

**HONDA**

---

# Press Information

**PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA**

25.ottobre 2017

**Honda GL1800 Gold Wing 2018**



Data del comunicato stampa: 25 ottobre 2017

*Aggiornamenti del modello: riprogettata completamente in ogni singolo componente, la nuova Honda GL1800 Gold Wing è più compatta e più leggera; il suo monumentale motore boxer a 6 cilindri presenta ora testate a 4 valvole per cilindro ed è dotato di acceleratore Throttle By Wire, 4 Riding Mode, controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control), HSA (Hill Start Assist) per le partenze in salita e Start&Stop (solo su versione con cambio DCT). Il Cruise Control è ora elettronico. Il nuovo telaio a doppio trave in alluminio è caratterizzato dalla sospensione anteriore a canotto avanzato con doppio braccio oscillante e dal rinnovato monobraccio posteriore Pro-Arm: la regolazione delle sospensioni è elettronica, integrata con i Riding Mode. Tra le dotazioni di*

serie figurano il parabrezza elettrico, la Smart Key e lo schermo TFT da 7" con Apple CarPlay. Alle versioni con nuovo cambio manuale a 6 rapporti e retromarcia elettrica, si affianca il modello top di gamma DCT-Airbag con cambio doppia frizione a 7 marce e 'Walking Mode' per la manovre di parcheggio.

Indice:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Caratteristiche tecniche

## **1. Introduzione**

Fin dal debutto nel 1975 come GL1000, la Gold Wing è stata considerata la massima espressione del Gran Turismo, una moto dalla potenza, raffinatezza e affidabilità tali da far viaggiare due persone verso le destinazioni più lontane in assoluto comfort. Il nome "Gold Wing" è così diventato sinonimo di lunghi viaggi e di eccellenza per il mototurismo.

Oggi, per rispondere all'evoluzione demografica e ai cambiamenti del mercato, il team di sviluppo di questo iconico modello ha deciso di intraprendere una strategia di rinnovamento radicale, facendo un vero e proprio salto nel futuro.

Così, per il 2018, la GL1800 Gold Wing prende una nuova direzione. Forte del suo motore boxer a 6 cilindri, completamente ridisegnato, vanta un'erogazione di coppia e di potenza straordinarie, ma è più compatta, più leggera e più agile, una 'Luxury Tourer' concepita per veri "bikers" che vogliono viaggiare, anche a pieno carico e con il passeggero, con stile e nel più assoluto comfort.

Il risultato è che l'appeal della nuova Gold Wing è più ampio, per raggiungere motociclisti più giovani e dinamici, senza trascurare tutti coloro che in questa sontuosa 6 cilindri hanno sempre trovato la massima espressione del comfort di viaggio. A suo agio sia nei percorsi cittadini che tra le curve extraurbane e sulle veloci autostrade, la nuova Gold Wing è ora una moto da usare, semplicemente, sempre.

### **Mr Yutaka Nakanishi, Large Project Leader (LPL) GL1800 Gold Wing 2018**

*"Desideravamo che la nostra nuova Gold Wing mantenesse il lusso che la contraddistingue, diventando però una moto più versatile, capace di soddisfare le esigenze dei clienti sia in città sia in viaggio, e più entusiasmante da guidare che mai. Siamo ripartiti da zero e abbiamo reso la nuova Gold Wing più compatta e più leggera, aggiungendo tutti i componenti e le opzioni elettroniche che desiderano i motociclisti contemporanei. Oggi, come nel 1975, è una delle bandiere tecnologiche di Honda, e siamo davvero orgogliosi di iniziare un nuovo capitolo di una storia così appassionante".*

## **2. Panoramica del modello**

La nuova GL1800 Gold Wing sarà disponibile sul mercato italiano in 3 versioni. Il modello base è dotato di valigie laterali, parabrezza standard e prevede il cambio manuale a 6 rapporti con retromarcia elettrica. La versione denominata "Tour" prevede il top box e il

parabrezza alto ed è offerta in due versioni: con cambio manuale a 6 rapporti e retromarcia elettrica oppure con cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) a 7 rapporti e funzionalità 'Walking Mode' avanti/indietro. A seconda della versione, la riduzione di peso rispetto al modello uscente arriva fino a 48kg in meno.

Motore e telaio sono stati progettati congiuntamente, per avanzare la posizione di guida e creare una moto molto più compatta. Il telaio a doppio trave in alluminio è costruito intorno alla rivoluzionaria sospensione anteriore, che ha permesso di spostare il motore più avanti. La ruota anteriore, infatti, si muove verso l'alto o il basso su una traiettoria più verticale, offrendo un eccellente controllo e grande stabilità dell'avantreno, grazie alla notevole rigidità complessiva e alla sostanziale riduzione degli attriti. Lo smorzamento idraulico della sospensione è regolato elettronicamente.

Il nuovo motore boxer a 6 cilindri ha conservato inalterata l'entusiasmante erogazione di potenza e coppia. È stato aggiunto il comando del gas Throttle By Wire, con 4 Riding Mode: TOUR, SPORT, ECON e RAIN. Il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) mantiene sempre stabile la ruota posteriore e, come la regolazione delle sospensioni e l'azione dell'impianto frenante combinato (D-CBS) con ABS, varia in base al Riding Mode selezionato. L'assistenza per le partenze in salita HSA (Hill Start Assist) e il sistema Start&Stop, enfatizzano ulteriormente l'esperienza di guida e migliorano l'efficienza dei consumi.

