

HONDA GL1800 GOLD WING – 2018

Összegzés: *A minden porcikájában áttervezett Honda Gold Wing erősebb és könnyebb lett elődjénél, motorja pedig hengerenként négyszepes Unicam hengerfejeket, elektronikus gázmarkolatot és négyállású üzemmódkapcsolót kapott. További újdonság a harmadik generációs, hétfokozatú DCT váltó, a HSTC kipörgésgátló és a Hegymeneti Asszisztens, valamint a dupla lengőkaros első futóművel és Pro-Arm lengőkarral társított, áttervezett alumíniumváz. A csillapítás és a rugó-előfeszítés immáron elektronikus szabályozású, s szériafelszereltségként jár a modellhez az elektromos mozgatású szélvédő, az intelligens kulcs és az Apple CarPlay.*

Tartalom:

1. Bevezetés
2. Áttekintés
3. Főbb jellemzők
4. Műszaki adatok

1. Bevezetés

A Honda Gold Wing már a 999 cm³-s ősmodell 1975-ös bemutatkozásakor ikonná vált, és azóta is a túramotorok legjobbjaként tekinthetünk rá. Több évtizedes pályafutása során mérete és összlökettérfogata is folyamatosan nőtt, egyúttal luxus, minőség és kényelem terén is évről évre egyre magasabbra tette a lécet.

Tekintettel a változó felhasználói igényekre és az átalakuló motorkerékpár-piacra, a fejlesztőcsapat teljesen újragondolta a típus koncepcióját, és a 2018-as *GL1800 Gold Wing* személyében olyan modellt alkotott, ami hű maradt felmenői örökségéhez, de a maximális kényelem és az átütő vezetési élmény érdekében új irányt vett.

Mozgatásáról továbbra is hathengeres, kimagasló teljesítményt és forgatónyomatékot nyújtó boxermotor gondoskodik, a gondtalan kétszemélyes túrázást pedig prémium minőség és páratlanul gazdag felszereltség szolgálja. Mindemellett kisebb, könnyebb és fordulékonyabb elődeinél, így kanyarvadászatban is remekel.

A megújult Gold Wing motorosok jóval szélesebb táborának ideális, mint a kifutó nemzedék, hiszen a fiatalok éppúgy eszményi társra lelhetnek benne, mint az idősebb pilóták. Ennek oka, hogy a nagy túrák mellett városi közlekedésre és elővárosi ingázásra is tökéletes, tehát minden szezonra, minden feladatra messzemenőkéig megfelel.

Mr. Yutaka Nakanishi, a 2018-as GL1800 Gold Wing fejlesztésének projektvezetője elmondta:

„Arra törekedtünk, hogy a Gold Wing megmaradjon luxusmotornak, de sokoldalúbb legyen a korábbi nemzedékeknél. Az új változat városi használatra és túrázásra egyaránt tökéletes, és nagyobb élvezetet nyújt, mint valaha. Tervezését egy üres lappal kezdtük el, és azokat a hardvereket, illetve szoftvereket alkalmaztuk, amelyek a modern motorosok számára fontosak. A Gold Wing továbbra is a Honda zászlóshajója, és nagyon büszkék vagyunk rá, hogy új fejezetet nyitottunk a modell történetében.”

2. Áttekintés

Az új, ultramodern vázra és hajtásláncrea több verzió épül. Az alapmodell GL1800 Gold Wing néven lép színre, míg a túradobozzal kínált átíratot GL1800 Gold Wing Tourként hozza forgalomba a Honda. Utóbbit DCT-vel és légzsákkal is megrendelhetik a vásárlók, ezt tekinthetjük a harmadik kivitelnek. Az új Gold Wing modellváltozattól függően akár 48 kg-mal is könnyebb lehet elődjénél, és méretben is alulmúlja őseit, hiszen az új motornak és váznak köszönhetően sokkal kompaktabb lett.

Az alumínium hídváz tervezése az új, dupla lengőkaros első futóműtől indult, ez a – nagyobb rugóutat, kifinomultabb csillapítást, precízebb irányítást és kisebb súrlódási veszteséget garantáló – konstrukció tette ugyanis lehetővé, hogy előrébb kerüljön az erőforrás és az üléspozíció. A csillapítás jellege természetesen elektronikus szabályozású.

A hathengeres, optimalizált boxermotor egészen lenyűgöző jelenség, teljesítménye és forgatónyomatéka is függőséget okoz. Barátságos habitusát nem csak a négyállású, **TOUR**, **SPORT**, **ECON** és **RAIN** programokat felkínáló üzemmódkapcsolónak köszönheti. Ugyanennyire fontos munkát végez a kipörgésgátló (HSTC - Honda Selectable Torque Control), az aktuális menetüzemmódnak megfelelően működő felfüggesztés és a kettős kombinált fékrendszer (CBS - Combined Brake System), valamint a Hegyemeneti Asszisztens (HSA – Hill Start Assist) valamint az üzemanyag-fogyasztást mérséklő Alapjárat-leállító Rendszer (IS - Idling Stop) is.

