

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

05 janvier 2021

21YM HONDA GL1800 GOLD WING „TOUR“



Référence incontestée de son segment, la Gold Wing « Tour » a été intégralement redessinée en 2018 avec -entre autres-, une réduction drastique du poids, une nouvelle suspension avant à double triangle et un nouveau 6 cylindres à plat avec transmission DCT à 7 rapports optionnelle. Le reste de l'équipement est à la hauteur de la réputation de la machine avec une instrumentation à écran TFT 7 pouces, un système de navigation par gyrocompas, la compatibilité avec les plateformes Apple CarPlay™ et Android Auto™, une bulle à réglage électrique, un système de démarrage sans clef Smart Key, 4 modes de conduite, un système de contrôle de couple HSTC et une assistance de démarrage en côte.

Pour 2021, la Gold Wing « Tour » revient avec une capacité de bagagerie augmentée, un nouveau matériau de selle, un siège passager plus confortable et un système audio optimisé.

Prix et disponibilité:

Manuel : 33'890.- mi mars

DCT: 39'160.- fin février

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Caractéristiques techniques

1. Introduction

La Honda Gold Wing, depuis sa première apparition sous la forme d'une routière basique en 1975, a toujours représenté une sorte d'aboutissement en matière de voyage à deux roues. Depuis cette date, la Gold Wing n'a eu de cesse que de s'améliorer, gagnant en gabarit et en cylindrée, se forgeant au fil du temps une réputation durable et incontestée de qualité, de luxe et de confort.

En 2018, en réaction à l'évolution du marché et des utilisateurs, l'équipe en charge du développement de la Gold Wing 2018 a choisi d'adopter une trajectoire radicalement différente dans ce que devait être le futur de cette moto iconique. Ainsi, la moto est entièrement redessinée, devenant plus mince, plus légère et plus agile - en un mot plus « moto » - tout en confortant encore son statut de vitrine technologique en adoptant des équipements supplémentaires tels que la transmission à double embrayage DCT à 7 rapports. La Gold Wing devient ainsi plus attrayante, en particulier pour une nouvelle génération d'utilisateurs, plus jeunes, qui n'avaient jamais envisagé la Gold Wing comme un choix possible sous sa définition précédente.

En 2020, la Gold Wing « Tour » va connaître sa première évolution, avec l'adoption de feux antibrouillard et de poignées passager plus larges et des améliorations touchant les suspensions et l'agilité à basse vitesse.

Aujourd'hui, pour le millésime 2021, la bagagerie gagne en capacité, le confort du passager est amélioré et le système audio est optimisé, renforçant la légende de cette machine unique.

2. Caractéristiques principales

En 2018, moteur et partie-cycle ont été redessinés conjointement, ce qui a permis de créer une moto plus compacte et de déterminer une position de conduite plus en avant. Pour cela, le cadre en aluminium a été construit autour d'une suspension avant à double triangle qui permet au moteur d'être positionné plus en avant et à la roue d'adopter un déplacement plus vertical. Il en résulte un amortissement particulièrement bien contrôlé et une stabilité de très haut niveau grâce à des frottements diminués et à une rigidité accrue. À noter que la fonction d'amortissement des suspensions – avant comme arrière - peut être réglée électriquement.

Optimisé dans ses dimensions, le six cylindres à plat 24 soupapes n'a rien perdu de sa puissance, de son couple ni de sa force et de sa rondeur si caractéristique. L'adoption d'une commande de gaz à contrôle électronique permet au pilote de profiter de quatre modes de conduite (Tour, Sport, Econ et Rain) tandis que les réglages de suspension et les réactions du système de freinage combiné D-CBS (Dual Combined Brake System) varient selon le mode de conduite sélectionné. Le système d'assistance au démarrage en côte HSA (Hill Start Assist) et le système de coupure automatique du moteur à l'arrêt Idling Stop (version DCT/Airbag) participent à la facilité d'utilisation de la moto et améliorent son efficacité énergétique. Le système de contrôle de couple HSTC assure quant à lui l'adhérence de la roue arrière.