Il cambio manuale è ora a 6 rapporti, mentre il cambio a doppia frizione DCT è a 7 rapporti, e prevede impostazioni specifiche per ogni Riding Mode in termini di rilascio delle frizioni, velocità delle cambiate e gamma di regimi ai quali avvengono i passaggi alle marce superiori/inferiori. Il cambio DCT offre anche la funzione di avanzamento lento avanti e indietro (*Walking Mode*) per facilitare le manovre di parcheggio. La versione con cambio manuale a 6 rapporti prevede la retromarcia elettrica come sul precedente modello.

Ma soprattutto la Gold Wing 2018 offre un senso di libertà completamente nuovo, che si traduce in puro divertimento di guida. Il miglioramento delle prestazioni è accompagnato da livelli di relax ancora superiori: la carenatura elegante e aerodinamica incanala efficacemente l'aria intorno al pilota e al passeggero, il parabrezza è regolabile elettronicamente e le selle assicurano il massimo comfort. Nuove funzionalità come il sistema Smart Key, la connettività Apple CarPlay e Bluetooth, aumentano la praticità.

La qualità delle verniciature della nuova Gold Wing è assoluta. La parte superiore delle sovrastrutture presenta un'intensa tonalità di colore e uno spesso rivestimento trasparente che, abbinato alla sella in cuoio pieno fiore con finiture di alta qualità, esalta la perfezione dei dettagli. La parte inferiore, legata all'immagine della meccanica, presenta linee nette che accentuano l'impatto visivo complessivo.

Colorazioni disponibili per il mercato italiano a seconda delle versioni:

### **GL1800 Gold Wing (MT)**

(no top box, cambio manuale a 6 rapporti + retromarcia elettrica):

- Mat Majestic Silver Metallic

## **GL1800 Gold Wing "Tour" MT**

(top box, cambio manuale a 6 rapporti + retromarcia elettrica):

- Candy Ardent Red
- Pearl Glare White

## **GL1800 Gold Wing "Tour" DCT/Airbag**

(top box, Airbag e cambio DCT a 7 rapporti + Walking Mode):

- Candy Ardent Red/Black Metallic
- Darkness Black Metallic

### **3. Caratteristiche principali**

#### **3.1 Stile ed equipaggiamento**

- ***Linee affusolate e look contemporaneo esaltano l'eleganza dello stile e sottolineano la tecnologica parte meccanica***
- ***Comfort, sistema di gestione del riscaldamento e dei flussi dell'aria notevolmente migliorati***
- ***Parabrezza regolabile elettricamente (variano inclinazione e altezza)***
- ***Il Cruise Control agisce in modo fluido grazie al Throttle By Wire (TBW)***
- ***Ampia capacità di carico per viaggi confortevoli e top box in grado di contenere 2 caschi integrali***
- ***Il display TFT da 7 pollici fornisce informazioni audio e di navigazione***
- ***Connettività Apple CarPlay per i possessori di iPhone, Bluetooth e USB***
- ***Luci Full-LED e indicatori di direzione a disattivazione automatica***
- ***Smart Key con comandi aggiuntivi per sblocco serrature vani bagagli***

La precedente Gold Wing era caratterizzata da un design imponente. Il nuovo modello 2018 abbandona le linee rilassate del modello uscente ed abbraccia un profilo più affilato e sportivo. Le parole chiave del team di progettazione sono state: *"Forma sofisticata, linee tese"*.

La silhouette bilancia comfort e capacità dinamiche con la tradizionale qualità superiore di materiali e finiture. Il nuovo frontale è dinamicamente slanciato e combina le compatte proporzioni della carenatura dando vita a uno stile audacemente inconfondibile.

La linea di cintura, che corre dal frontale alla coda, divide ed evidenzia le diverse funzioni della parte alta e della parte bassa della carrozzeria, esaltando la compattezza della moto.

Le componenti meccaniche contribuiscono alla resa estetica: la sospensione anteriore a doppio braccio, la presenza costante del motore boxer a 6 cilindri e il sinuoso sistema di scarico, sottolineano gli eccezionali livelli di ingegneria ed elettronica.

Ma una moto da turismo di questo lignaggio deve unire funzionalità ed estetica, ecco perché i progettisti hanno diretto i loro sforzi anche verso l'ergonomia, l'ottimale gestione del riscaldamento e dei flussi d'aria.

L'ampia carenatura del modello precedente era concepita per creare una zona di aria

calma tra il parabrezza e il pilota; il nuovo approccio sfrutta invece la gestione dei flussi d'aria per dirigerli intorno al pilota e al passeggero, che possono così godere di un piacevole comfort dinamico. Il miglioramento del coefficiente di penetrazione aerodinamica ha contribuito anche a migliorare l'efficienza dei consumi.

Al posto del grande parabrezza precedente, c'è ora un plexiglas dal profilo più aerodinamico e dalle dimensioni inferiori, regolabile in continuo elettricamente in altezza e inclinazione tramite un pratico comando sul blocchetto elettrico sinistro. La **protezione aerodinamica** è sempre eccellente perché pilota e passeggero sono ora più vicini ad esso. Sono comunque disponibili come optional un parabrezza maggiorato, deflettori regolabili per braccia e busto, e deflettori fissi per gambe e piedi.

Per quanto riguarda la **sella**, guidatore e passeggero sono separati, come sul modello precedente, così il primo può apprezzare il piacere di guida e il secondo può rilassarsi e godersi il viaggio. La forma della sella del guidatore offre comfort e supporto lombare, consentendo contemporaneamente libertà di movimento (per sfruttare appieno la nuova dinamica della Gold Wing) e un facile appoggio dei piedi a terra.

