

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

23 ottobre 2019

Honda GL1800 Gold Wing 2020



Caratteristiche modello: riprogettata completamente per il model year 2018, la Honda GL1800 Gold Wing è spinta da un monumentale motore boxer a 6 cilindri con testate a 4 valvole per cilindro ed è dotata di acceleratore Throttle By Wire, 4 Riding Mode, controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control, solo su versioni Tour), HSA (Hill Start Assist) per le partenze in salita, Start&Stop (solo su versione con cambio DCT) e Cruise Control. Il telaio a doppio trave in alluminio è caratterizzato dalla sospensione anteriore a canotto avanzato con doppio braccio oscillante e dal monobraccio posteriore Pro-Arm. La regolazione delle sospensioni è integrata con i Riding Mode (solo versioni Tour). Tra le dotazioni di serie figurano il parabrezza elettrico, la Smart Key e lo schermo TFT da 7" con Apple CarPlay. Alle versioni con 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.

Aggiornamenti modello: per il 2020 la Gold Wing beneficia di aggiornamenti alle mappature dell'alimentazione e del cambio a doppia frizione DCT che ne migliorano la manovrabilità a bassa velocità. Sulle versioni Tour, un nuovo set-up delle sospensioni e nuovi maniglioni per il passeggero garantiscono un comfort di marcia ancora superiore.

Infine, la gamma colori si arricchisce di nuove tonalità ed ora anche la versione base è disponibile con cambio a doppia frizione DCT.

Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Scheda 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 eccellenza per il mototurismo.

In occasione del model year 2018, per rispondere all'evoluzione demografica e ai cambiamenti del mercato, il team di sviluppo di questo iconico modello decise di intraprendere una strategia di rinnovamento radicale. La Gold Wing prese una nuova direzione. Forte del suo motore boxer a 6 cilindri, completamente ridisegnato per fornire più coppia e potenza straordinarie, divenne anche più compatta, più leggera e più agile, una 'Luxury Tourer' concepita per veri "bikers" amanti dei viaggi, anche a pieno carico e con il passeggero, ma con più stile e nel più assoluto comfort.

Ne risultò un appeal 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. Con questo obiettivo, nacque una nuova Gold Wing da usare, semplicemente, sempre.

Per il 2020, gli aggiornamenti al set-up delle sospensioni (versioni Tour), alle mappature dell'alimentazione e al cambio DCT, ne hanno migliorato ulteriormente l'efficacia e il comfort su ogni percorso e la manovrabilità ad ogni andatura, in particolare nelle manovre a bassa velocità.

2. Panoramica del modello

La GL1800 Gold Wing 2020 sarà disponibile sul mercato italiano in 2 modelli. Il modello base "GL1800 Gold Wing" è dotato di valigie laterali e parabrezza standard. La versione denominata "GL1800 Gold Wing Tour" prevede il top box e il parabrezza alto.

Per entrambe è possibile scegliere la versione con cambio manuale a 6 rapporti e

retromarcia elettrica oppure la versione con cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) a 7 rapporti e funzionalità 'Walking Mode' avanti/indietro. Nel caso del modello "Tour", la versione DCT è dotata anche di Airbag.

Di fatto, per il mercato europeo, il modello base con cambio DCT è una novità 2020.

Motore e telaio sono stati progettati congiuntamente, per avanzare la posizione di guida e creare una moto 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.

Il motore boxer a 6 cilindri regala un'entusiasmante erogazione di potenza e coppia. Il comando del gas è 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 (solo su versioni Tour). L'assistenza per le partenze in salita HSA (Hill Start Assist) e il sistema Start&Stop, enfatizzano ulteriormente l'esperienza di guida e massimizzano l'efficienza dei consumi.

Il cambio manuale è 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. Sui modelli 2020 nuove mappature dell'alimentazione migliorano ulteriormente l'erogazione e sulle versioni DCT è stata enfatizzata la manovrabilità a bassa velocità.

La Gold Wing offre un senso di libertà straordinario, che si traduce in puro divertimento di guida. Le incredibili prestazioni sono accompagnate da livelli di relax da auto di lusso: la carenatura elegante e aerodinamica incanala efficacemente l'aria intorno al pilota e al passeggero, il parabrezza è regolabile elettricamente e le selle assicurano il massimo comfort. Funzionalità come il sistema Smart-Key, la connettività Apple CarPlay e la connettività Bluetooth, aumentano la praticità.

Colorazioni disponibili per il mercato italiano 2020 a seconda delle versioni:

GL1800 Gold Wing (MT):

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

- *Matte Majestic Silver Metallic*

GL1800 Gold Wing (DCT) – NEW VERSION !

