

Nieuwe Honda Gold Wing voor 2018:

De nieuwe Honda Gold Wing is volledig opnieuw ontworpen en is nu lichter, scherper en compacter. Daarnaast heeft het iconische flat six motorblok nu 4 kleppen per cilinder, wordt aangestuurd door throttle-by-wire, heeft 4 verschillende rij modi, Honda Selectable Torque Control en Hill Start Assist. Het nieuwe frame heeft aluminium balken, double wishbone voorophanging en een enkelzijdige Pro-Arm. De demping is elektronisch regelbaar en dat geldt ook voor de veervoorspanning. Een elektrisch verstelbaar windscherm, Smart Key en Apple Car Play behoren tot de standaard uitrusting. Een volledig nieuwe Dual Clutch Transmission van de derde generatie – met 7 versnellingen – is ook beschikbaar.

Inhoud:

1. Inleiding
2. Model overzicht
3. Kerneigenschappen
4. Technische specificaties

1. Inleiding

Sinds de introductie in 1975 is de Honda Gold Wing altijd al de ultieme reismotor geweest. Hij werd groter en zwaarder, maar heeft altijd de zijn reputatie hoog gehouden als onbetwiste leider op het vlak van luxe, kwaliteit en comfort.

Als antwoord op demografische evoluties in de motormarkt, heeft het Honda Gold Wing ontwikkelings team gekozen voor een radicale vernieuwing, van top tot teen.

De nieuwe 2018 Gold Wing heeft nog steeds een, tot de verbeelding sprekend, flat six motorblok dat een overvloed aan koppel en vermogen levert. Het is ook nog steeds het vlaggenschip in het segment van de luxe tourers. Maar, de nieuwe 2018 Gold Wing is veel lichter, smaller en een stuk wendbaarder.

Daarmee spreekt de nieuwe Gold Wing een breder publiek aan, waarin ook jongere rijders zullen zitten. Motorrijders die tot nog toe de Gold Wing niet kenden of hem over het hoofd zagen. De nieuwe Gold Wing voelt zich net zo goed thuis op een drukke verkeersader als op open wegen. De Gold Wing is nu een motor die je voor alle doeleinden kunt gebruiken en niet langer voor één doel.

Meneer Yutaka Nakanishi, Large Project Leader (LPL) 2018 GL1800 Gold Wing:

“Het doel was dat de Gold Wing luxe blijft aanbieden, maar tegelijkertijd een veelzijdiger motorfiets werd. Een motor die voor zijn eigenaar net zo nuttig is in de stad als voor een lange tourrit. En met een meer opwindende rijervaring dan ooit tevoren. Dus begonnen we van een blanco papier en maakten we de motor kleiner, lichter en gaven hem alle technologische hard- en software mee die vandaag op de markt beschikbaar is.

Net zoals in 1975 is de Gold Wing nog steeds het vlaggenschip voor Honda en we zijn trots om dit nieuwe hoofdstuk voor deze belangrijke motorfiets te beginnen.”

2. Model overzicht

Met het blok en het rijwielgedeelte als overeenkomst, zal de nieuwe 'Wing' beschikbaar zijn in een 'basiseditie', maar ook in een Tour-uitvoering met topkoffer. De Tour uitvoering zal tevens beschikbaar zijn met DCT en een air bag. Afhankelijk van de gekozen uitvoering wordt tot 48kg bespaard.

Het motorblok en het rijwielgedeelte werden samen ontwikkeld, om de rijhouding meer naar voor te plaatsen en de motorfiets een stuk compacter te maken. Het aluminium balkenframe is gebouwd rond de link-voorvork, waardoor het blok een heel stuk verder naar voren geplaatst kon worden – omdat het voorwiel in een meer verticale lijn beweegt – en er betere eigenschappen van de voorophanging verzekerd worden. Dit dankzij een stijve structuur en een verminderde wrijving. De demping kan elektronisch aangepast worden.

Ondanks dat de afmetingen van het nieuwe zescilinder blok werden geoptimaliseerd, is er niets ingeleverd op het gebied van vermogen en koppel. Er is zelfs Throttle By Wire (TBW) toegevoegd, met 4 verschillende rij-modi: TOUR, SPORT, ECON en RAIN. De Honda Selectable Torque Control (HSTC) zorgt ervoor dat het achterwiel altijd de best mogelijke tractie heeft, terwijl de demping van de vering en het Combined Braking System (CBS) afhankelijk zijn van de gekozen rij-modus. Hill Start Assist (HSA) en Idling Stop vergroten het gebruiksgemak en verbeteren het verbruik.