**L'impianto luci è Full LED.** La parte superiore del gruppo ottico anteriore è dotata su entrambi i lati di 5 raffinate lenti ottiche che creano un caratteristico fascio di luce anabbagliante con effetto *Jewel Eye*. L'attivazione degli abbaglianti, nella parte inferiore, genera un effetto stereoscopico. Gli indicatori di direzione frontali sono inseriti negli specchietti retrovisori e sono dotati della funzione di disattivazione automatica (basata sulla differenza di velocità delle ruote e non sul tempo).

**I Cruise Control**, ora elettronico perché basato sul Throttle By Wire, si regola con i pratici comandi sul blocchetto destro. La sua attivazione è indicata da una spia sul tachimetro e la velocità impostata sulla parte alta del display LCD alla sua sinistra.

Ad ogni modifica della velocità di crociera o in caso di richiamo di quella impostata, la transizione è molto più lineare che in passato. Sulle versioni con cambio manuale, il cruise control si interrompe quando si tira la leva della frizione, si agisce sui freni o sull'acceleratore. Sulla versione con cambio a doppia frizione DCT, in modalità automatica, dopo una decelerazione, il richiamo della velocità impostata sfrutta opportuni cambi marcia.

Prima di progettare i **vani bagagli**, Honda ha condotto un'indagine per scoprire le modalità di utilizzo delle Gold Wing da parte dei proprietari. Tali informazioni hanno portato alla decisione di ridurre il volume totale di carico, poiché è emerso che l'impiego principale è per viaggi di 2 o 3 giorni, che non richiedono quindi il trasporto di grandi quantità di bagagli.

Il top box delle versioni 'Tour' può contenere comodamente 2 caschi integrali; considerando anche le valigie laterali, la capacità di carico è pari a 110 litri. L'apertura avviene tramite pulsante o Smart Key. Tra gli optional figurano un portapacchi da fissare superiormente al top box e le borse interne dal design esclusivo.

La capacità del serbatoio benzina è stata ridotta di 4 litri ed è ora di **21 litri**. Ma grazie al peso ridotto e alla migliore aerodinamica la nuova Gold Wing consuma **17,8 km/l** (5,6 L/100km, ciclo medio WMTC), con il risultato che l'autonomia complessiva è invariata.

Il nuovo cockpit, con eleganti indicatori analogici per tachimetro e contagiri, **tre display**

**LCD**, grande **schermo a colori TFT da 7"** centrale e la sofisticata pulsantiera sopra al manubrio, è quanto di più lussuoso e completo si possa immaginare su una moto da turismo. Gli sfondi sfruttano tonalità scure a basso contrasto e i loro bordi esterni metallici dal profilo conico creano una gradevole sensazione di profondità, accentuata dalle scale graduate illuminate a LED. La sensazione di controllo è gratificante e l'aspetto assolutamente sobrio ed elegante.

Lo schermo a colori TFT da 7" fornisce un'incredibile quantità di informazioni sulla moto e sui sistemi audio e di navigazione, oltre a gestire il controllo di trazione HSTC e la regolazione delle sospensioni. Le informazioni vengono visualizzate in segmenti differenti secondo un ordine funzionale, in modo che il pilota possa ottenere tutti i dati pertinenti con un movimento minimo degli occhi.

La luminosità si regola automaticamente (la massima intensità luminosa dello schermo è pari a 1000 cd) e in più è possibile impostarla scegliendo tra 8 livelli diversi. La pressione degli pneumatici è indicata come valore numerico sul display in basso a sinistra della strumentazione.

Sulla console centrale e sulla Smart Key, si trova orgogliosamente ben visibile il **nuovo logo** Gold Wing. Il suo deciso design cromato 3D a due tonalità, combina la forza e la nobiltà della testa di un leone con le maestose ali di un'aquila pronta a balzare sulla preda sfoderando gli artigli. La **Smart Key** consente di attivare tutti i sistemi della moto e incorpora anche la chiave di emergenza.

I vani bagagli sono facili da utilizzare. In presenza della Smart Key, un tasto sulla moto sblocca le serrature delle valigie laterali e del top box. È anche possibile sbloccare temporaneamente i vani bagagli tramite pulsante sulla Smart Key per accedere alle borse laterali e al vano portaoggetti posteriore dedicato al passeggero. Le operazioni di apertura e chiusura delle borse sono rese fluide da efficaci ammortizzatori idraulici. Il pulsante di lampeggio frecce sulla Smart Key permette di individuare più rapidamente la propria Gold Wing parcheggiata.

La Gold Wing è compatibile con **Apple CarPlay**, quindi il guidatore può visualizzare sullo schermo le informazioni e i contenuti del proprio iPhone, tra cui ad esempio rubrica e playlist musicali. È presente anche la connettività **Bluetooth** e cavo **USB**.

La riprogettazione della Gold Wing, più leggera e compatta, ha coinvolto anche il sistema audio ad alte prestazioni. Sono stati installati altoparlanti più leggeri, posizionati in base alla nuova posizione di guida e in grado di offrire un suono intenso, nitido e di eccellente qualità. Il passeggero ha a disposizione alcuni dei comandi audio per garantirgli un'esperienza di viaggio ancora più piacevole; si trovano in prossimità della parte superiore della borsa laterale destra e consentono di regolare il volume, cambiare la sorgente e scorrere le tracce audio.

**Il navigatore satellitare** viene visualizzato sullo schermo a colori TFT da 7" centrale e il sistema è ora dotato di bussola giroscopica in modo da ottenere le indicazioni di viaggio anche all'interno dei tunnel. È ora possibile eliminare durante la guida qualsiasi istruzione di *waypoint* o di *go home*.

