiges DCT Doppelkupplungsgetriebe. Im Modelljahr 2021 erhält sie mehr Stauraum, eine noch entspanntere Sozius-Sitzposition, neues Material für die Sitze und ein Audio-Upgrade. Die umfangreiche Ausstattung beinhaltet ein 7-Zoll TFT Display, Navigationssystem, Apple CarPlay™, Android Auto™, einen elektrischen Windschild, SMART Key System, vier Fahrmodi, Berganfahrhilfe und Honda Selectable Torque Control. So unterstreicht das Modell seinen Status als

# Innovationsträger für neue Technologien.

## 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. Die GL1800 Gold Wing\* und Gold Wing ‚Tour‘ wurden von Grund auf neu gestaltet. Weiterhin mit einem Sechszylinder-Motor und enormer Schubkraft ausgestattet, bleibt sie Hondas Flaggschiff im Touring-Segment und bietet 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 mit neuen Features, die den Status als Technik-Flaggschiff festigten, wie zum Beispiel die Ergänzung des 7-stufigen DCT Doppelkupplungsgetriebes.

Damit konnte 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 sorgten die Verbesserungen bei der Aufhängung und die einfachere Manövrierbarkeit bei geringen Geschwindigkeiten dafür, den Sechszylinder-Motor im Herzen der Gold Wing Tour, welcher weiterhin einen einzigartigen und stilvollen Mix aus Drehmoment und Leistung bietet, perfekt in Szene zu setzen.

Im Modelljahr 2021 erweitert die Gold Wing Tour ihre Stauraum-Kapazität, verbessert den Sozium Komfort und erhält ein Upgrade im Audio-Bereich und unterstreicht damit ihre Einzigartigkeit.

\*Siehe separate Gold Wing Pressemappe

## 2. **Modellübersicht**

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 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 auch ein Combined Braking System (CBS), welches entsprechend des gewählten Fahrmodus geregelt wird. Hill Start Assist (Berg-Anfahrhilfe) und das Start-Stopp-System (bei der DCT-Version) steigern den Komfort und sorgen für optimierten Kraftstoffverbrauch. Die Honda Selectable Torque Control (HSTC) regelt die Traktion am Hinterrad.

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.

Die Gold Wing Tour 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. Die Gold Wing bietet einen elektrisch verstellbaren Windschild und angenehme Sitze für zusätzlichen Komfort, die für das Modelljahr 2021 einen neuen Bezug aus Leder und synthetischem Leder erhalten. Der Winkel der Sozjus-Rückenlehne ist ebenfalls entspannter. Die verbesserten Lautsprecher überzeugen mit lebendiger Klangqualität. Auch Features wie SMART Key System, Apple CarPlay™, Android Auto™ und Bluetooth™-Connectivity werten die Ausstattung zusätzlich auf.

Die GL1800 Gold Wing Tour wird im Modelljahr 2021 in folgenden Farbvarianten erhältlich sein:

Gunmetal Black Metallic

Candy Ardent Red

Für Österreich ist für das Modelljahr 2021 ausschließlich die Einführung der DCT-Versionen der GL1800 Gold Wing und Gold Wing Tour geplant.

### 3. Ausstattungsmerkmale

#### 3.1 Styling & Equipment

- **Modernes Design mit straffer Linienführung**
- **Umfangreicher Stauraum für Wochenend-Touren; Topcase Kapazität steigt auf 61 L**
- **Neuer Sitzbezug aus Wildleder / synthetischem Leder, entspannterer Winkel der Rückenlehne des Sozius**
- **Upgrade in der Audio-Qualität**
- **Elektrisch verstellbarer Windschild (in Höhe und Winkel)**
- **Tempomat-Funktion via Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff)**
- **7 Zoll TFT-Bildschirm für Navigation und Audio-System**
- **Apple CarPlay® und Android Auto™ erlauben Smartphone-Nutzung**
- **Volle LED Beleuchtung, Nebelscheinwerfer in LED und selbstrückstellende Blinker**
- **SMART Key Funktion für Zündung und Stauraum-Schließsysteme**
- **Zwei USB-C Ladeanschlüsse**

Die GL1800Gold Wing verfügt über eine straffe, feine und athletische Linienführung. 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. 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 überzeugt mit funktionellen und praxisrelevanten Punkten wie Komfort, Luftstromführung und Heat-Management. Die Verkleidung lenkt den Fahrtwind um Fahrer und Beifahrer herum, um den Effekt einer angenehmen Brise zu bewirken.

Ein elektrisch verstellbarer 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 größerer 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. Die Form des Fahrersitzes ist komfortabel, ergonomisch und auf Fahrdynamik ausgelegt. Gleichzeitig ist die Sitzhöhe so bemessen, dass sich der Boden bei Bedarf jederzeit problemlos erreichen lässt. Beide, Fahrer wie Sozius, profitieren von einem neuen luxuriösen Sitzbezug aus Leder und synthetischem Leder, der Winkel der Rückenlehne des Sozius ist wesentlich entspannter ausgelegt, er beträgt jetzt 23° statt wie zuvor 16°.