A hatfokozatú lábváltó helyett hétfokozatú, dupla kuplungos automatikus váltót (DCT) is kérhetnek a vásárlók. Az új egység kuplungérzete és váltási sebessége éppúgy az aktív menetüzemmódnak igazodik, miként az is, hogy milyen fordulatszámra kapcsol fel és le az erőátvitel. Mindezt elektromos üzemmű, előre-hátra gurulást segítő sétafunkcióval egészítették ki, míg a hagyományos váltóval felszerelt változatnál úgy működik a tolatás, ahogy korábban.

A technikai fejlesztések hatására a 2018-as Gold Wing nyújtotta szabadságérzet semmihez nem fogható – egyértelműen szintet lépett a modell. Bár teljesítménye jelentősen nőtt, még elődeinél is pihentetőbb, ugyanis a stílusos, aerodinamikailag hatékony idomzat és az elektromos mozgatású szélvédő páratlan időjárás-védelmet szavatol, a gondosan formázott nyergek pedig az egész napos motorozásokat is kényelmessé teszik. Mindezt intelligens kulccsal (Smart Key), Apple CarPlay alkalmazással és Bluetooth kapcsolattal fűszerezték meg a Honda szakemberei.

Ezen felül, minden idők legvonzóbb színválasztékát állították össze a modellhez. Az idomzat felső része sötétebb tónusban pompázik, ennek állít kontrasztot a világosabb, élénk alsó traktus, illetve annak textúrája. A két árnyalat határát jelöli a gyönyörű nyereg, ami kiváló minőségével és különleges kárpitozásával hívja fel magára a figyelmet.

Elérhető színek:

GL1800 Gold Wing – Matte Majestic Silver

GL1800 Gold Wing Tour – Candy Ardent Red és Pearl Glare White

GL1800 Gold Wing Tour DCT-vel és légzsákkal – Candy Ardent Red/Darkness Black és Darkness Black Metallic

3. Főbb jellemzők

3.1 Stílus és felszereltség

- **Feszés vonalak és kortárs stílus – már a külső jegyek elárulják, hogy ultramodern hajtásláncra épül a modell**
- **A menetkomfort, a hőelvezetés és az aerodinamika egyaránt jelentősen javult**
- **A szélvédő magassága és szögállása is elektronikusan szabályozható**
- **Az elektronikus gázmarkolattal (throttle-by-wire, TBW) a sebességrögztítő is finomabban kezelhető**
- **Kimagasló szállítóképesség a gondtalan túrázás érdekében. A túradobozba két teljes értékű bukósisak is behelyezhető**
- **A navigációs rendszer és a hifi adatai is a hétcolor TFT-kijelzőn jelennek meg**
- **Az Apple CarPlay segítségével telefonjukat is használhatják az iPhone-tulajdonosok**
- **LED-es lámpatestek és automatikusan kikapcsoló irányjelzők**
- **Az intelligens kulcs az indítást és a tárolórekeszek nyitását is megkönnyíti**

Míg a Gold Wing előző nemzedékét nagy méret és ennek megfelelő attitűd jellemezte, az új generáció egészen más stílust képvisel. Megváltoztak az arányok, a nyugodt vonalvezetést lendületesebb formavilág váltotta és sokkal sportosabb benyomást kelt a modell. A fejlesztés során a „**Kifinomult forma, feszes stílus**” filozófia érvényesült, ennek köszönhető az egyedi sziluett, amihez dinamikus futómű- és motorkarakterisztika, valamint elsőrangú kivitelezési és anyagminőség társul.

Az új, merészséget tükröző orr-részt kissé előre döntötték és kompakt idomokból állították össze, hogy a lehető legerőteljesebbnek hasson az új Gold Wing. A remekül eltalált övonal a motor teljes hosszában végigszalad, látványosan osztva alsó és felső részre a kifutó modellnél szembeűnően kisebb izomzatút, amelyet éles vonalak és sík felületek alkotta elemekből, az aerodinamikai követelmények figyelembe vételével állítottak össze a Honda szakemberei. Kiváló munkájuk és stílusérzékük révén az új Gold Wing már megjelenésével elárulja, hogy minden téren kimagasló teljesítmény jellemzi.

A különleges, dupla lengőkaros első futómű, a hathengeres boxermotor és az áttervezett kipufogórendszer feladatán túlmenően dizájnelemként is fontos szerepet játszik, hiszen egyértelműen bizonyítja, milyen hihetetlenül magas szinten áll a modell mérnöki és elektronikai szempontból.