La boîte de vitesses à commande manuelle dispose de six rapports tandis que la version équipée du système Honda à double embrayage DCT (Dual Clutch Transmission) se caractérise par ses 7 rapports et par un fonctionnement adapté au mode de conduite sélectionné (sensations, rapidité et régime de passage des rapports en montée comme au rétrogradage...). La version à boîte manuelle dispose du même système de marche arrière que les Gold Wing des générations précédentes

Au-delà des caractéristiques techniques, une sensation de liberté et de plaisir de conduite est associée à la Gold Wing Tour, avec des performances équilibrées par un niveau de confort et de relaxation encore plus élevé. La selle est exceptionnellement confortable, les formes du carénage aérodynamique dirigent le flux d'air autour de l'équipage tandis que la hauteur de la bulle peut être ajustée électriquement. Enfin, les équipements tels que le système de démarrage sans clé Smart Key, l'Apple CarPlay, l'Android Auto ou la connectivité Bluetooth ajoutent encore aux aspects pratiques.

Pour 2021, la GL1800 Gold Wing Tour est disponible dans les coloris suivants :

- Noir métallique Gunmetal

- Rouge Candy Ardent (uniquement en version DCT)

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Style & équipement

- *Des formes tendues et contemporaines qui dévoilent la partie inférieure de la machine*
- *Une grande capacité de chargement avec un top-case porté à 61 litres*
- *Un nouveau matériau de housse de selle, angle du dossier passager modifié*
- *Une qualité audio augmentée*
- *Une bulle réglable électriquement en hauteur et en inclinaison*
- *Un régulateur de vitesse associé à une commande de gaz électronique Throttle By Wire (TBW)*
- *Un écran TFT de 7 pouces affichant les informations audio et les données de navigation*
- *Les systèmes Apple CarPlay et Android Auto qui permettent la connectivité avec un téléphone portable*
- *Un éclairage à LED et des clignotants à arrêt automatique*
- *Un système de démarrage sans clef Smart Key pratique pour la mise du contact et l'accès à la bagagerie.*
- *2 prises USB Type-C*

La Gold Wing Tour présente une silhouette unique dont la vocation GT est contrebalancée par les réelles capacités dynamiques de la partie-cycle et du moteur. Un ensemble complété par un niveau de qualité exceptionnel - mais habituel pour une Gold Wing - en termes de matériaux, d'assemblage et de finition. Audacieuse et associée à un carénage aux dimensions compactes, la face désormais portée vers l'avant constitue une signature visuelle nouvelle et énergique.

Esthétiquement, la ligne maîtresse de l'habillage court de l'avant à arrière de la machine, marquant clairement la différence de fonction entre les parties supérieures et inférieures du carénage et mettant en valeur la réduction des dimensions générales de la moto. L'élément central reste le carénage avec ses surfaces à la fois plates et tendues qui

contraste avec le soin et les détails portés à l'aérodynamique et à l'image de performance.

Autres caractéristiques remarquables de la Gold Wing, sa suspension avant à double triangle mais aussi son moteur six cylindres à plat et ses échappements dans toute leur beauté fonctionnelle. Considérés comme un tout, ces éléments déterminent un style unique souligné par un incroyable niveau de technicité et d'équipement, en particulier électronique.

Les concepteurs de la Gold Wing ont largement travaillé sur le confort, la gestion de la chaleur dégagée par le bloc-moteur et, plus globalement, la gestion des flux d'air qui sont efficacement canalisés autour du pilote et de son passager.

La bulle est réglable électriquement, en continu en hauteur et en inclinaison grâce à une commande placée au guidon gauche. Ce dispositif offre une excellente protection contre le vent, tant au pilote qu'à son passager. Afin de répondre aux exigences individuelles, la liste des accessoires propose une bulle plus grande, des déflecteurs réglables pour les bras et le haut du corps ainsi que des déflecteurs fixes pour les jambes et les pieds.

Concernant l'agencement de la selle, le pilote et le passager sont séparés, ce qui permet au pilote de profiter de la conduite tandis que le passager a tout loisir de se reculer pour jouir du confort. L'assise du pilote est confortable et offre un bon maintien tout en permettant de poser aisément les pieds au sol.

Pour 2021, le pilote et le passager profitent d'un nouveau matériau de housse de selle façon daim et cuir synthétique alors que l'angle du dossier passager passe de 16 à 23° pour plus de relaxation.