Die Lichtanlage besteht rundum aus LED und die Gold Wing Tour ist zusätzlich mit einem Doppel-LED Nebelscheinwerfer 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 Geschwindigkeit, 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.

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.

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) 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-Leveln 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 den SMART Key können nach Aktivierung sämtliche Systeme in Betrieb genommen werden und es gibt auch einen Notschlüssel. Zündung und Lenkerschloss-Entriegelung können ein- oder ausgeschaltet werden, während man den SMART Key bei sich trägt.

Im Modelljahr 2021 wird die Kapazität des Topcase um 11 L erhöht, das ergibt insgesamt ein Gepäckvolumen von 121 L bei der Gold Wing Tour. Exklusive Innentaschen sind optional erhältlich. Die Bedienung des Gepäcksystems ist einfach. Bei aktiviertem SMART Key genügt die Betätigung der jeweiligen Druckknöpfe, um die Gepäckkoffer und 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 Tour ist kompatibel mit Apple CarPlay™ und Android Auto™, so dass der Fahrer bei Bedarf auf gespeicherte Infos wie Telefonnummern oder Musikdateien zugreifen kann. Die Bluetooth Konnektivität wurde adaptiert und es gibt zwei USB-C Ladeanschlüsse, um die gewünschte Connectivity jederzeit zu gewährleisten.

Neu upgedatete leichtgewichtige Lautsprecher bieten hervorragende Klang-Qualität mit einem vollendeten Klangbild. 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.

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 upgedatete Kartenmaterial des Navigationssystems bietet auch die Möglichkeit, bis zu 99 verschiedene Wegpunkte für eine detaillierte Routenplanung einzugeben.

Der Benzintank fasst 21 Liter, mit einem Verbrauch von 5,5 Liter/100 km.

### **3.2 Chassis**

- ***Aluminium-Brückenrahmen***
- ***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 Gussaluminium-Rahmen der Gold Wing Tour positioniert den Sechszylinder-Motor in knappen Raum. Die strukturelle Festigkeit ist in allen Bereichen optimiert, um ein vertrauenerweckend sicheres Fahrverhalten bieten zu können – bei Schrittgeschwindigkeit oder auf engen innerstädtischen Straßen ebenso wie auf endlosen Freilandstraßen.

Auch das dynamische Verhalten der Doppel-Querlenker-Aufhängung wirkt sich auf die Fahreigenschaften positiv aus. Das unter Druck eingefederte Vorderrad ist weiter vorne positioniert. Die reduzierte Reibung beim Ein- und Ausfedern stellt einen weiteren Vorteil der 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 angenehmes natürliches Lenkgefühl, welches den Fahrspaß mit einer Leichtigkeit unterstreicht.

Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen  $30,5^\circ/109$  mm, der Radstand 1.695 mm. Die Gold Wing Tour wiegt fahrfertig und vollgetankt 385 kg und die DCT Version 390 kg.

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 Doppelbremsscheiben vorne messen 320 mm im Durchmesser und werden von Sechskolbenzangen in den Griff genommen, die Einzelbremsscheibe am Hinterrad misst 316 mm und ist mit einer Dreikolben-Bremszange ausgestattet.

Die Pro Arm-Schwinge der Gold Wing Tour verfügt über 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-Umlenksystem, 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-Moden 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.

### **3.3 Motor**

- ***Sechszylinder-Boxermotor mit Vierventiltechnik***
- ***Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) und 4 Riding Modes***
- ***Honda Selectable Torque Control (HSTC)***
- ***Die gewählten Riding Modes beeinflussen auch die Abstimmung der***



## ***HSTC Traktionskontrolle, der Federung und des Dual-Combined Braking Systems***

- ***Start-Stopp-Automatik und Integrated Starter Generator (Lichtmaschine/E-Starter)***
- ***Berganfahrhilfe Hill Start Assist (HSA)***

Um die Verbesserungen punkto Handling umsetzen zu können und den Sechszylinder-Boxermotor mit reichlich Drehmoment aus niedrigen Drehzahlen und bester Laufkultur und Leistungscharakteristik zu behalten, wurde er im Modelljahr 2018 komplett überarbeitet. Dieser Gold Wing Tour 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 Verdichtung liegt bei 10.5:1.

Die Unicam 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. Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) und 4 Riding Modes ermöglichen, den Motorcharakter und die Kraftentfaltung wunschgemäß zu bestimmen. Die Fahrprogramme beeinflussen auch die 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. 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. Auch ihr Eingriff wird durch Throttle By Wire im jeweiligen Fahrmodi beeinflusst.

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. Ein einzelner Drosselklappenkörper beschleunigt den Gas-Luftgemisch-Durchfluss mit entsprechend verbessertem Ansprechverhalten.

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 verfügt über 20 % weniger Querrohr-Verbindungen.