Bár az új Gold Wing kisebb és atletikusabb, mint elődje, kényelmét illetően messze túlszárnyalja a kifutó változatot. A fejlesztőcsapat kényesen ügyelt rá, hogy maximális legyen a kényelem, ideális a hőháztartás és hatékony az aerodinamikai kialakítás.

Az előző szériánál a nagy idomzat afféle kapszulát hozott létre az utasok körül, melyben csak minimális légmozgás volt érzékelhető. Ehelyett az új verziónál szabályozott légáramlás akadályozza meg a légörvények kialakulását, egyszersmind biztosít friss levegőt a vezetőnek és utasának. A mérsékelt légellenállás további előnye, hogy dinamikusabbá vált a Gold Wing, és üzemanyag-fogyasztása is csökkent.

A nagy szélvédő szintén a múlté, helyét sokkal kisebb, áramvonalasabb darab vette át, melynek magasságát és dőlésszögét a kormány bal oldalán elhelyezett gombokkal, fokozatmentesen szabályozhatja a vezető. Az új plexi az utasnak és a pilótának is kiváló időjárás-védelmet nyújt, ugyanakkor kompakt méreteinek köszönhetően növeli a tér- és szabadságérzetet. Extraként nagyobb szélvédő is rendelhető, sőt további légterelőket is

kérhetnek a vásárlók. A kezet és a felsőtestet védő idomok állíthatók, a lábat és a lábfejet oltalmazó elemek fixen rögzítettek.

Az első és hátsó ülőhely, akárcsak a régi változatoknál, határozottan elkülönül egymástól, így a vezető élvezheti a motorozást, az utas pedig hátradőlhet, és gyönyörködhet a tájban. Maga a párnázat kényelmes és remekül tart, mindazonáltal nem akadályozza pilótát a mozgásban és kellőképpen karcsú, hogy a lábak könnyedén elérhessék a talajt.

A lámpatestek egytől-egyig LED-ek. A fényszórók felső részén öt polírozott optikai lencse található, ezeknek köszönhető az „Ékszerszem” kialakítása, ami oly egyedivé teszi az új Gold Wing tekintetét. Alul a szintén különleges, sztereoszkóphatást keltő távolsági fényszórók kaptak helyet, melyek minden helyzetben kiváló látási viszonyokat biztosítanak. Az első irányjelzőket a tükrökbe integrálták a Honda mérnökei, akik automatikusan kikapcsoló elektronikával egészítették ki a rendszert. Ez nem egy szimpla időkapcsoló, hanem összetett vezérlési rendszer, ami az első és a hátsó kerekek közötti fordulatszám-különbség alapján számolja ki, hogy mikor esedékes az indexelés befejezése.

Továbbfejlesztették a – jobb oldali kormánykapcsolóval kezelhető – sebességrögzítőt is. Ezentúl a beállított érték megjelenik a sebességmérő bal alsó sarkában, az automatikus gyorsítások pedig – hála az elektronikus gázmarkolatnak – sokkal kifinomultabbá váltak, különösképpen az emelkedőkön felfelé. A hagyományos váltóval felszerelt modellváltozatoknál fékezéskor és a kuplungkar behúzásakor önműködően kikapcsol a tempomat. Ha a DCT kivittel automatikus üzemmódban lassít a pilóta, a lassításokat, illetve visszagyorsításokat követően önműködően aktiválódik a megfelelő DCT-üzemmód.

Mielőtt a Honda mérnökei megtervezték a túradobozokat és a tárolórekeszeket, átfogó felmérést készítettek a tulajdonosi szokásokról. Az adatok alapján arra következtettek, hogy a felhasználók általában két-három napos túrákat terveznek, nincs szükségük tehát akkora tárolókapacitásra, amekkorával a Gold Wing előző nemzedéke büszkélkedett.

Ennek fényében a dobozsztett teljes befogadóképességét 110 literre mérsékeltek, de kényesen ügyeltek rá, hogy a túradobozba továbbra is beférjen két teljes értékű zárt bukósisak. Bárhogy is, a dobozok a rajtuk elhelyezett gombokkal vagy az intelligens kulccsal nyithatók, csomagtartókonzol és exkluzív belső táská az extralistán szerepel.

4 literrel lett kisebb az üzemanyagtartály kapacitása is, így végül 21,1 literrel számolhat a pilóta. Ez soknak tűnhet, de az új Gold Wing jelentősen kisebb, könnyebb és áramvonalasabb elődjénél, így kevesebb benzinnel is beéri. Erről tanúskodik, hogy WMTC szabvány szerint 5,6 litert fogyaszt száz kilométerenként, tehát hiába lett kisebb az üzemanyagtartály, a hatótávolság nem változott.

A prémium színvonalú műszeregység nem csak egyedivé teszi a vezetői környezetet, hanem a használatot is megkönnyíti. Digitális képernyőjét alacsony kontraszttal és sötét tónusokkal tették olvashatóbbá, a szélre eső műszereket pedig enyhén megdőntve építették be, hogy mélységérzetet keltsen az óracsoport. Ezt fűszerezték meg a fémkeretekkel és a LED-es háttérvilágítással, még nyugtatóbb, elegánsabb és nem utolsó sorban vagányabb megjelenést kölcsönözve a műszeregységnek.