De manuele versnellingsbak heeft nu 6 versnellingen, terwijl het compleet nieuwe DCT-systeem er 7 heeft. Daarbij worden het koppelingsmoment, de schakelsnelheid en het toerenbereik voor het (terug)schakelen bepaald door de gekozen rij-modus. De manuele uitvoering gebruikt de bestaande techniek voor de achteruitversnelling. Op de DCT versie is er een 'creep forward and back' functie die je toelaat erg traag voor- en achteruit te rijden.

Bovenalles vind je een nieuw gevoel van vrijheid op de nieuwe 2018 Gold Wing. Het toegenomen prestatieniveau gaat hand in hand met een nog groter gevoel van ontspanning. Het nieuwe kuipwerk geleidt de lucht rond de rijder en het elektrisch verstelbare windscherm kan naar elke voorkeur ingesteld worden. Daarnaast is er nog meer comfort in het zadel en zijn er talloze, comfortverhogende, nieuwe toepassingen zoals Apple CarPlay en een Bluetooth verbinding.

Aan ieder detail is gedacht. Van de afwerking van het zadel, naar de aandacht voor het spuitwerk; met nog hogere kwaliteit van de verf, diepere kleurtonen aan de bovenkant en levendige kleuren onderaan.

Beschikbare kleuren en opties:

- | | |
|---|--|
| - GL1800 Gold Wing: | Matte Majestic Silver. |
| - GL1800 Gold Wing 'Tour': | Candy Ardent Red en Pearl Glare White |
| - GL1800 Gold Wing 'Tour' met DCT en air bag: | Candy Ardent Red/Darkness Black en Darkness Black metallic |

3. Kerneigenschappen

3.1 Styling en uitrusting

- ✓ Vloeiende lijnen met een moderne vorm laten een duidelijk beeld van de motor die er onder zit zien.
- ✓ Comfort, warmteverdeling en luchtgeleiding enorm verbeterd
- ✓ Elektrisch windscherm, hoogte en hoek instelbaar
- ✓ Cruise control werkt via Throttle by Wire
- ✓ Handige bagagecapaciteit voor tourritten, terwijl de topkoffer nog steeds twee intergraalhelmen kan opbergen.
- ✓ 7-inch TFT scherm biedt informatie over navigatie en audio
- ✓ Apple Car Play laat iPhone gebruikers toe om hun toestel te gebruiken.
- ✓ Volledige LED verlichting en zelf uitschakelende richtingaanwijzers
- ✓ Smart Key controle biedt groter gebruiksgemak voor starten en bagage.

De nieuwe Gold Wing biedt een uniek silhouet en combineert comfort met dynamische kwaliteiten van het chassis en het motorblok, met de gekende sfeer, afwerking en hoogwaardige materialen. De nieuwe 'kop' is kleiner, meer voorwaarts gericht en gedurfd met een energieke uitstraling. De nieuwe Gold Wing vervangt de relaxte lijnen van de voorgaande uitvoering door een scherpere, meer vloeiende styling met atletische uitstraling. Deze lijnen van de motorfiets benadrukken dat de algemene afmetingen van de motor drastisch beperkt zijn. Een centraal element is het kuipwerk, met betere aerodynamische kwaliteiten en grote vlakke delen.

Maar er is meer dan stijl. Ook de motor zelf is grondig vernieuwd. Met de dubbele wishbone voorophanging, het flat six motorblok en de mooie nieuwe uitlaten. Allemaal functioneel, maar ook passend in het geheel, zodat ze bijdragen aan de totale schoonheid van de nieuwe Gold Wing.

Daarnaast werd er veel aandacht besteed aan comfort, warmteverdeling en vooral luchtgeleiding.

Zo is het nieuwe windscherm een kleiner exemplaar dat elektronisch regelbaar is vanaf de linker stuurhelft. Het biedt een uitstekende windbescherming (rijder en passagier zitten dichterbij) en toch geeft het ook een gevoel van ruimte en vrijheid. Zowel de hoek als de hoogte van het scherm zijn instelbaar. Als accessoire is er een groter scherm beschikbaar en windgeleiders voor de armen, het bovenlichaam, de onderbenen en de voeten.