### **3.2 Telaio e ciclistica**

- **Più leggera di 48 kg rispetto al modello precedente**
- **Il nuovo telaio doppio trave in alluminio sposta in avanti il motore e la posizione di guida**
- **Sospensione anteriore a doppio braccio oscillante e canotto avanzato**
- **Sospensione posteriore con nuovo monobraccio Pro-Arm**
- **Smorzamento idraulico delle sospensioni regolato elettronicamente in base al Riding Mode impostato**
- **Prearico molla ammortizzatore posteriore regolabile elettricamente**
- **Impianto frenante combinato D-CBS (Dual Combined Braking System) con ABS**

Il nuovo telaio a doppia trave in alluminio pressofuso della Gold Wing 2018 è concepito per ospitare il nuovo compatto motore in un minore spazio, ben 40 mm più avanti. Lo spessore della struttura è stato ottimizzato in ciascun segmento per assicurare sempre una guida fluida e stabile, dalle velocità ridotte dei percorsi urbani alle veloci autostrade, passando per i percorsi ricchi di curve. Il peso complessivo di telaio e monobraccio è inferiore di 2 kg rispetto al modello precedente.

La posizione di guida per pilota e passeggero è stata avanzata di 36 mm e, grazie alla geometria della sospensione anteriore a doppio braccio oscillante con canotto avanzato, in posizione di totale compressione, la parte posteriore del pneumatico si trova 24 mm più avanti.

Un altro suo vantaggio è la riduzione dell'attrito di scorrimento (e quindi il miglioramento della scorrevolezza) rispetto alle tradizionali forcelle con steli che scorrono nei foderi; in questo modo la fluidità di risposta dell'anteriore risulta migliorata del 30%. In corrispondenza di tutte le bronzine dell'albero di sterzo sono impiegati resistenti cuscinetti, riducendo così ulteriormente gli attriti.

L'input di sterzata, tramite i punti di ancoraggio dei bracci oscillanti, è separato dalla funzione ammortizzante fornita dal monoammortizzatore, rendendo così più agile del 40% la manovrabilità del manubrio. Inoltre, la biella di sterzo a croce brevettata collega il manubrio al canotto avanzato, mentre la posizione del pivot del manubrio, con meno massa intorno a sé (unita alla collocazione dei manubri stessi) offre una sensazione di sterzo naturale al pilota.

L'ABS lavora su un **impianto frenante di tipo combinato D-CBS** (Dual Combined Braking System), che distribuisce in modo ottimale la potenza frenante tra la ruota anteriore e posteriore. Mentre sul precedente modello l'ABS era azionato da 2 modulatori, sulla nuova Gold Wing sono stati entrambi sostituiti da un modulatore ABS di tipo a ricircolo, più piccolo e leggero, integrato nell'ECU del sistema frenante, permettendo così di ridurre il peso complessivo dell'impianto frenante di 1,3 kg. **Il sistema adatta inoltre l'azione frenante al Riding Mode impostato**, regolando automaticamente le caratteristiche di frenata alla situazione per migliorare la sicurezza attiva. I doppi dischi anteriori da 320 mm sono dotati di pinze a 6 pistoncini, il disco posteriore da 316 mm presenta una pinza a 3 pistoncini.

Tutta nuova anche la sospensione posteriore. Sul modello precedente, all'altezza del pivot venivano utilizzati cuscinetti conici più piastre dello spessore necessario per garantire la

necessaria rigidità. Il **nuovo monobraccio Pro-Arm** sfrutta una struttura del pivot completamente nuova ed è collegato al telaio sul lato sinistro. Il lato destro funge da accesso per la manutenzione.

Questa configurazione ha distribuito in maniera efficiente le sollecitazioni sulle piastre del pivot, offrendo una maggior libertà di design e semplificando la manutenzione, oltre a contribuire al miglioramento della stabilità. Il leveraggio Pro-Link assicura un'azione progressiva della sospensione e un comfort superiore. Infine, l'ottimizzazione delle piastre di collegamento e il diffuso impiego di giunti sferici annullano la torsione.

**La regolazione elettronica dello smorzamento delle sospensioni è automatica**, in base al Riding Mode impostato, ed avviene tramite motori passo-passo alloggiati all'interno degli ammortizzatori che, muovendo degli aghi di passaggio dell'olio, ne modificano il flusso.

**Il precarico molla dell'ammortizzatore posteriore è regolabile elettricamente** tramite un sistema intuitivo e indipendente dal Riding Mode selezionato. Le impostazioni disponibili sono 4 e si basano sul carico a bordo: solo pilota; pilota con bagagli; pilota e passeggero, pilota con passeggero e bagagli. L'impostazione in uso viene visualizzata sul display LCD più a destra ed effettuata via schermo TFT tramite i comandi al manubrio.

L'inclinazione del canotto di sterzo e l'avancorsa sono impostate a 30,5°/109mm, con **interasse di 1.695 mm** (sul precedente modello erano di 29°15'/109mm con interasse di 1.692 mm). La Gold Wing precedente pesava 413 kg con il pieno; la nuova Gold Wing standard pesa **365 kg** con il pieno di benzina. La nuova Gold Wing Tour con cambio manuale a 6 rapporti pesa **379 kg** con il pieno, mentre la versione con cambio DCT a 7 rapporti e Airbag ha un peso totale con il pieno di **383 kg**.

Sui bellissimi cerchi in lega leggera – da 18 pollici all'anteriore e 16 pollici al posteriore – sono montati pneumatici ribassati **130/70 R18 M/C 63H** davanti (come sul precedente modello) e un nuovo performante **200/55 R16 M/C 77H** al posteriore.