A hétcolor, színes, folyadékkristályos kijelző nemcsak a navigációs és az audiorendszer adatait osztja meg, hanem a HSTC és a futómű beállításaira is lehetőséget ad. Az információk különféle szegmensekben, logikus sorrendben helyezkednek el, így a pilóta egy szempillantás alatt leolvashatja az értékeket, közöttük a guminyomásra vonatkozókat is, melyek képernyő bal alsó sarkában jelennek meg.

A háttérvilágítás intenzitása alapesetben automatikusan, a környezeti fény erősségének függvényében változik, de a vezető maga is beállíthatja. A rendszer összesen nyolc szintet ajánl fel, a maximális fényerősség 1000 cd.

A Gold Wing árasztotta kimagasló minőséget mi sem érzékeltethetné jobban, mint a középkonzolon és a kulcon díszelgő embléma. Ez a háromdimenziós, kéttónusú, krómozott táblácska a jellegzetes oroszlánfejjel, a széttárt sasszárnyakkal és a nyitott karmokkal jeleníti meg azt az erőt és méltóságot, amit a modell képvisel. A távirányítóval aktiválhatók a motor különféle rendszerei és szükség esetén kulcsként is használható. A beépített jeladónak köszönhetően a tulajdonosnak elő sem kell vennie, a motorindítás és a kormányzár oldásához elég, ha zsebében tartja.

Az intelligens kulcs a túradobozszett kezelését is egyszerűbbé teszi. Ha a motor közelében van, a vezető gombnyomással oldhatja a túra- és az oldaldobozok zárjait. Persze a dobozok nemcsak a motoron elhelyezett gombbal nyithatók, hanem a távirányítóval is, így a vezető messziről is „hozzáférést engedhet” a poggyászokhoz. A hidraulikus teleszkópok a nyitást és a záródást is kifinomultabbá teszik. A motorkerékpár magtálalását is segíti a „CALL” gomb benyomása és nyomva tartása, ekkor villogni kezdenek az irányjelzők.

A Gold Wing gazdája ezentúl az Apple CarPlay szolgáltatásait is élvezheti, azaz a műszeregységen keresztül is elérheti iPhone-ján tárolt telefonszámait és zenéit. A kapcsolat Bluetooth- vagy USB-alapú lehet, mindkettő megtalálható a modell repertoárjában.

Akárcsak maga a Gold Wing, a nagy teljesítményű audiorendszer is nagyot fejlődött. A kis tömegű hangszórók helyzete az új üléspozíciónak megfelelően változott, így továbbra is tiszta és élethű a hangzás, az utas pedig saját kezelőpanelt kapott, hogy még nagyobb kényelemben utazhasson. A gombok a jobb oldaldoboz felső részén kaptak helyet, s a hangerő mellett a forrás kiválasztására, valamint „előretekerésre” is lehetőséget adnak.

A navigációs rendszer adatai hétcolor, folyadékkristályos kijelzőn jelennek meg, amit a műszeregység kellős közepére építettek be a Honda mérnökei. Hogy a helymeghatározás minden helyzetben pontos legyen, a rendszert – pl. alagutakban is működő - girokompasszal egészítették ki. Apró, de fontos változtatás, hogy a célpont törlése és a „Menj haza!” funkció már egy gombnyomással, menet közben elérhető.

3.2 Váz és futómű

- ***A kifutó modellváltozathoz mérten 48 kg-mal csökkent a Gold Wing tömege***
- ***Az erőforrást és az üléspozíciót előrébb helyezték***
- ***Dupla lengőkaros első futómű és áttevezett Pro-Arm hátsó lengőkar***
- ***A csillapítás mértéke elől és hátul egyaránt a kiválasztott menetüzemmódhoz igazodik***
- ***A rugó-előfeszítés elektronikus szabályozású***
- ***ABS és Hatékony kettős kombinált fékrendszer (D-CBS)***

Az új Honda Gold Wing présöntésű, alumínium hídvázat úgy alakították a mérnökök, hogy jóval kisebb legyen a korábban alkalmazott szerkezetnél és 40 mm-rel előrébb helyezhessék benne az erőforrást. A váznyúlványok falvastagságát minden területen optimalizálták, így már

sétatempónál is kifinomult és stabil a Gold Wing, s városban éppoly könnyen kezelhető, mint országúton vagy autópályán. Váza és hátsó lengőkarja együttvéve 2 kg-mal lett könnyebb.