L'intégralité de l'éclairage de la Gold Wing est confiée à des LED. La partie inférieure de chaque optique avant comprend 5 petites lentilles qui génèrent une signature visuelle originale tandis que la partie supérieure de l'optique est réservée aux feux de route. Les rétroviseurs intègrent les clignotants dont le rappel s'effectue automatiquement : le système compare la différence de vitesse entre les roues avant et arrière et calcule le moment opportun pour couper les clignotants en fonction de la situation.

En ce qui concerne le régulateur de vitesse, la vitesse prédéterminée grâce à la commande située sur commodo droit est affichée sur le coin inférieur gauche du compteur de vitesse. Grâce au système TBW, le fonctionnement du régulateur est progressif lorsqu'il s'agit d'atteindre la vitesse déterminée, en particulier lorsque l'on est en montée.

Sur les versions à boîte mécanique, une simple action sur l'embrayage, les freins ou la

poignée des gaz déconnecte le régulateur de vitesse. Dans le cas des modèles à double embrayage DCT, lorsque l'on est en mode entièrement automatique (AT), si le régulateur est enclenché et que l'on coupe les gaz, le retour à la vitesse programmée déclenche automatiquement l'application d'un programme de changements de rapports approprié.

L'opulence des équipements induit un tableau de bord unique. L'instrumentation se distingue par un traitement bicolore, avec des fonds de compteurs sombres qui contrastent avec des cerclages métallisés. L'éclairage et la lisibilité sont assurés par des diodes.

Placé en position centrale, l'écran couleur à matrice active TFT de 7 pouces affiche les informations des systèmes audio et de navigation mais aussi les données du système de contrôle de couple et les réglages de suspensions. Ces différentes informations sont réparties dans des secteurs différents de l'écran, ce qui permet au pilote d'y avoir accès d'un seul coup d'œil.

La luminosité de l'instrumentation s'ajuste automatiquement en fonction des conditions ambiantes (avec une intensité maximale de 1 000 cd) mais le pilote peut aussi choisir entre 8 niveaux de luminosité différents. La pression des pneumatiques est également affichée sous forme de graphe dans la partie inférieure gauche de l'écran.

À la base de la console centrale qui accueille le système de démarrage sans clef Smart Key se trouve le nouveau logo Gold Wing dont la présentation chromée et en relief associe la force et la dignité d'une tête de lion avec la majesté des ailes d'un aigle. Cette console centrale active tous les systèmes de la moto et intègre également la clé de contact d'urgence. L'allumage et le blocage de direction peuvent être activés ou désactivés avec la Smart Key ou en l'éloignant de la machine.

Pour 2021, le volume du top-case gagne 11 l, portant la capacité totale de transport à 121 litres. Le principe d'ouverture de la bagagerie (assistée par des vérins) est simple ; Lorsque la Smart Key est dans le champ de détection de la moto, une simple pression sur un bouton permet de déverrouiller les valises latérales. Il est également possible de débloquer temporairement l'accès à la bagagerie grâce à un bouton présent sur la Smart Key. Par ailleurs, le fait de presser quelques secondes le bouton d'appel de la Smart Key se traduit par la mise en fonction des clignotants, ce qui permet d'identifier sa machine au milieu d'un parking ou de vérifier que le verrouillage s'est bien effectué.

La Gold Wing Tour est compatible avec les systèmes Android Auto et Apple CarPlay qui permet au pilote de profiter des informations personnelles contenues dans son téléphone portable, répertoire téléphonique ou liste de séquences musicales par exemple. La

connectivité Bluetooth est possible tandis que deux prises USB sont accessibles.

Pour 2021, les haut-parleurs du système audio ont été optimisés de manière à offrir une qualité sonore de tout premier niveau. Le passager dispose d'une commande déportée afin de profiter encore mieux du plaisir de voyager à bord ; les commandes sont disposées sur la partie supérieure de la valise droite et permettent d'intervenir sur le volume, la source et l'avance rapide lorsque cela est possible.

La navigation s'effectue via l'écran couleur TFT de 7 pouces placé en position centrale. Le système de guidage dispose désormais d'un gyrocompas, ce qui signifie que la navigation peut se poursuivre même à l'intérieur d'un tunnel. L'annulation d'un point de passage ou l'activation d'une commande de type "retour au domicile" est désormais possible tout en conduisant. Les cartes ont été mises à jour ainsi que la possibilité pour l'équipage d'entrer jusqu'à 99 différents points d'intérêts pour profiter au mieux de son voyage.