Wederom is het zadel tweedelig. De bestuurder kan volop genieten van het rijden en de passagier kan ontspannen achterop zitten. Het zadel is comfortabel, sportief en met voldoende bewegingsruimte. Passend bij de nieuwe, dynamische stijl van de motor en eenvoudig om met beide voeten aan de grond te komen.

Alle verlichting is volledig in LED. Het onderste deel van de koplamp gebruikt 5 gepolijste optische lenzen aan beide kanten, zodat er een juweel-oog illusie gewerkt wordt. Met grootlicht krijg je een stereoscopische indruk.

De richtingaanwijzers zijn zelf uitschakelend en bevinden zich vooraan in de spiegels. Het systeem controleert de snelheid van het voor- en achterwiel en beslist wanneer de aanwijzers uit mogen.

Ook de cruise control is verder ontwikkeld. Het Throttle by Wire systeem zorgt voor een veel soepeler rijgedrag met de cruise control, met name voor het bergop rijden. Op de manuele versie wordt bij het gebruik van de koppeling, rem of gashendel de cruise control uitgeschakeld. In de AT mode met het DCT systeem zal de Gold Wing na een vertraging terug keren naar de ingestelde cruise control snelheid, met een bijbehorend schakelpatroon. De snelheid die je kiest is afleesbaar links onderaan op de snelheidsmeter.

Uit onderzoek is gebleken dat de Gold Wing voornamelijk gebruikt wordt voor ritten van 2 a 3 dagen, waarbij er niet zo veel bagage nodig is. Voor de nieuwe 2018 Gold Wing heeft Honda dan ook besloten het volume van de bagage te beperken. Echter kan de topkoffer van de Tour versie 2 integraalhelmen opbergen. In combinatie met de zijkoffers is er in totaal 110 liter opslagruimte beschikbaar. Als optie is er het bagagerek voor de topkoffer en exclusief ontworpen binnentassen voor alle koffers.

De inhoud van de benzinetank is met 4 liter verkleind tot 21 liter. Omdat de nieuwe Gold Wing zoveel aerodynamischer en lichter is, heeft hij een verbeterd verbruik van 5,6 liter per 100km. Dat wil zeggen dat het bereik van de Gold Wing ongeveer gelijk blijft als op de vorige versie.

Het dashboard heeft LED verlichting met daarin verschillende kleurvarianten verwerkt. Het 7-inch kleuren TFT LCD scherm biedt infotainment gerelateerde info voor het audio en navi-systeem, maar geeft ook informatie over het HSTC, de aanpassing van de elektronische vering of bandenspanning. Allemaal heel overzichtelijk, zodat de rijder in één oogopslag alle benodigde informatie ziet. De helderheid wordt automatisch aangepast (met een lumineuze capaciteit van 1000 cd) waarbij de rijder zelf kan kiezen tussen 8 helderheidsniveaus.

De trots van het dashboard, is het nieuwe Gold Wing embleem. Het is modern, 3D en tweekleurig chroom mengt de kracht van de leeuwenkop met de majestieuze vleugels van een adelaar. Het activeert alle systemen van de motor en behuist ook de noodsluitel. De ontsteking en het stuurslot worden geactiveerd wanneer je de smartkey op zak hebt.

Ook het gebruik van de bagagemogelijkheden is eenvoudiger door de smartkey. Wanneer de smartkey aanwezig is, kunnen de zijkoffers en de topkoffer geopend worden. Ook de passagier kan de zijkoffers tijdelijk ontgrendelen via de afstandsbediening. Hydraulische dempers maken het openen en sluiten eenvoudiger. Wanneer je de 'call button' op de smartkey ingedrukt houdt, gaan de vier richtingaanwijzers aan.

De nieuwe Gold Wing is nu compatibel met Apple Car Play, dus kan de rijder persoonlijke info van de iPhone gebruiken, alsook de contacten en de afspeellijsten. Daarnaast kan er een Bluetooth verbinding gemaakt worden en er is een USB aansluiting.

Net zo nieuw als de Gold Wing zelf, is de versterker en het bijhorende audio systeem. Lichte speakers zijn gericht op de rijkhouding en bieden een uitstekende geluidskwaliteit. Ook de passagier heeft bedieningsknoppen binnen handbereik. De knoppen zitten op de rechter zijkoffer en bedienen onder andere het volume, doorspoel functie en de bron keuze.