A vezető és az utas üléspozíciója 36, az első kerék pedig 24 mm-rel (teljes összenyomódásnál mérve) került előrébb. Utóbbi a dupla lengőkaros első futómű tette lehetővé, melynek további előnye, hogy 30 %-kal finomabb csillapítást nyújt, mint a hagyományos villa, ugyanis nem súrlódnak a hagyományos teleszkópok belső és külső csövei. Szintén a súrlódás csökkentése miatt döntöttek úgy a Honda mérnökei, hogy minden kormányzáshoz és felfüggesztéshez kapcsolódó tengelyt csapágyaznak.

A kormányzást – a két villatartó konzol révén – teljesen elszeparálták a csillapításról gondoskodó központi rugóstagtól, ezáltal 40 százalékkal mozgékonyabb lett a Gold Wing, és kisebb erő szükséges a kerék elfordításához. A természetes kormányérzet titka a gondosan elhelyezett kormányban, a kisebb tömeget mozgató kormánytengelyben és a szabadalmaztatott kormányösszekötő-rudakban rejlik.

A kettős kombinált fékrendszer (D-CBS) minden helyzetben optimálisan osztja el az első és hátsó kerékre jutó fékerőt. Míg a kifutó modellnél két motor szabályozta az ABS működését, az új Gold Wingben, kisebb és 1,3 kg-mal könnyebb, „keringtetős” ABS-modul dolgozik, ami a fékrendszer vezérlőegységét is magában foglalja. Az elektronika folyamatos kapcsolatban van a központi ECU-val, így a fékerőelosztás mindig megfelel az éppen aktív menetüzemmódnak. A 320 mm-es első tárcsákat négydugattyús nyergek fogják közre, míg hátul 316 mm-es tárcsa és háromdugattyús féknyereg lassítja a kereket.

A Honda által fejlesztett új Pro-Arm lengőkart elsőként a Gold Wing kapta meg. Míg a régi konstrukciónál kúpos csapágyakat és merevítőlapokat alkalmaztak a merevség növelésére, az új Pro-Arm teljesen új tengelyrendszert kapott (folyamatban a szabadalmaztatás) és a motor bal oldalán kapcsolódik a vázhoz.

Ez a felépítés egyszerűbbé teszi a karbantartást, hiszen a jobb oldalról könnyedén hozzáférni a hátsó traktushoz, ennél azonban sokkal fontosabb, hogy a lengőkartengely merevítőlapjaira ható erők megváltoztak, így nagyobb szabadságot kaphattak a formatervezők, egyszersmind stabilabbá és könnyebben kezelhetővé vált a Gold Wing. A Pro-Link himbarendszer progresszív karakterisztikát és elsőrangú menetkomfortot biztosít. Csapmerevítő lapjait optimalizálták és gömb alakú kötésekkel alakították ki, hogy maximális legyen a merevség.

A csillapítás mértéke elől és hátul egyaránt elektronikus szabályozású, és a kiválasztott menetüzemmódnak igazodik. A rugóstagokba integrált léptetőmotorok túszelepekkel változtatják a hidraulikafolyadék áramlásának sebességét, s immáron a hátsó rugóelőfeszítés is elektronikus szabályozású. Ez egy intuitív rendszer, nem csupán kalkulációkról van.

A négy menetüzemmódtól függetlenül négy rugóelőfeszítés-beállítást is felkínál a rendszer. A pilóta az alábbi lehetőségek közül választhat: csak motoros, motoros és csomagok, motoros és utas, valamint motoros, utas és csomagok. A lehetőségek a központi kijelzősorakoznak, és a kormányon elhelyezett gombokkal választhatók ki.

Roppant beszédesek a száraz adatok is, tudniillik a villaszög 30,5 °, az utánfutás pedig 109 mm. További fontos eltérés a 413 kg-os nedvestömegű előző Gold Winggel szemben az új generáció 365 kg-mal mérleget. Nem nehéz a Gold Wing Tour sem, hiszen csupán 379 kg-ot nyom, a DCT-vel és légzsákkal felszerelt kivitel pedig 383 kg-os nedves tömegre lehet büszke.

3.3 Erőforrás

- ***A jelentősen továbbfejlesztett, hathengeres erőforrás 6,2 kg-mal könnyebb, és hengerenként négy szelep végzi a gázcserét***
- ***Elektronikus gázmarkolat (throttle-by-wire, TBW) négyállású üzemmódkapcsolóval***
- ***A kipörgésgátló, a csillapítás és a fékerő-eloszlás a menetüzemmódnak megfelelően változik***
- ***A DCT változat Alapjárat-leállító Rendszert (IS - Idling Stop) és Integrált Indítógenerátort (ISG) kapott***
- ***Hegymeneti Asszisztens (HSA)***
- ***Hatfokozatú, lábbal kapcsolható erőátvitel váltóasszisztenssel és nyomatékhatárolós tengelykapcsolóval***

Az előző Gold Wing hathengeres boxermotorját kifinomult járáskultúra és rendkívüli erő jellemezte, alacsony fordulatszámon leadott hatalmas forgatónyomatéka és közvetlen gázreakciója gyorsan függővé tette a pilótát.