Elektrostarter und Lichtmaschine der Gold Wing Tour 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. 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 Tour mit leichter Geschmeidigkeit vorstattengehen kann. Die StartStoppAutomatik 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 Tour 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 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**
- **Optimierte Manövrierbarkeit bei geringen Geschwindigkeiten**

Das Honda Doppelkupplungsgetriebe DCT ist bereits im elften Produktionsjahr und in Europa wurden über 140.000 mit DCT ausgestattete Motorräder verkauft. Das Getriebe ermöglicht nahtlose Gangwechsel und bietet beim Fahren schnell unersetzbaren Mehrwert. Das Getriebe verwendet zwei Kupplungen: Eine für das Anfahren und den 1., 3. und 5. Gang, die andere für den 2., 4. und 6. Gang. Die Hauptwellen der beiden Kupplungen sind platzsparend ineinander geführt, um eine kompakte Bauweise zu ermöglichen.

Jede Kupplung wird unabhängig voneinander durch einen eigenen elektrohydraulischen Kreislauf gesteuert. Wenn ein Gangwechsel erfolgt, wählt das System den Zielgang unter Verwendung der derzeit nicht verwendeten Kupplung. Die erste Kupplung wird dann elektronisch ausgerückt, während gleichzeitig die zweite einkuppelt.

Das Ergebnis ist ein gleichmäßiger, schneller und nahtloser Gangwechsel. Da die Doppelkupplung den Antrieb von einem Gang in den nächsten mit minimaler Antriebsunterbrechung zum Hinterrad überträgt, 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 eine geringere Ermüdung des Fahrers.

Das DCT-System bietet zwei unterschiedliche Fahrkonzepte. Zum einen die Automatik-Einstellung mit vorprogrammierten Schaltmustern, die ständig die Fahrzeuggeschwindigkeit, den gewählten Gang und die Motordrehzahl überwacht, um den optimalen Schaltvorgang zu bemessen. Zum anderen die manuelle Getriebeeinstellung für den Gangwechsel über die Schaltwippen an der linken Seite des Lenkers.

Beim DCT der Gold Wing und Gold Wing Tour handelt es sich um die dritte Entwicklungsgeneration dieser Technik und erstmals kamen hier 7 Gänge zur Anwendung. Das DCT-System ist für lange Fahrten geeignet und bietet besonders weiche und schnelle Schaltvorgängen.

Das DCT System ist auch optimiert, um die Manövrierbarkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten zu verbessern und weiche Gangwechsel mit nahtlosem Kraftschluss zu bieten. Die Gangstufen in niedrigen Gängen sind im neuen DCT 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 ist mit einem Schrittempo-Rangiergang ausgestattet. Dieser "Walking Mode" bewegt das Bike mit 1,8 km/h Schrittempo vorwärts und mit 1,2 km/h rückwärts. Die Rangierhilfe wird über einen +/-Schalter links am Lenker betätigt.

Bei aktiviertem Schrittempo-Rangiergang kommen beide Kupplungen des DCT zum Einsatz. Kupplungspaket 1 bewerkstelligt die Rückwärtsbewegung, Kupplungspaket 2 die Vorwärtsbewegung. Weiter wird über 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 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 <sup>3</sup>
Zahl der Ventile pro Zylinder	4
Bohrung x Hub	73 mm x 73 mm
Verdichtung	10,5:1
Leistung	126 PS (93 kW) bei 5.500 U/min
Max. Drehmoment	170 Nm bei 4.500 U/min
Motorölmenge	4,4 Liter (MT) / 5,6 Liter (DCT)
CO <sub>2</sub> Emissionen	127 g/km
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI elektronische Krafteinspritzung
Bohrung	50 mm
Luftfilter	Papier-Viskose-Filtereinsatz
Tankinhalt	21,1 Liter
Verbrauch	5,5 Liter / 100 km
ELEKTRIK	
Starter	Integrated Starter Generator Einheit
Batterie	12V/20AH
Lichtmaschine	12V/120A
KRAFTÜBERTRAGUNG	
	Schaltgetriebe – hydraulisch betätigt, nasslaufend, Mehrscheibenkupplung im

Kupplung	Ölbad, Assist Slipper Cam DCT-Getriebe – hydraulisch, nasslaufend, Mehrscheiben im Ölbad (Doppelkupplung)
Getriebe	7 Gang DCT-Getriebe inklusive Rückwärtsgang
Primärübersetzung	1.795 (79/44)
Gangstufen	(DCT) 1 <sup>st</sup> : 2.167 2 <sup>nd</sup> : 1.696 3 <sup>rd</sup> : 1.304 4 <sup>th</sup> : 1.038 5 <sup>th</sup> : 0.821 6 <sup>th</sup> : 0.667 7 <sup>th</sup> : 0.522 Rev: 1.190
Endantrieb	Sekundärübersetzung (0.972) Endübersetzung Kardanantrieb (2.615)
RAHMEN	
Typ	Aluminium-Brückenrahmen
FAHRWERK	
Abmessungen (L`W`H)	L: 2.615 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 „Tour“: Schaltgetriebe 385 kg / DCT mit AirBag 390 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
<b>BREMSEN</b>	
Bremssystem	Elektronisch geregeltes, kombiniertes ABS System
Vorne	320 mm x 4,5 mm, Doppelscheibenbremse, hydraulisch, Sechskolbenzange, schwimmend gelagert, Sintermetall-Bremsbelägen
Hinten	316 mm x 11 mm, innenbelüftete Einscheibenbremse, 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.