Het navigatiesysteem wordt weergegeven op het TFT scherm in het centrale gedeelte van de cockpit. Het heeft ook gyrocompas, die het mogelijk maakt om de routebegeleiding door te zetten als je bijvoorbeeld in een tunnel rijdt. Daarnaast zijn aanpassingen terwijl je rijdt ook mogelijk.

3.2 Chassis

- ✓ Gewichtsbesparing van 48kg
- ✓ Nieuw aluminium balkenframe plaatst blok en rijder meer naar voren.
- ✓ Double wishbone voorophanging en nieuw ontworpen Pro-Arm
- ✓ Voor- en achter demping passen zich aan de geselecteerde rij modus aan.
- ✓ Veervoorspanning van de achterschokbreker is elektronisch instelbaar.
- ✓ ABS en Dual-Combined Braking System (D-CBS)

Het nieuwe aluminium balkenframe is ontworpen om het nieuwe en kleinere blok perfect te omhullen. Het blok werd 40 mm meer naar voor geplaatst en de structurele dikte van elk onderdeel werd geoptimaliseerd, om een stabiel en comfortabel rijgedrag te creëren. Bij elke snelheid en onder alle omstandigheden. De swingarm en het frame samen zijn 2 kg lichter.

Rijder en passagier zitten 36 mm meer naar voren. Dankzij de nieuwe voorophanging is de achterzijde van de voorband onder volledige compressie van de voorveer 24 mm verder naar voren gekomen. Nog een voordeel van de dubbele wishbone ophanging is de verminderde wrijving. De voorkant van de Gold Wing werkt met 30% minder wrijving dan wanneer er een conventionele vork op gezeten had. Daarnaast worden er zoveel mogelijk lagers gebruikt bij de slag, zodat wrijving nog verder verminderd.

De input van het stuur -via de dubbele vorkhouders- staat los van de ophanging geleverd door de monoshock. De nieuwe Gold Wing heeft nu een wendbaarheid die met 40% verbeterd is en makkelijker te sturen dan ooit.

Het Dual Combined Braking System (D-CBS) zorgt voor een gelijke verdeling van de remkracht aan het voor- en achterwiel. Terwijl het ABS op het vorige model door 2 motoren gestuurd werd, is er op de nieuwe Gold Wing een circulaire ABS modulator die in de ECU verwerkt zit. Dit is goed voor een gewichtsbesparing van maar liefst 1,3 kg op het remsysteem alleen. Tevens is er een link met de gekozen rij modus, de remeigenschappen worden aangepast naargelang de keuze van de rijder. Dubbele 320mm remschijven worden bediend door 6 vierzuigerklauwen vooraan en een enkele 316mm schijf achter heeft een driezuigerklauw.

Voor het eerst gebruikt Honda de Pro-Arm. Het nieuwe design maakt gebruik van een nieuw ontworpen systeem (met aangevraagd patent), dat werkt via een pivoterende as en vastgemaakt is aan de linkerzijde van het frame. De rechterzijde dient voor een eenvoudige toegang bij het onderhoud.

Dit heeft verandering tot gevolg op de bewegende delen van de swingarm aan het frame, met name door een veel grotere vrijheid te bieden in het design en in de opwaardering van de stuurkwaliteiten van de motor. Het draagt ook bij aan een betere stabiliteit. De Pro-Link biedt een progressieve veerwerking en comfort. De linkplaten werden geoptimaliseerd en dit zorgt voor een veel grotere torsiestijfheid.

Naar gelang de gekozen rij modus wordt de demping elektronisch aangepast. Stappenmotoren in de voor- en achterveer bewegen naalden die de oliestroom controleren. Dit zorgt voor een dempingskarakteristiek op maat.

De veervoorspanning van de achterschokbreker wordt elektronisch geregeld. Het is eerder een intuïtief dan een numeriek systeem. Buiten de 4 rij-modi, zijn er 4 settings voor de voorspanning op basis van de belasting (rijder alleen, rijder met bagage, rijder met passagier en rijder, passagier en bagage).

Balhoofdhoek en naloop zijn 30,5° / 109mm, met een wielbasis van 1.695mm. De vorige Gold Wing had een rijklaargewicht van 413 kg. De nieuwe Gold Wing weegt 365kg rijklaar. De Gold Wing Tour weegt 379kg rijklaar en de DCT en Airbag versie 383 kg rijklaar.