Hogy 1833 cm³-s egység karakterisztikája passzoljon a megújult futóműhöz, a Honda mérnökei átfogó fejlesztésnek vetették alá. A hatdugattyús, fekvőhengeres motorkonstrukció nem változott, a szelepek száma viszont megduplázódott – ezentúl hengerenként négy szelepen át zajlik a gázcsere. Ennek ellenére a hajtómű még kisebb lett, tömege pedig nem kevesebb, mint 6,2 kg-mal csökkent.

Csúcsteljesítménye 93 kW, azaz 126,48 LE (5 500 fordulat/percnel) lett, míg - 4 500 fordulat/percnel jelentkező - legnagyobb forgatónyomatéka 170 Nm. A módosítások több területet is érintettek, a furatátmérő például 74-ről 73 mm-re, a furatok közötti távolság pedig 9 mm-re csökkent. A jobb és bal hengersor hengereinél 4 mm-es dugattyúeltolás mérhető, a hengerhüvelyek immáron alumíniumból készülnek, a sűrítési viszony 10,5:1.

Az Unicam hengerfej szívószelepeit hagyományos (sikló), a kipufogókat pedig görgős szelephimbák mozgatják. A szelephimbák tengelye – a korábbi szelepemelő struktúrával szemben – immáron mindkét oldalon excenteres.

Az égéstér felső része is változott, tudniillik a kétszelepes hengerfejnél alkalmazott, kád formájú boltozat helyett immáron sík, döntött „föltető” zárja a hengert. A hatékonyság növelése céljából a szívócsatornák belső kialakítása örvénylésre sarkallja a benzin-levegő keveréket, a dugattyúszoknyák pedig molibdénbevonatot kaptak, hogy még nagyobb legyen az élettartam.

A korábbinál merevebb, erősebb főtengely SCM440H acélból készül, így a csapszegeltolás 4 mm-rel, az erőforrás hossza 33,5 mm-rel csökkenhetett. A főtengely fordulatszámot és dugattyúhelyzetet érzékelő szenzorja az erőforrás elejéről a hátuljára került, ezáltal a főtengely és az első borítás közötti távolságot 7 mm-rel mérsékelhették a mérnökök. Az új, kisebb frontrész kompakt, 197 x 219 mm-es, oldalra helyezett radiátorok beépítését vonta magával.

Az elektronikus gázmarkolatnak köszönhetően négyállású üzemmódkapcsolóval szerelhetők fel az új Gold Winget, ezt egészíti ki a kipörgésgátló (HSTC - Honda Selectable Torque Control), az elektronikus szabályozású felfüggesztés és a kettős kombinált fékrendszer (D-CBS - Dual Combined Brake System).

A **TOUR** üzemmód a kényelmet és a teljesítményt szolgálja. Ide kapcsolva 1:1 a gázmarkolat és a fojtószelep elfordulásának egymáshoz viszonyított aránya, a csillapítás és a fékerő-elosztás pedig az alapbeállításnak megfelelően működik.

SPORT üzemmódban maximális a gázmarkolat és a fojtószelep elfordulásának egymáshoz viszonyított aránya, a csillapítás feszesebb, és nagyobb fékerő jut a hátsó kerékre.

ECON állásra kapcsolva a lehető takarékosabbá válik a Gold Wing, a futómű és a fékerő-elosztó hangolása pedig könnyed túrázáshoz igazodik.

RAIN üzemmódban csúszós, nedves útburkolathoz idomul a teljesítmény, a gázmarkolat és a fojtószelep elfordulásának egymáshoz viszonyított aránya a lehető legalacsonyabb, a fékerő alapbeállítás szerint oszlik el, a csillapítás lágy.

A Honda Selective Torque Control mind a négy üzemmódban folyamatos, jó kontrollálható gyorsulást és biztos tapadást garantál.

A szimpla fojtószelepházat kettősre cserélték, egyúttal csökkentették a szívósor átmérőjét és falvastagságát, hogy még könnyebb legyen a Gold Wing. A szívósor fojtószelep és henger közötti térfogata szintén mérséklődött, így 10 %-kal gyorsabbá vált a levegőáramlás és a gázreakció.

A levegőszűrőházba két légbeömlőnyíláson át érkezik a levegő, egyik a motor jobb, másik a bal oldalán kapott helyett. A kétoldali „szívással” sikerült elérni, hogy a levegő örvénylő mozgást végezzen és ne csak egy kis részen, hanem a szűrő teljes felületén át áramoljon a motor irányába. Ez javítja a szűrés hatékonyságát, és kisebb az ellenállásból adódó veszteség is. Tudatos tervezőmunka eredménye a szívócsövek belső kialakítása is, tudniillik a motor – alsó fordulatszám-tartományban jelentkező – gázlengéseihez igazítja a levegőáramlást, ezáltal a legapróbb gázadásokra is gyorsan, komoly nyomatékkal válaszol az erőforrás.