(no top box, cambio DCT a 7 rapporti + Walking Mode):

- *Matte Ballistic Black Metallic*

GL1800 Gold Wing "Tour" (MT):

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

- *Darkness Black Metallic*
- *Candy Ardent Red*

GL1800 Gold Wing “Tour” DCT/Airbag

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

- *Darkness Black Metallic / Gray – NEW COLOUR!*
- *Pearl Glare White – NEW COLOUR!*
- *Candy Ardent Red / Black*

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***Linee affusolate e look contemporaneo esaltano l'eleganza dello stile e sottolineano la tecnologica parte meccanica***
- ***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***
- ***Luci Full-LED e indicatori di direzione a disattivazione automatica***
- ***Smart-Key per blocco/sblocco serrature***
- ***Due prese USB (novità 2020)***
- ***Luci fendinebbia a LED di serie su modelli 'Tour' (novità 2020)***
- ***Nuove maniglie per il passeggero su modelli 'Tour' (novità 2020)***

Per il model year 2018 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 frontale è dinamicamente slanciato e combina le compatte proporzioni della carenatura dando vita a uno stile 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, per dirigerli intorno al pilota e al passeggero, che possono così godere di un piacevole comfort dinamico.

Il plexiglas dal profilo aerodinamico è regolabile elettricamente in altezza e inclinazione tramite un pratico comando sul blocchetto elettrico sinistro. La **protezione aerodinamica** è sempre. 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, 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 e un facile appoggio dei piedi a terra. Sul modello 'Tour' 2020, nuove maniglie per il passeggero offrono un migliore appiglio e quindi comfort migliorato.

L'impianto luci è Full-LED e sui modelli 'Tour' 2020 i fendinebbia sono di serie. 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).

Il **Cruise Control** 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 lineare. 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.

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 di **21 litri**. Grazie al peso favorevole e alla ottima aerodinamica la Gold Wing consuma **17,8 km/l** (5,6 L/100km, ciclo medio WMTC), con il risultato che l'autonomia complessiva è di oltre 350 km.

Il 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 (solo su versioni Tour). 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 **logo Gold Wing**. Il suo 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 per il modello 2020 le prese **USB** sono due.

Il sistema audio è ad alte prestazioni. Offre 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 dotato di bussola giroscopica in modo da ottenere le indicazioni di viaggio anche all'interno dei tunnel. È possibile eliminare durante la guida qualsiasi istruzione di *waypoint* o di *go home*. Per il 2020 le mappe sono aggiornate ed è ora possibile inserire fino a 99 *waypoint* per programmare viaggi ancora più dettagliati.

3.2 Telaio e ciclistica

- ***Telaio doppio trave in alluminio con motore e pilota in posizione avanzata***
- ***Sospensione anteriore a doppio braccio oscillante e canotto avanzato***
- ***Sospensione posteriore con monobraccio Pro-Arm***
- ***Nuovo assetto delle sospensioni per un maggiore comfort (solo versioni Tour)***
- ***Smorzamento idraulico delle sospensioni regolato elettronicamente in base al Riding Mode impostato (solo versioni Tour)***
- ***Precarico molla ammortizz. post. regolabile elettricamente (solo versioni Tour)***
- ***Impianto frenante combinato D-CBS (Dual Combined Braking System) con ABS***

Il telaio a doppia trave in alluminio pressofuso della Gold Wing è concepito per ospitare il compatto motore in posizione avanzata. Lo spessore della struttura è stato ottimizzato in

ciascun segmento per assicurare sempre una guida fluida e stabile.

Grazie alla geometria della sospensione anteriore a doppio braccio oscillante con canotto avanzato, anche la posizione in sella per pilota e passeggero risulta avanzata. In posizione di totale compressione, la parte posteriore del pneumatico si trova 24 mm più avanti rispetto a quanto accadrebbe con una comune forcella.

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. 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 favorevole 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 al pilota una sensazione di sterzo naturale.

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. Il modulatore dell'ABS è di tipo a ricircolo, piccolo e leggero, integrato nell'ECU del sistema frenante, permettendo così contenere il peso complessivo dell'impianto frenante. **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.

All'avanguardia anche la sospensione posteriore. Il **monobraccio Pro-Arm** sfrutta una struttura del pivot che garantisce la necessaria rigidità ed è collegato al telaio sul lato sinistro. Il lato destro funge da accesso per la manutenzione.