3.3 Motorblok

- ✓ Volledig vernieuwd Flat Six motorblok: 6,2kg lichter met 4 kleppen per cilinder
- ✓ Throttle By Wire (TBW) voegt 4 rij-modi toe
- ✓ De rijder modi regelen ook HSTC, demping en remkracht
- ✓ Vrijloopstop en Integrated Starter Generator (ISG) op DCT versie
- ✓ Hill Start Assist (HSA)
- ✓ Zesversnellingsbak op de manuele versie met assist slipperkoppeling.

De basis van de vorige Gold Wing was de vlotte Flat Six motor die koppel leverde van helemaal onderin met een heel herkenbare vermogensafgifte en een verslavend gevoel.

Om de ambities betreft de stuureigenschappen en de wendbaarheid waar te maken, moest niet alleen het frame, maar ook het blok vernieuwd worden. Dat blok is nog steeds een Flat Six, maar heeft nu 4 kleppen per cilinder, is veel compacter en maar liefst 6,2kg lichter.

Het topvermogen bedraagt 93 Kw (124,5 pk) bij 5.500 tpm en het maximum koppel is 170 Nm bij 4.500 tpm.

De boring van 74 mm ging naar 73 mm om beter te passen bij de 73 mm slag. De cilinderwanden zijn aluminium en de compressieverhouding bedraagt 10,5:1.

De verbrandingskamers van de Unicam cilinders hebben nu een vierklepsdesign, waarbij de inlaatpoorten ontwikkeld zijn om een betere gasstroom te bewerkstelligen. De zuigerwanden hebben een molybdeen coating om de wrijving te verminderen.

Een stijvere krukas gemaakt uit SCM440H staal zorgt er mede voor dat het blok 33,5 mm minder lang is. De krukas sensor (die omwentelingssnelheden en de posities van de zuigers controleert voor de benzine injectie) werd verplaatst van de voorkant van het blok naar de achterzijde. Hierdoor is de afstand tussen het voorste carterdeel en de krukas 7 mm korter geworden.

Door Throttle by Wire te gebruiken, komen er ook 4 rij-modi. Deze modi passen het motorkarakter aan via het Honda Selectable Torque Control (HSTC), de demping van de vering en het D-CBS.

1. **TOUR:** de basiskeuze voor comfort en kracht. Het biedt een onmiddellijke opening van 100% tussen het gashendel en de gasklephuizen, met een standaard demping en gelijkmatige verdeling tussen de voor- en achterrem.
 2. **SPORT:** verhoogt de openingsnelheid van de gasklephuizen naar het hoogste punt na openen van het gas en garandeert een felle acceleratie. Er is ook een stuggere dempingskarakteristiek en extra druk op de achterrem.
 3. **ECON:** biedt een zo laag mogelijk verbruik en staat voor easy cruising met een zo laag mogelijke openingsratio van de gasklephuizen, met een standaard demping en gelijkmatige verdeling tussen voor- en achterrem.
 4. **RAIN:** richt zich op het gebruik op een glad wegdek met een zo laag mogelijke opening van de gasklephuizen, normale remverdeling en een zachtere dempingskarakteristiek.
- In alle rij-modi biedt HSTC een controleerbare acceleratie op een glad wegdek.

Een enkel gasklephuis heeft het dubbele vervangen, met aanpassingen voor de diameter en dikte van de inlaat, om gewicht te besparen. Het volume van het inlaatkanaal is verminderd met 10%. Hierdoor is er betere luchtgeleiding en gasrespons.

Er zijn twee inlaatkanalen, een links voor en een rechts achter. Deze structuur zorgt voor meer wervelende luchtstroom, waardoor er beter gebruik wordt gemaakt van de totale oppervlakte van het luchtfilter. De vorm van beide kanalen is aangepast, om beter te passen bij de inlaatpulsen van het blok bij lage omwentelingsnelheden. Hierdoor is er een betere respons en wordt er meer koppel vrijgegeven al vanaf de kleinste opening van het gas.

Het geluid en het gevoel van de Flat Six is altijd het visitekaartje van de Gold Wing geweest. De uitlaaldempers behouden de bestaande structuur, maar de glaswol werd vervangen door resonantiekamers, zodat er ook hier gewicht bespaard is.