A Gold Wing motorjának hangja és járáskultúrája mindig komoly vonzerőt jelentett. A két zajcsillapítót és egy rezonátorkamrát rejtő új rendszer felépítése megegyezik a korábbival, csupán az üvegszál szigetelést távolították el a kisebb tömeget szem előtt tartva.

A modell védjegyének is tekinthető mély basszus erőteljes hangzást kölcsönöz a modellnek, mindazonáltal nem engedi, hogy a hangerő zavaróvá váljon. A kipufogócsövek átmérője két hengernél 20 %-kal kisebb, mint a többinél, ennek köszönhető a hangtónusban, illetve -mélységben érzékelhető változás.

Az Integrált Indítogenerátor (ISG - Integrated Starter Generator) több feladatot is ellát: életre kelti az erőforrást, menet közben pedig áramot termel.

Mivel a kapcsolódási ponton alkalmazott csillapítóegység az ISG felől és a motor irányából érkező rezgéseket egyaránt továbbította, a korábbi, viszkós erőátvitel helyett íves rugóval és gumival ellátott, mechanikus szerkezetet szereltek be, amivel újabb 2,4 kg-ot spóroltak. A Honda igényességét bizonyítja, hogy hagyományos helyett ferde fogazású, csendes működésű fogaskerekek végzik a munkát.

Az ISG az Alapjárat-leállító Rendszer (IS) működését is halkabbá teszi, és a DCT, valamint az elektronikus gázmarkolat révén maga az indítás is roppant kifinomult. Az Alapjárat-leállító Rendszer három másodpercnyi üresjáratit üzemet követően automatikusan leállítja az erőforrást, majd a gázmarkolat elfordítására azonnal újraindítja.

Az intelligens rendszer gázadásnál késlekedés nélkül működésbe hozza a DCT tengelykapcsolóját, így csökkent a gázadás és az indulás közötti időtartam. A hirtelen reakciók elkerülése végett az elektronikus gázmarkolat vezérlőegysége ügyel rá, hogy a fojtószelep szögállása egyenletesen változzon és mindig lineárisan épüljön fel a teljesítmény. Az Alapjárat-leállító Rendszer, amit nevezhetünk „Start&Stop”-nak nemcsak a kormány bal oldalán elhelyezett gombbal kapcsolható be és ki, hanem a folyadékkristályos kijelzőn megjelenő menürendszerben is.

Nagyban növeli a kényelmet és a használati értéket a hagyományos és a DCT váltóval felszerelt modellhez is elérhető a Hegymeneti Asszisztens (HSA), ami emelkedőn és lejtőn állva rögzíti a motorkerékpárt, amíg a vezető nem engedi ki a kuplungot és húzza meg a gázt. Működésének lényege, hogy ha a vezető behúzza tartja a fékkart, az ABS-modul eltárolja a hátsó féknyeregbe ható hidraulikus nyomást, és egy ideig (kb. három másodpercig) megőrzi, hogy a Gold Wing ne guruljon előre vagy hátra a meredélyeken. Ha a HSA aktív, apró visszajelző-lámpa világít a műszeregységen.

Az új, hatfokozatú váltóval alacsonyabb fordulatszámokon halad a Gold Wing 100 km/óránál, mint a korábbi, ötfokozatú egységgel. A váltó és a tengelykapcsoló közé „csillapítóbütyköt” helyeztek, így elkülönül a tehetetlenségi nyomaték, csökken a zaj, javul a váltóérzet és nő az élettartam.

A hidraulikus kuplungasszisztens helyét bütykös asszisztens és nyomatékatárolós tengelykapcsoló (ti. csúszókuplung) vette át, ezáltal 20 %-kal csökkent a kuplungkar behúzásához szükséges erő, finomabbá váltak a visszakapcsolások és még magasabb minőségérzetet keltenek a váltások. A tolatófokozat működése megegyezik a Honda Gold Wing előző generációjánál alkalmazottal.

3.4. Duplakuplungos Automatikus Váltó (DCT)

- ***Harmadik generációs, hétfokozatú DCT***
- ***Kifinomult, halk és villámgyors sebességváltások***
- ***Séta üzemmódban a Gold Wing képes lassan előre vagy hátra gurulni***
- ***A DCT működése szintén a négyállású menetüzemmódnak megfelelően változik***

A Honda által kidolgozott dupla kuplungos automatikus váltó (DCT) remekül passzol a Gold Wing motorjához, különösképpen, hogy a 2018-as modellévre továbbfejlesztették a hamamatsuiak. A harmadik generáció már hétfokozatú, így a hosszú távú utazások eszményi partnere, ráadásul minden eddiginél gyorsabban és kifinomultabban kapcsol, sőt több fokozata ellenére könnyebb a korábbi egységénél.