### **3.3 Motore**

- ***Nuovo motore boxer a 6 cilindri da 1.833 cc, con testate a 4 valvole per cilindro, più leggero di 6,2 kg***
- ***Acceleratore Throttle By Wire (TBW) e 4 Riding Mode per personalizzare erogazione, controllo di trazione HSTC, assetto delle sospensioni e distribuzione della forza frenante***
- ***Start&Stop con sistema ISG (Integrated Starter Generator) sulla versione con cambio a doppia frizione DCT***
- ***Sistema HSA (Hill Start Assist) per le partenze in salita***
- ***Nuovo cambio a 6 rapporti con frizione assistita/antisaltellamento sulla versione con cambio manuale***

Un fattore determinante del fascino e del totale piacere di guida della Gold Wing è sempre stato il suo sensazionale motore boxer a 6 cilindri. Potente, fluido, con un'erogazione di coppia imperiosa fin dai regimi più bassi e in qualsiasi marcia, regala entusiasmanti emozioni ad ogni apertura del gas.

Per raggiungere gli obiettivi di agilità e maneggevolezza del nuovo progetto Gold Wing



2018, oltre ad un telaio tutto nuovo, **anche il motore boxer a 6 cilindri è stato oggetto di una profonda riprogettazione**. Le testate sono a 4 valvole per cilindro, non più a due, e il suo peso complessivo è stato ridotto di 6,2 kg. Praticamente invariata la cilindrata, 1.833 cc.

La potenza massima è ora di **126 CV a 5.500 giri/min** e la coppia massima è pari a **170 Nm a 4.500 giri/min** (sul precedente modello, 118 CV e 167 Nm). Le misure di alesaggio e corsa sono ora quadre, 73x73 mm (erano 74x71mm), ma lasciano sostanzialmente invariata la cilindrata complessiva. Il motore è però più compatto, tanto che la distanza tra i cilindri è stata ridotta di 9 mm. Entrambe le bancate hanno i cilindri con offset di 4 mm e le canne sono ora in alluminio. Il rapporto di compressione è ora di 10,5:1 (rispetto ai precedenti 9,8:1).

Le **testate Unicam** prevedono bilancieri a dito per le valvole di aspirazione e bilancieri a rullo per quelle di scarico, con albero dei bilancieri coassiale per le valvole di aspirazione e scarico, potendo così fare a meno della struttura alzavalvola del modello precedente.

Le camere di combustione sono ora caratterizzate da un design *pentroof* (a tetto) a 4 valvole (anziché *bathtub* a 2 valvole) con i condotti di aspirazione concepiti per determinare flussi di tipo *tumble* all'interno delle camere di scoppio e migliorare l'efficienza. Le pareti dei pistoni presentano un rivestimento al molibdeno per ridurre gli attriti.

L'albero a gomiti è più rigido, costruito in acciaio SCM440H, e determina un offset dei perni di -4 mm. **Rispetto al precedente motore 1.832 cc, il nuovo 1.833 cc è più corto di 33,5 mm**. Il sensore di posizione dell'albero motore (che rileva il regime motore e la posizione dei pistoni per l'accensione e l'iniezione) è stato spostato dalla parte anteriore a quella posteriore del motore, con la conseguente riduzione di 7 mm della distanza tra il coperchio anteriore e l'albero motore stesso.

I due compatti radiatori (da 197x219 mm), entrambi con elettroventola, sono posizionati in modo da sfruttare al meglio i migliorati flussi aerodinamici dell'aerodinamico frontale.

Il totale rinnovamento della GL1800 Gold Wing ha nei sistemi di gestione elettronica uno dei suoi punti di forza. L'introduzione dell'**acceleratore Throttle By Wire (TBW)** ha permesso di adottare delle strategie di gestione veicolo sintetizzate in 4 Riding Mode. Ognuno offre un mix di impostazioni per carattere motore, erogazione potenza, controllo di trazione HSTC, assetto sospensioni e ripartizione della forza frenante del sistema D-CBS con ABS.

**I Riding Mode TOUR** è l'impostazione standard per comfort e potenza. Assicura un rapporto di apertura diretto tra la manopola dell'acceleratore e il corpo farfallato, con valori di default per la taratura idraulica delle sospensioni e distribuzione omogenea della forza frenante tra anteriore e posteriore.

**I Riding Mode SPORT** il rapporto acceleratore/farfalla enfatizza l'accelerazione, con sospensioni più sostenute e forza frenante dinamicamente distribuita.

**I Riding Mode ECON** offre la massima economicità dei consumi e favorisce la guida rilassata e i trasferimenti a velocità di crociera. Il rapporto acceleratore/ farfalla predilige l'efficienza dei consumi e i valori di smorzamento idraulico delle sospensioni e ripartizione della forza frenante sono di default.

**I Riding Mode RAIN** prevede una gestione il più possibile morbida e controllabile della potenza, con un rapporto acceleratore/farfalla demoltiplicato, in modo da massimizzare la sicurezza su fondi bagnati o viscosi. La ripartizione della forza frenante è sui valori di default mentre la taratura idraulica delle sospensioni è più morbida.

In tutti e 4 i Riding Mode il **controllo di trazione HSTC** garantisce sempre un'accelerazione controllabile.

Per quanto riguarda il sistema di alimentazione si passa da due a un corpo farfallato, con collettori di aspirazione ridotti nel diametro e negli spessori per ottimizzare il peso. Il volume del flusso in aspirazione tra il corpo farfallato e i condotti delle valvole di aspirazione è stato ridotto del 10% per velocizzarlo e migliorare la risposta del motore.

L'airbox "respira" da due condotti, uno posizionato frontalmente a sinistra e uno posteriormente a destra. Questa struttura genera vortici dell'aria in aspirazione con un duplice beneficio: un utilizzo più efficace dell'intera superficie del filtro aria e una riduzione della resistenza. Inoltre i due condotti hanno una conformazione interna progettata per allinearsi agli impulsi di aspirazione provenienti dal motore ai bassi regimi, migliorando la risposta e la coppia erogata alle piccole aperture dell'acceleratore.