De vernieuwde uitlaten produceren een mooie, diepe grom. De gekruiste secties van de uitlaten werden (voor 2 van de 6 cilinders) met 20% verminderd, waardoor een dieper geluid geproduceerd wordt.

De 'Integrated Starter Generator' (ISG) combineert de generator en startmotor tot één geheel. De generator wordt effectief gebruikt als startmotor als er omgekeerde stroom naartoe geleid wordt.

Kenmerkend voor het Idling Stop systeem is de uiterst stille start van de motor, door de ISG en de combinatie van DCT en Throttle by Wire controle. Bij een stop, slaat de motor automatisch af na 3 seconden. Om te vertrekken draai je aan het gas en slaat het blok onmiddellijk weer aan. Het systeem zorgt ervoor dat er op voorhand oliedruk opgebouwd wordt voor het DCT systeem – dat de koppeling onmiddellijk activeert zodra de motor start. Er is dus geen tijd meer nodig om het DCT systeem 'op te starten' wanneer de rijder het gas opent. Mocht er al een mogelijke abrupte reactie zijn, dan vangt het Throttle by Wire systeem dit op. Het Idling Stop systeem kan op verschillende manieren handmatig in- of uitgeschakeld worden.

Op een helling starten vereist normaal het gelijktijdig loslaten van de koppeling en het openen van het gas. Om dit te vergemakkelijken is er de Hill Start Assist (HSA).

Als je stopt op een helling zal het inhouden van het remhendel resulteren in een opgebouwde druk aan de achterste remklauw. Zelfs als je het remhendel lost om te vertrekken, zorgt de hydraulische druk ervoor dat de remkracht tijdelijk aangehouden wordt (ongeveer 3 seconden) zodat je enkel met het gas kunt vertrekken op een helling. Bij gebruik is er een HSA waarschuwing op het dashboard.

Een mechanisch geassisteerde slipperkoppeling vervangt de hydraulisch ondersteunde versie van het vorige model (hierbij worden minder koppelingsplaten gebruikt en is er minder oliedruk nodig). Hierdoor is de bediening van de koppeling nu 20% makkelijker geworden en gaat het terugschakelen nog sneller. Het achteruitrij mechanisme is identiek aan dat van de vorige generatie.

3.4 Dual Clutch Transmission

- ✓ 3^e generatie DCT met 7 versnellingen.
- ✓ Soepeler, stiller en sneller. Zowel bij het op- als terugschakelen.
- ✓ Wandel-modus helpt je om met de motor vooruit of achteruit te 'kruipen'.
- ✓ De 4 rij-modi regelen ook het DCT voor een optimale respons.

Honda's unieke DCT past perfect bij de Gold Wing. Meer zelfs, het blok is ontwikkeld rekening houdend met DCT gebruik. Dit is de 3^e generatie van het systeem en het eerste met 7 versnellingen, speciaal gericht op het cruisen over lange afstand. Het schakelt zacht en snel en is bovendien lichter dan de vijfversnellingsbak van het vorige model.

DCT levert een naadloos en snel schakelgedrag. Het wordt al gauw een tweede natuur om het te gebruiken. Het systeem gebruikt 2 koppelingen; een voor de start, 1^e, 3^e, 5^e en 7^e versnellingen en de andere voor versnellingen 2, 4 en 6.

Elke koppeling is onafhankelijk gecontroleerd door een eigen elektro hydraulisch circuit. Wanneer er van versnelling veranderd wordt, kiest het systeem de volgende versnelling die zal gebruikt worden. De eerste koppeling wordt dan elektronisch losgekoppeld, op hetzelfde moment waarop de tweede koppeling aangrijpt.

Het resultaat is een consistent, snel en naadloos schakelpatroon. Tevens kan er geen schade aan de tandwielen optreden, omdat er niet fout kan geschakeld worden, je kunt de motor niet laten afslaan bij vertrek en het is minder vermoeiend.

Schakelgeluid en abrupte reacties zijn grote aandachtspunten geweest tijdens de ontwikkeling van deze nieuwe Gold Wing DCT. Dempende rubbers op beide einde van de schakelvorken verminderen het schakelgeluid drastisch. Een veerdemper tussen de koppeling en de hoofdas zorgt er verder voor dat het schakelgedrag bijzonder vlot verloopt.

Het nieuwe Gold Wing DCT biedt een 1,8 km/uur 'Wandel modus' en een 1,2 km/uur achteruit. Beide eenvoudig te bedienen vanop het stuur. Het achteruit rij systeem is bijzonder licht.