Mivel a DCT egy szempillantás alatt, rángatás nélkül kapcsolja a fokozatokat, nem meglepő, hogy pár perc alatt megszokják a tulajdonosok. A rendszer két tengelykapcsolót használ, az egyik az 1., a 3., az 5. és a 7., a másik pedig a 2., a 4. és a 6. fokozatokért felelős. Előbbi tengelye üreges, ezen belül fut az utóbbi tengelye, hogy minél kisebb legyen a szerkezet.

A tengelykapcsolókat különálló elektrohidraulikus rendszer működteti, a rendszer pedig azért gyors, mert a következő fokozatot mindig „előkészíti” a váltó, s azonnal kapcsolja, ha a pilóta vagy a vezérlőelektronika kiadja az utasítást. Ilyenkor az elsődleges kuplung oldásával egy időben kapcsolódik a másodlagos tengelykapcsoló, ennek köszönhető a szélesebb, rángatás nélküli váltások.

A DCT egyik legnagyobb előnye, hogy tulajdonképpen a teljesítményleadás megszakítása nélkül kapcsol, alig befolyásolja tehát a hátsó kerék forgását, a motor pedig éppoly közvetlennek érződhet, mint a hagyományos váltóval felszerelt gépek. Mindemellert tartósabb is a klasszikus, lábbal kapcsolható szerkezeteknél, hiszen a felhasználó nem tud félreváltani és a kuplungtárcsák „megégetésére” sincs lehetősége. Az már csak hab a tortán, hogy DCT-vel sokkal kevésbé fárasztó akár a városi motorozás, akár a túrázás.

Az alsó sebességfokozatoknál rövidek az áttételek, hogy kisebb legyen a váltások okozta rántás, míg felkapcsolva egyre nagyobbak, hogy autópálya-tempónál is alacsony legyen a motor fordulatszáma. Bármely sebességtartományban is halad a Gold Wing, a kapcsolások a legmagasabb minőségérzetet nyújtják, hiszen rendkívül csendes és egyenletes a harmadik generációs DCT működése. Ez egyebek mellett a léptetővilla és a mozgatókar végére szerelt zajcsillapító gumik jótékony hatásának köszönhető.

A kuplung és a váltótengely közé szerelt csillapítórugó feladata, hogy feleméssze a forgásiránynak megfelelő nyomatékot, ezáltal csökkentse a működési zajt és a tengelykapcsoló, valamint a váltótengely közötti kapcsolódási hangot a váltások közben.

Az új Gold Wing DCT váltója ún. Séta üzemmóddal segíti a manőverezést. Ide kapcsolva 1,8 km/órás sebességgel gurulhat előre és 1,2 km/órával hátra a motor, annak megfelelően, hogy a kormány bal oldalán található +/- gomb melyikét nyomja meg a vezető.

A DCT fő váltótengelye üreges, ennek belsejében kapott helyet a másodlagos tengely. Előbbin a páros fokozatok fogaskerekei sorakoznak, s **lánccal kapcsolódik a belső tengelyhez**, méghozzá az előtétengely fogaskerekeinek közbeiktatásával. Ez az építésmód a külső tengelyre ruházza a tolatótengely feladatát, így nincs szükség külön tolatótengelyre, tehát sokkal kisebb és könnyebb a szerkezet.

A Séta üzemmód aktiválásával a DCT tengelykapcsolói a különféle irányokért felelnek: az egyes kuplung hátra, a kettes előre mozdítja a gépet. Emellett nincs szükség váltogatásra, elég a kuplungot kezelni a manőverekhez. Az elektronikus gázmarkolat a kuplung ellenőrzésével folyamatosan szabályozza a sebességet, ugyanakkor állandó motorfordulatot és könnyű kezelhetőséget biztosít minden helyzetben.

A DCT működése az aktuális menetüzemmóddhoz idomul. A motorkarakterisztika, a teljesítményleadás jellege és a futómű-beállítás pontosan olyan, mint az MT modell esetében, de a DCT kivitel még élvezetesebbé teszi a motorozást.

TOUR üzemmódban kifinomult tengely- és fokozatkapcsolás jellemzi a rendszert, s már alacsony fordulatszámon felvált az erőátvitel.

SPORT üzemmódban közvetlenebb a tengelykapcsolás, a felváltások pedig közepes fordulatszámon történnek.

ECON üzemmódban kifinomult a kuplungkezelés, az elektronika helyzettől függően az alsó és a középső fordulatszám-tartományban vált fel és az alapbeállításoknak megfelelő a fokozatkapcsolások jellege.

RAIN üzemmódban kifinomult a kuplungkezelés, az elektronika helyzettől függően az alsó, a középső vagy a felső fordulatszám-tartományban vált fel és lassabbak a fokozatkapcsolások.