Il sound e il piacere di guida offerti dal motore della Gold Wing sono sempre stati il suo biglietto da visita. Sebbene i nuovi doppi scarichi mantengano la struttura interna a due camere più una camera di risonanza, il materiale fonoassorbente è stato rimosso per ridurre il peso.

Le tipiche note basse del sound emesso dal poderoso motore a 6 cilindri, sono ora accompagnate da profonde pulsazioni senza risultare rumorose. Per 2 dei 6 cilindri, la riduzione del 20% delle aree a sezione trasversale dei collettori di scarico, ha determinato un aumento della profondità del suono del motore senza eccedere nel "volume".

L'**ISG (Integrated Starter Generator)** combina generatore e motorino di avviamento in un unico componente, con il generatore che funge da avviamento quando viene alimentato da un flusso inverso di potenza.

Lo smorzatore utilizzato per il giunto di accoppiamento che trasmette la forza motrice sia dal lato generatore che dal lato albero motore è stato cambiato passando dal tipo viscoso (adottato dal generatore del modello precedente), a quello meccanico, con molla ad arco e gommino; il peso dell'intero sistema risulta inferiore di circa 2,4 kg. Gli ingranaggi di trasmissione dell'ISG sono elicoidali e consentono di ridurre la rumorosità meccanica.

Tra le caratteristiche principali del **sistema Start & Stop** figurano l'avviamento ultrasilenzioso del motore, grazie all'**ISG**, e la fluidità di partenza, ottenuta attraverso la combinazione del cambio **DCT** e dell'acceleratore **TBW**. Con il sistema Start&Stop attivo, quando ci si ferma a un semaforo, il motore si spegne automaticamente dopo 3 secondi; per riavviarlo il pilota non deve fare altro che ruotare l'acceleratore.

Il sistema è impostato in modo che la pressione dell'olio idraulico venga applicata in anticipo al circuito della frizione ingranata sulla prima marcia all'avvio del motore, per azzerare il tempo tra rotazione dell'acceleratore e partenza. Per assicurare la massima fluidità del movimento, il TBW apre gradualmente il corpo farfallato in proporzione

all'apertura dell'acceleratore, per regalare quella fluidità di erogazione a cui nessuna Gold Wing può rinunciare. Lo Start & Stop può essere disattivato e riattivato tramite un interruttore sul manubrio destro.

**La versione con tradizionale cambio manuale è ora a 6 rapporti** invece che a cinque, con l'ultimo rapporto sempre di tipo *overdrive* per ridurre i consumi a velocità di crociera. È inoltre dotato di uno smorzatore a camma tra la frizione e la trasmissione, per separare ciascuna massa inerziale, riducendo così il rumore e migliorando velocità e dolcezza delle cambiate oltre che l'affidabilità e la durata del cambio stesso.

Per agevolare le partenze in salita, che normalmente richiedono una certa perizia nel rilascio dei freni e, con la versione cambio manuale, nella modulazione di gas e frizione, è presente il sistema **HSA (Hill Start Assist)**.

Il suo funzionamento è semplice quanto efficace. Dopo essersi fermati su un pendio, premendo ulteriormente la leva del freno, il modulatore ABS genera pressione idraulica per la pinza freno posteriore. Al momento della partenza, anche rilasciando la leva del freno, viene temporaneamente mantenuta la pressione idraulica sulla pinza freno posteriore (per circa 3 secondi), permettendo di partire in salita come se si fosse in piano. Quando il sistema è attivo, la spia HSA si accende per informare il pilota.

La frizione a comando idraulico è assistita e ora anche di tipo antisaltellamento. È composta da meno dischi e determina un ridotto attrito nel meccanismo di rilascio. È stato così ridotto del 20% il carico alla leva, rendendo più fluide le scalate, anche grazie alla funzione antisaltellamento. **La retromarcia è elettrica**, esattamente come sulla precedente Gold Wing.

### **3.4. Trasmissione a doppia frizione (DCT)**

- ***Cambio a doppia frizione DCT di ultima generazione a 7 rapporti***
- ***Più fluido, più silenzioso e ancora più veloce***
- ***Funzione 'Walking Mode' per manovre di parcheggio millimetriche senza fatica***
- ***Integrazione totale tra i 4 Riding Mode e il cambio DCT***

L'esclusivo cambio a doppia frizione Honda si adatta perfettamente al motore 6 cilindri boxer della nuova Gold Wing, il cui sviluppo è stato incentrato proprio sul DCT (Dual Clutch Transmission). L'ultima generazione del sistema, ancora più all'avanguardia, è la prima con 7 rapporti, specificamente progettata per i viaggi sulle lunghe distanze. Come tutti i cambi DCT garantisce cambiate rapide e fluide ed ha addirittura un peso inferiore rispetto al cambio manuale a 5 rapporti montato sulla precedente Gold Wing.

Il sistema sfrutta due frizioni coassiali, una per le partenze e le marce dispari, quindi 1<sup>^</sup>, 3<sup>^</sup>, 5<sup>^</sup> e 7<sup>^</sup> marcia, l'altra per le marce pari, quindi 2<sup>^</sup>, 4<sup>^</sup> e 6<sup>^</sup>. Gli ingombri nel carter sono identici a quelli del cambio manuale tradizionale, perché gli alberi delle frizioni sono concentrici.

Ogni frizione è attuata in maniera indipendente dal proprio circuito elettro idraulico. Ad ogni input di cambio marcia proveniente dalla centralina, avviene simultaneamente lo *switch* tra una frizione e l'altra, rendendo istantaneo il disinserimento di una marcia e l'inserimento della successiva o della precedente.