La capacité du réservoir de carburant est de 21 litres avec une consommation moyenne de 5,5 l/100 km.

3.2 Partie cycle

- ***Cadre aluminium double poutre***
- ***Suspension avant à double triangle et suspension arrière monobras***
- ***Lois d'amortissement adaptées au mode de conduite sélectionné***
- ***Réglage électrique de la précharge du ressort arrière***
- ***Système de freinage D-CBS (Dual-Combined Braking System) avec antiblocage ABS***

Le cadre en aluminium moulé de la Gold Wing Tour a été dessiné afin d'enserrer le moteur au plus près. Son épaisseur structurelle a été calculée dans chaque zone afin d'offrir un comportement stable et confortable, que l'on soit au ralenti ou à haute vitesse, en ville ou sur autoroute.

Outre le fait de permettre à la roue avant d'être efficacement déportée vers l'avant lorsque la suspension est en butée d'enfoncement, un autre bénéfice de l'architecture à double triangle est la réduction des frottements qu'une suspension télescopique conventionnelle génère lorsque les tubes plongeurs travaillent dans les fourreaux. Des roulements sont utilisés sur tous les axes de suspension ou de direction, réduisant encore les frottements.

La fonction de direction – via la suspension à double bras – étant également dissociée de la fonction d'amortissement -assurée par un mono-amortisseur-, la Gold Wing est très agile et facile à diriger. De plus, une barre de direction transversale brevetée relie le guidon au train avant par des biellettes. La position du pivot de direction procure une sensation entièrement naturelle au pilote.

Les valeurs géométriques de la partie cycle sont fixées à 30,5° pour la chasse et 109 mm pour la traînée, avec un empattement de 1 695 mm. La Gold Wing affiche un poids de 385 kg en ordre de marche pour la boîte manuelle standard et 390 kg pour la boîte DCT.

Le double système de freinage combiné D-CBS répartit de manière optimale la puissance de freinage entre les roues avant et arrière. Le recours à un modulateur unique intégré directement dans l'unité de contrôle électronique de l'ABS permet de limiter le poids. Ce système fonctionne en phase avec le mode de conduite choisi, optimisant la sécurité. À l'avant, les deux disques de \varnothing 320 mm sont mordus par des étriers à 6 pistons tandis qu'à l'arrière, le disque de \varnothing 316 mm est coiffé par un étrier à 3 pistons.

La Gold Wing dispose d'un bras oscillant de type Pro-Arm relié au cadre par le côté gauche, le côté droit servant d'accès pour la maintenance.

Cette architecture permet de modifier le niveau et la distribution des contraintes appliquées aux platines de l'axe de bras oscillant et, par conséquent, de "libérer" la forme et l'implantation de ce composant essentiel. La machine est plus facile à contrôler, avec une stabilité accrue. Le recours au système de démultiplication variable Pro-Link garantit la progressivité de fonctionnement et le confort de la suspension. Dans le détail, les biellettes du système sont équipées de joints à rotules, supprimant les contraintes en torsion.

Les réglages de suspensions avant comme arrière s'effectuent électriquement, notamment en fonction du mode de conduite sélectionné et grâce à de petits moteurs qui font varier le diamètre des passages d'huiles.

La précharge du ressort arrière est également réglable, indépendamment des modes de conduite ; quatre modes sont proposés en fonction de la charge, du plus souple au plus dur : pilote seul, pilote avec bagages, pilote et passager, pilote et passager avec bagages. Les réglages sont affichés sur l'écran numérique et modifiable grâce à une commande

3.3 Motorisation

-

- *Six cylindres à plat simple arbre à cames en tête et 24 soupapes*
- *Système d'accélérateur à commande électronique TBW (Throttle By Wire) offrant 4 modes de conduite*
- *Modes de conduite intervenant sur le système de contrôle de couple HSTC, les réglages de suspensions et la puissance du freinage*
- *Système d'arrêt automatique "Idling Stop" et système d'alternodémarrage ISG (Integrated Starter Generator) sur la version DCT*
- *Système d'assistance de démarrage en côte HSA (Hill Start Assist)*
- *Boîte manuelle à six rapports avec embrayage à glissement limité*

-
-
L'une des signatures marquantes de la Gold Wing depuis 2002 était sa motorisation à six cylindres à plat qui se caractérisait par une douceur de fonctionnement jamais égalée, par un couple omniprésent dès les plus bas régimes et par une sensation de puissance qui pouvait rapidement devenir addictive.