Questa configurazione distribuisce in maniera efficiente le sollecitazioni sulle piastre del pivot e semplifica 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.

Sulle versioni Tour **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. Inoltre **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 di destra ed effettuata via schermo TFT tramite i comandi al manubrio. Sulle versioni 'Tour' 2020 un nuovo assetto delle sospensioni offre un comfort superiore a pilota e passeggero.

L'inclinazione del canotto di sterzo e l'avancorsa sono impostate a 30,5°/109mm, con **interasse di 1.695 mm**. La Gold Wing standard con cambio manuale pesa **365 kg** con il pieno di benzina. La nuova Gold Wing standard 2020 con cambio DCT pesa **364 kg** con il pieno di benzina. La 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 e un performante **200/55 R16 M/C 77H** al posteriore.

3.3 Motore

- **Motore boxer a 6 cilindri da 1.833 cc, con testate a 4 valvole per cilindro**
- **Acceleratore Throttle By Wire (TBW)**
- **4 Riding Mode per personalizzare erogazione, distribuzione della forza frenante e, sulle versioni Tour, controllo di trazione HSTC e assetto delle sospensioni**
- **Per i modelli 2020 nuove mappature dell'alimentazione migliorano la manovrabilità a bassa velocità**
- **Start&Stop con sistema silenzioso ISG (Integrated Starter Generator) sulla versione con cambio a doppia frizione DCT**
- **Sistema HSA (Hill Start Assist) per le partenze in salita**
- **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.

Con il lancio del model year 2018, per raggiungere gli obiettivi di agilità e maneggevolezza del nuovo progetto, oltre ad un telaio tutto nuovo, **anche il motore boxer a 6 cilindri è stato oggetto di una profonda riprogettazione**. Le testate sono diventate a 4 valvole per cilindro, il suo peso complessivo è stato ridotto di 6,2 kg, mentre la cilindrata rimasta praticamente invariata, 1.833 cc.

La potenza massima è di **126 CV a 5.500 giri/min** e la coppia massima è pari a **170 Nm a 4.500 giri/min**. Le misure di alesaggio e corsa sono quadre, 73x73 mm. Nonostante l'elevata cilindrata e il frazionamento, è un motore compatto. Entrambe le bancate hanno i cilindri con offset di 4 mm e le canne sono in alluminio. Il rapporto di compressione è di 10,5:1. Per il 2020 le mappature della ECU sono state messe a punto per migliorare la manovrabilità a bassa velocità.

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 di una struttura alzavalvola.

Le camere di combustione sono caratterizzate da un design *pentroof* (a tetto) a 4 valvole (anziché *bathtub* a 2 valvole) con i condotti di aspirazione concepiti per determinare flussi

a vortice all'interno delle camere di scoppio e massimizzare l'efficienza. Le pareti dei pistoni presentano un rivestimento al molibdeno per ridurre gli attriti.

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

L'**acceleratore Throttle By Wire (TBW)** rende possibile strategie di dinamica del veicolo sintetizzate in 4 Riding Mode. Ognuno offre un mix di impostazioni per carattere motore, erogazione potenza, ripartizione della forza frenante del sistema D-CBS con ABS e, sulle versioni Tour, controllo di trazione HSTC e assetto sospensioni.

Il **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.

Il **Riding Mode SPORT** ha un rapporto acceleratore/farfalla che enfatizza l'accelerazione, con sospensioni più sostenute e forza frenante dinamicamente distribuita.

Il **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.

Il **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 viscidati. 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** (presente solo su versioni Tour) garantisce sempre un'accelerazione controllabile.

Il sistema di alimentazione prevede un corpo farfallato, con collettori di aspirazione dal diametro e dallo spessore ridotti per ottimizzare il peso. Il volume del flusso in aspirazione tra il corpo farfallato e i condotti delle valvole di aspirazione è studiato per velocizzarlo e offrire la migliore 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, massimizzando 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. I doppi scarichi hanno struttura interna a due camere più una camera di risonanza, senza materiale fonoassorbente.

Le tipiche note basse del sound emesso dal poderoso motore a 6 cilindri sono accompagnate da profonde pulsazioni senza risultare rumorose. Per 2 dei 6 cilindri, i collettori di scarico con una minore area a sezione trasversale determinano una gratificante 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. Gli ingranaggi di trasmissione dell'ISG sono elicoidali e determinano la ridottissima rumorosità meccanica.

Tra le caratteristiche principali del **sistema Start & Stop** figurano l'avviamento ultra-silenzioso 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 il menu impostazioni.