Il risultato sono cambi marcia velocissimi, silenziosi ed ininfluenti sull'assetto della moto, che così accelera e rallenta più efficacemente e senza alcun beccheggio, con la massima efficienza dinamica e nel pieno comfort sia per il pilota che per il passeggero. Tra i pregi ulteriori, la grande affidabilità e durata (dato che non è possibile "sbagliare marcia" o non inserirla correttamente), l'impossibilità che si spenga per errore del pilota, la facilità di guida nel congestionato traffico urbano e il massimo comfort di marcia.

Ma come funzionano i comandi e come si attivano le varie modalità? Al momento dell'avviamento la moto è in folle. Per inserire la prima marcia occorre premere il tasto "D" sul blocchetto destro, compare il numero "1" sul cruscotto. Da questo momento si può dare gas e cominciare a guidare, perché la Gold Wing cambierà le marce automaticamente. In qualsiasi momento, è possibile agire sulle palette al manubrio del blocchetto sinistro, "+" e "-", per inserire manualmente la marcia successiva o scalare, e al momento opportuno, la centralina del DCT ricomincerà a cambiare le marce automaticamente. Se invece si vuole una cambiata manuale al 100%, basta premere il tasto "A/M" grigio sul blocchetto destro; da quel momento la decisione su quando cambiare marcia dipende totalmente dal pilota. Il sistema è ovviamente a prova di errore, quindi le marce non vengono inserite o scalate se la richiesta non è compatibile con il regime motore, rendendo così di fatto impossibile danneggiare il motore o il cambio.

Infine, la centralina di controllo del cambio Honda DCT, sfruttando i dati di apertura farfalle, velocità, regime motore e marcia in uso, è in grado di riconoscere salite e discese, mantenendo o inserendo sempre il rapporto adatto.

La versione DCT è dotata di freno di stazionamento sulla ruota posteriore, facilmente attivabile e disattivabile con il pratico comando sul lato sinistro della carenatura.

Il nuovo DCT della Gold Wing prevede che nelle marce basse i rapporti siano più ravvicinati, in modo da massimizzare il comfort delle cambiate a bassa velocità, e allo stesso tempo sfruttare al meglio nei rapporti lunghi potenza e coppia del poderoso motore da 1.833cc. In entrambi il beccheggio tra una marcia e l'altra è del tutto assente, rendendo la vita a bordo semplicemente fantastica, anche per il passeggero.

Tutte le potenziali problematiche legate alla rumorosità sono state brillantemente risolte tramite lo sviluppo del DCT di ultima generazione. Tamponi smorzatori antirumore sono presenti su entrambe le estremità dei guida forchette del selettore e del braccio principale, annullando di fatto ogni contatto in grado di produrre rumore.

Uno smorzatore a molla è stato installato tra la frizione e l'albero della trasmissione primaria per assorbire la coppia nella direzione di rotazione, assorbendo così il contatto e quindi diminuendo il rumore derivante dall'ingranamento tra i due componenti.

Sulla nuova GL1800 Gold Wing è presente per la prima volta il rivoluzionario **Walking Mode**. Si tratta di una modalità del cambio DCT che permette alla moto di muoversi a velocità ridotta, 1,8 km/h in avanti e 1,2 km/h in retromarcia. La funzione è attivabile istantaneamente (a moto ferma), tramite un pratico interruttore sul manubrio sinistro usando poi le palette al manubrio + e - per determinare il movimento.

Ma come funziona dal punto di vista meccanico? Dell'albero principale coassiale sdoppiato, quello esterno collegato alle marce dispari è collegato a quello interno da una

catena tramite gli ingranaggi sul contralbero. Con questa struttura l'albero della trasmissione primaria esterno funge da albero di rinvio della retromarcia; ne deriva un meccanismo di inversione di marcia leggero con una struttura compatta e senza l'esigenza di un albero di rinvio.

Dal punto di vista pratico, quando si attiva la modalità **Walking Mode**, le due frizioni del sistema DCT vengono utilizzate per abilitare il movimento **in retromarcia con la frizione 1** e il movimento **in avanti con la frizione 2**. In questo modo la moto può essere mossa avanti o indietro tramite le sole frizioni, senza reale utilizzo delle marce. Inoltre, per garantire la massima efficacia e sicurezza, il sistema Throttle By Wire regola la velocità controllando millimetricamente l'ingaggio della frizione in uso, mantenendo un determinato regime motore e offrendo la totale controllabilità.

Sulla versione con cambio DCT, i 4 Riding Mode sono integrati con le logiche di gestione dei cambi marcia. Le impostazioni sono le stesse della versione con cambio manuale in termini di motore, erogazione e assetto sospensioni, ma presentano parametri aggiuntivi specifici del sistema DCT.

**I Riding Mode TOUR** predilige la fluidità nell'innesto delle frizioni e cambi marcia automatici in un ampio range di giri, dai bassi agli alti regimi, prediligendo ove possibile l'erogazione di coppia.

**I Riding Mode SPORT** prevede un innesto delle frizioni più diretto, con cambi marcia programmati in un range di giri medio-alto.

**I Riding Mode ECON** offre un innesto delle frizioni morbido, sfruttando il più possibile le doti di coppia del motore, con cambi marcia tendenzialmente non oltre metà regime.

**I Riding Mode RAIN** assicura un innesto delle frizioni dolce e cambi marcia automatici in un ampio range di giri ma tenendo inserite più a lungo le marce e con scalate a regimi bassi, con l'obiettivo di mantenere le reazioni della moto più neutre possibili.