Redessinée en 2018, la partie-cycle accueille un moteur également revue de fond en comble à la même époque. S'il conserve sa position horizontale dans le cadre, le bloc de 1 833 cm³ revendique désormais 4 soupapes par cylindre tout en étant beaucoup plus compact et 6,2 kg plus léger.

La puissance maximale de 93 kW est délivrée à 5 500 tr/min tandis que le couple de 170 Nm est atteint à 4 500 tr/min. La valeur d'alésage est de 73 mm (comme la course) et le rapport volumétrique est établi à 10,5 : 1. Les bancs de cylindres gauches et droits sont désaxés de 4 mm tandis que les chemises sont en aluminium.

Les culasses Unicam – les soupapes d'admission sont actionnées par des linguets, les soupapes d'échappement par des culbuteurs, les deux entraînements partageant le même axe.

Les chambres de combustion présentent une forme en toit caractéristique des distributions 4 soupapes, avec des conduits d'admission dessinés de façon à optimiser le flux de mélange admis et, par conséquent, l'efficacité. Les jupes de pistons reçoivent un traitement de surface au molybdène afin de réduire les frottements.

L'adoption d'un accélérateur à commande électronique de type Throttle By Wire (TBW) s'accompagne, pour le pilote, de la possibilité de choisir entre 4 modes de conduite qui interviennent sur le comportement du moteur ainsi que sur la façon dont la puissance est délivrée. La force d'amortissement des suspensions et les caractéristiques du double freinage combiné D-CBS font également partie des paramètres qui évoluent en fonction du choix du mode de conduite.

Le mode "Tour" est le mode de base lorsque l'on parle de confort et de puissance. Il offre une transmission directe et intégrale de la puissance alors que les suspensions fonctionnent sur une base " Standard", tout comme la répartition de la force de freinage entre l'avant et arrière.

Le mode "Sport" augmente le ratio "action sur la poignée des gaz/ouverture du papillon",

ce qui se traduit par des accélérations plus vives. Les suspensions sont également plus fermes tandis que la pression de freinage est davantage reportée sur l'arrière.

Le mode "Econ" est celle qui procure la meilleure économie de carburant et le pilotage le plus facile avec un ratio abaissé. Les suspensions et le freinage conservent les paramètres standards.

Enfin, le mode "Rain" régule légèrement les performances afin de s'adapter aux conditions d'adhérence plus faibles en cas de pluie. Le ratio évoqué plus haut est encore abaissé, le freinage est calibré sur "Standard" tandis que le fonctionnement des suspensions est assoupli.

Deux prises d'admission d'air ont été aménagées, l'une placée à l'avant gauche et l'autre à l'arrière droit. Cette conception permet de générer un tourbillon de la colonne d'air admise et, en conséquence, une exploitation plus efficace de toute la surface du filtre à air et une réduction de la résistance. La forme intérieure de chacune de ces tubulures a été optimisée afin de correspondre aux pulsations du moteur dans la zone des bas régimes, améliorant là encore la réactivité et le couple dès les plus faibles ouvertures des gaz. Un corps d'admission unique autorise une augmentation de la vitesse du flux d'air et par une meilleure réactivité du moteur.

La signature sonore de la Gold Wing Tour apparaît ainsi à la fois rauque et puissante, sans bruit excessif. Par rapport à l'ancienne génération, la section des collecteurs a cependant été réduite de 20 % sur deux des six cylindres afin de jouer sur la profondeur et le volume sonore.

Le système ISG (Integrated Starter Generator) combine l'alternateur et le démarreur en un composant unique, l'alternateur faisant office de démarreur. Le poids de l'ensemble du système est ainsi réduit d'environ 2,4 kg. Les pignons d'entraînement de l'alternateur-démarreur sont à taille hélicoïdale, réduisant les bruits mécaniques.