La versione con tradizionale cambio manuale prevede 6 rapporti con l'ultimo 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, minimizzare il rumore e offrire 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, nel caso del modello con 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, pur 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.

Sulla versione con cambio manuale, la frizione a comando idraulico è assistita e di tipo antisaltellamento. È composta da un numero ridotto di dischi ed è morbida da azionare e fluida nello stacco. **La retromarcia è elettrica.**

3.4. Dual Clutch Transmission (DCT)

- ***Cambio a doppia frizione DCT di ultima generazione a 7 rapporti***
- ***Fluida, silenzioso e veloce***
- ***Funzione 'Walking Mode' per manovre di parcheggio millimetriche***
- ***Integrazione totale con i 4 Riding Mode***
- ***Per il 2020 manovrabilità a bassa velocità migliorata***
- ***Introduzione della GL1800 Gold Wing 'base' DCT***

Honda ha venduto oltre 100.000 moto con cambio DCT in Europa dal momento del lancio

nel 2009 sulla sport-tourer VFR1200F. A ulteriore testimonianza del suo apprezzamento da parte dei motociclisti, nel corso dell'ultimo anno fiscale le moto DCT hanno rappresentato il 48% delle vendite per i modelli sui quali era offerto come opzione.

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, applicata alla Gold Wing, 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!

Per il 2020 la manovrabilità a bassa velocità è stata migliorata grazie a mappature delle cambiate e di gestione dello slittamento delle frizioni rivisitate.

Il sistema sfrutta due frizioni coassiali, una per le partenze e le marce dispari, quindi 1^a, 3^a, 5^a e 7^a marcia, l'altra per le marce pari, quindi 2^a, 4^a e 6^a. 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 propulsore 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 DCT della Gold Wing prevede che nelle marce basse i rapporti siano 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 i casi 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 evitate 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 il contatto e la coppia nella direzione di rotazione e quindi diminuendo il rumore derivante dall'ingranamento tra i due componenti.

Sulla GL1800 Gold Wing è presente 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 e 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 relativo 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 leggero di inversione di marcia 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.

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

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

Il **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.

Il **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 GL1800 Gold Wing 2020

MOTORE	
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)
ALIMENTAZIONE	
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 (ciclo medio WMTC)	17,8 km/l (5,6 L/100 km), Gold Wing Tour 18,1 km/l (5,5 L/100 km), Gold Wing
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Sistema ISG (Integrated Starter Generator), generatore/avviamento integrato
Capacità batteria	12V / 20AH
Capacità alternatore	12V / 120A
TRASMISSIONE	
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^: 2,200</td> <td>1^: 2,167</td> </tr> <tr> <td>2^: 1,417</td> <td>2^: 1,696</td> </tr> <tr> <td>3^: 1,036</td> <td>3^: 1,304</td> </tr> <tr> <td>4^: 0,821</td> <td>4^: 1,038</td> </tr> <tr> <td>5^: 0,667</td> <td>5^: 0,821</td> </tr> <tr> <td>6^: 0,522</td> <td>6^: 0,667</td> </tr> <tr> <td>Retro: 1,190</td> <td>7^: 0,522</td> </tr> </tbody> </table>		(MT)	(DCT)	1^: 2,200	1^: 2,167	2^: 1,417	2^: 1,696	3^: 1,036	3^: 1,304	4^: 0,821	4^: 1,038	5^: 0,667	5^: 0,821	6^: 0,522	6^: 0,667	Retro: 1,190	7^: 0,522
(MT)	(DCT)																	
1^: 2,200	1^: 2,167																	
2^: 1,417	2^: 1,696																	
3^: 1,036	3^: 1,304																	
4^: 0,821	4^: 1,038																	
5^: 0,667	5^: 0,821																	
6^: 0,522	6^: 0,667																	
Retro: 1,190	7^: 0,522																	
Riduzione finale	Uscita motore, 0,972 Alla ruota 2,615																	
Trasmissione finale	Ad albero cardanico																	
TELAIO																		
Tipo	In alluminio, a doppio trave discendente																	
CICLISTICA																		
Dimensioni (LxLxA)	Gold Wing MT: 2.475 x 925 x 1.340 mm Gold Wing DCT: 2.475 x 905 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 DCT: 364 kg Gold Wing Tour MT: 379kg Gold Wing Tour DCT/Airbag: 383 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	A canotto avanzato con doppio braccio oscillante e ammortizzatore centrale
Posteriore	Monobraccio Pro-Arm, con leveraggio progressivo Pro-Link
RUOTE	
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
FRENI	
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 di CO ₂	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.