#### **4. Caratteristiche tecniche**

<b>MOTORE</b>	
Tipo	6 cilindri boxer, 24 valvole Unicam, raffreddato a liquido
Cilindrata	1.833 cc
Alessaggio x Corsa	73 x 73 mm
Rapporto di compressione	10.5:1
Potenza massima	126 CV (93 kW) @ / 5.500 giri/min
Coppia massima	170 Nm @ 4.500 giri/min
Capacità totale olio	4,4 litri (MT) / 5,6 litri (DCT)

<b>ALIMENTAZIONE</b>																	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI																
Corpo farfallato	50 mm																
Filtro aria	In carta, viscoso, del tipo a cartuccia																
Capacità serbatoio benzina	21,1 litri																
Consumi	17,8 km/l (5,6 L/100 km), ciclo medio WMTC																
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>																	
Avviamento	Sistema ISG (Integrated Starter Generator), generatore/avviamento integrato																
Capacità batteria	12V / 20AH																
Capacità alternatore	12V / 120A																
<b>TRASMISSIONE</b>																	
Tipo	MT a 6 rapporti, con <i>Ovedrive</i> e retromarcia elettrica DCT a 7 rapporti, con <i>Walking Mode</i> avanti/indietro																
Frizione	(MT) Multidisco con molle, in bagno d'olio, assistita e con antisaltellamento, comando idraulico  (DCT) Doppia, multidisco con molle, in bagno d'olio, con circuiti idraulici in pressione separati e gestione elettronica																
Riduzione primaria	1,795 (79/44)																
Rapporti del cambio	<table border="1"> <thead> <tr> <th>(MT)</th> <th>(DCT)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1<sup>^</sup>: 2,200</td> <td>1<sup>^</sup>: 2,167</td> </tr> <tr> <td>2<sup>^</sup>: 1,417</td> <td>2<sup>^</sup>: 1,696</td> </tr> <tr> <td>3<sup>^</sup>: 1,036</td> <td>3<sup>^</sup>: 1,304</td> </tr> <tr> <td>4<sup>^</sup>: 0,821</td> <td>4<sup>^</sup>: 1,038</td> </tr> <tr> <td>5<sup>^</sup>: 0,667</td> <td>5<sup>^</sup>: 0,821</td> </tr> <tr> <td>6<sup>^</sup>: 0,522</td> <td>6<sup>^</sup>: 0,667</td> </tr> <tr> <td>Retro: 1,190</td> <td>7<sup>^</sup>: 0,522</td> </tr> </tbody> </table>	(MT)	(DCT)	1 <sup>^</sup> : 2,200	1 <sup>^</sup> : 2,167	2 <sup>^</sup> : 1,417	2 <sup>^</sup> : 1,696	3 <sup>^</sup> : 1,036	3 <sup>^</sup> : 1,304	4 <sup>^</sup> : 0,821	4 <sup>^</sup> : 1,038	5 <sup>^</sup> : 0,667	5 <sup>^</sup> : 0,821	6 <sup>^</sup> : 0,522	6 <sup>^</sup> : 0,667	Retro: 1,190	7 <sup>^</sup> : 0,522
(MT)	(DCT)																
1 <sup>^</sup> : 2,200	1 <sup>^</sup> : 2,167																
2 <sup>^</sup> : 1,417	2 <sup>^</sup> : 1,696																
3 <sup>^</sup> : 1,036	3 <sup>^</sup> : 1,304																
4 <sup>^</sup> : 0,821	4 <sup>^</sup> : 1,038																
5 <sup>^</sup> : 0,667	5 <sup>^</sup> : 0,821																
6 <sup>^</sup> : 0,522	6 <sup>^</sup> : 0,667																
Retro: 1,190	7 <sup>^</sup> : 0,522																

Riduzione finale	Uscita motore, 0,972 Alla ruota 2,615
Trasmissione finale	Ad albero cardanico
<b>TELAIO</b>	
Tipo	In alluminio, a doppio trave discendente
<b>CICLISTICA</b>	
Dimensioni (LxLxA)	Gold Wing MT: 2.475 x 925 x 1.340 mm Gold Wing 'Tour' MT: 2.575 x 925 x 1.430 mm Gold Wing 'Tour' DCT: 2.575 x 905 x 1.430 mm
Interasse	1.695 mm
Inclinazione canotto di sterzo	30,5°
Avancorsa	109 mm
Raggio di sterzata	3,4 m
Altezza sella	745 mm
Altezza da terra	130 mm
Peso in o.d.m. con il pieno	Gold Wing MT: 365 kg Gold Wing Tour MT: 379kg Gold Wing Tour DCT/Airbag: 383 kg
<b>SOSPENSIONI</b>	
Anteriore	A canotto avanzato con doppio braccio oscillante e ammortizzatore centrale
Posteriore	Monobraccio Pro-Arm con leveraggio progressivo Pro-Link
<b>RUOTE</b>	
Pneumatico anteriore	130/70 R18 M/C 63H
Pneumatico posteriore	200/55 R16 M/C 77H
Cerchio anteriore	18 x MT3.50
Cerchio posteriore	16 x MT6.00

<b>FRENI</b>	
Tipo	Dual Combined Braking System (D-CBS), con ABS, controllati elettronicamente
Freno anteriore	Doppio disco flottante da 320 x 4,5 mm con pinze ad attacco radiale a 6 pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
Freno posteriore	Disco ventilato da 316 x 11 mm con pinza a tre pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
Emissioni CO <sub>2</sub>	Versioni cambio manuale 6 rapporti: 128 g/km Versione cambio DCT/Airbag: 131 g/km

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso

Ricordiamo che i valori dei consumi indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni « base » della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.