Wanneer je de 'Wandel modus' activeert, worden beide koppelingen gebruikt; om achteruit te rijden met koppeling 1 en om vooruit te rijden met koppeling 2. Je hoeft niet te schakelen en het Throttle by Wire systeem controleert de snelheid en het toerental, zodat je eenvoudig kunt manoeuvreren.

De 4 rij-modi zijn gelinkt aan het DCT. Hetzelfde motorkarakter wordt behouden, waarbij de vermogensafgifte en dempingskarakteristieken zijn zoals op het model met manuele transmissie. Wel worden DCT specifieke parameters toegevoegd:

1. **TOUR:** maakt gebruik van de standaard instellingen voor een snel en soepel aanpakken van de koppeling en schakelen in AT modus, in het hele toerenbereik.
2. **SPORT:** geeft een meer direct aanpakken van de koppeling en heeft een schakelpatroon dat gericht is op het middengebied of hogere omwentelingsnelheden.
3. **ECON:** heeft een zachte koppelingswerking, met meer schakelen onderin het toereengebied.
4. **RAIN:** heeft dezelfde instellingen, maar biedt een trager schakelgedrag.

4. Technische gegevens

MOTOR	
Motortype	Vloeistofgekoelde viertakt, 24 kleppen SOHC flat-6
Inhoud	1.833cc
Kleppen per cilinder	4
Boring x Slag	73 x 73mm
Compressie verhouding	10,5:1
Max. Vermogen	124,5pk (93kW) / 5.500 tpm
Max. Koppel	170Nm / 4.500 tpm
Olie reservoir	4,4 liter (manueel) / 5,6 liter (DCT)
CO2 uitstoot Manueel	128 g / km (Basis- en Touruitvoering)
CO2 uitstoot DCT	131 g / km
BRANDSTOF SYSTEEM	
Injectie	PGM-FI elektronische brandstof injectie
Diameter gasklep huis	50 mm
Luchtfiler	Papier filter
Tankinhoud	21,1 liter
Verbruik	5,6 liter / 100 km
ELECTRONICA	
Startsysteem	Integrated Starter Generator
Accu	12V / 20AH
ACG Power Generation Capacity	12V / 120A
AANDRIJVING	
Koppeling Manueel	Hydraulische bediende Assit&Slipper natte multi-plaatkoppeling
Koppeling DCT	Hydraulische, natte multi-plaat koppeling met olie druk
Transmissie Manueel	6 versnellingen, inclusief overdrive en elektrische achteruit

Transmissie DCT	7 versnellingen met achteruit DCT
Eerste overbrenging	1,795 (79/44)
Versnellings ratio's Manueel	1e: 2,200 2e: 1,417 3e: 1,036 4e: 0,821 5e: 0,667 6e: 0,522
Versnellings ratio's DCT	1e: 2,167 2e: 1,696 3e: 1,304 4e: 1,038 5e: 0,821 6e: 0,667 7e: 0,522 Rev: 1,190
Eind overbrenging	0,972 / 2,615
Aandrijving	Cardan
FRAME	
Type	Aluminum balkenframe
Afmetingen Gold Wing (L x B x H)	2.475 x 925 x 1.340 mm
Afmetingen Gold Wing Tour (L x B x H)	2.575 x 925 manueel / 905 DCT x 1.430 mm
Wielbasis	1.695 mm
Balhoofdhoek	30,5°
Naloop	109 mm
Draaicirkel	3,4 meter
Zadelhoogte	745 mm
Grondspeling	130 mm
Rijklaargewicht	365kg. Gold Wing Tour manueel: 379kg, DCT: 383kg
VERING	
Type voor	Dubbele wishbone
Type achter	Pro Link
WIELEN	
Voorband	130 / 70R 18
Achterband	200 / 55R 16
Velgen voor	18 x MT 3.5
Velgen achter	16 x MT 6.0
REMMEN	
Remsysteem	Electronisch aangestuurde, gecombineerd ABS systeem
Type voor	320mm x 4.5mm dubbele hydraulische zwevende

	schijven, met 6 zuiger remklauw
Type achter	316mm x 11mm geventileerde schijf met 3-zuiger remklauw

Alle specificaties zijn voorlopig en kunnen zonder voorafgaande kennisgeving gewijzigd worden.