Grâce à la présence de l'ISG, de l'accélérateur à commande électronique TBW (Throttle By Wire) et de la transmission à double embrayage DCT, la Gold Wing dispose du système d'arrêt automatique "Idling Stop d'arrêt" dont la première caractéristique – notamment en version DCT- est une séquence de démarrage ultra-douce et silencieuse. Lorsque la moto est arrêtée (feu rouge par exemple), le moteur se coupe automatiquement après 3 secondes. Il suffit alors au pilote de tourner légèrement la poignée des gaz pour que le moteur redémarre instantanément.

Le système fonctionne de manière à ce qu'une pression hydraulique soit déjà appliquée à la canalisation d'huile qui active l'embrayage dédié au démarrage. Ainsi, l'intervalle de

temps entre le moment où le pilote ouvre les gaz et le moment où l'embrayage "colle" est-il réduit au maximum. Afin de lisser tout à-coups éventuels, le système d'accélérateur à commande électronique TBW conditionne une ouverture progressive du papillon des gaz, renforçant encore la légende de la Gold Wing en termes de douceur et de puissance à l'accélération. Le système de coupure automatique au ralenti peut être activé ou désactivé à partir d'une commande placée sur le guidon droit.

Sur une machine conventionnelle, les démarrages en côte induisent obligatoirement l'utilisation coordonnée des freins, de l'embrayage et de l'accélérateur. Le tout avec un dosage qui dépend notamment de l'inclinaison de la pente. Afin de faciliter cette manœuvre, la nouvelle boîte mécanique ainsi que la version DCT adoptent le système d'aide au démarrage en côte HSA (Hill Start Assist).

Si l'on s'arrête dans une pente, une action rapide sur le levier ou la pédale entraîne une mise sous pression de l'étrier arrière par le modulateur du système antiblocage ABS. Au moment de repartir, même si les commandes sont relâchées, la pression hydraulique est maintenue pendant environ 3 secondes, le temps d'ouvrir les gaz et de doser l'embrayage. Durant toute cette phase, le témoin lumineux HSA est actif afin d'informer le pilote.

La version à boîte manuelle 6 rapports est équipée d'un amortisseur de couple à came logé entre l'embrayage et la transmission, séparant les différentes masses d'inertie, limitant le bruit et améliorant la douceur et l'efficacité de la sélection. Un embrayage à glissement assisté par came (autorisant un nombre réduit de disques) remplace l'ancien embrayage à commande hydraulique. La résistance au levier est diminuée d'environ 20 % alors que les passages de rapports s'effectuent avec encore plus de douceur. Ce nouveau système d'assistance contribue également à la qualité du ressenti de la sélection lorsque l'on descend les rapports.

-

3.4. Transmission à double embrayage DCT (Dual Clutch Transmission)

- ***Troisième génération de DCT à 7 rapports***
- ***Passages des rapports doux, silencieux et rapides***
- ***Mode "manœuvre" permettant à la machine de progresser en avant et en arrière à très faible allure***
- ***Modes de conduite prenant en compte les caractéristiques du DCT pour une meilleure réactivité***
- ***Maniabilité optimisée à basse vitesse***

Honda a vendu en Europe plus de 140 000 machines équipées de la technologie DCT depuis son apparition sur la VFR1200F en 2009.

Le système DCT permet des passages de rapports -montée ou descente- rapide et en toute fluidité. Il fait appel à deux embrayages distincts, le premier intervenant lors des démarrages et sur les rapports de transmission impairs (1^e, 3^e, 5^e et 7^e), le second sur les rapports pairs (2^e, 4^e et 6^e). Afin de gagner en compacité, les arbres de ces 2 embrayages sont agencés de manière concentrique.

Chaque embrayage est contrôlé indépendamment par son propre circuit électrohydraulique. Lors d'un changement de rapport, le système présélectionne déjà le rapport suivant sur l'embrayage "inactif". L'embrayage "actif" est alors désengagé alors que, simultanément, l'autre est embrayé.

Le résultat est un changement de vitesse rapide et sans à-coups. De plus, comme les deux packs d'embrayages transfèrent le couple d'un rapport à l'autre avec une interruption minimale vers la roue arrière, les changements de vitesse minimisent le tangage de la machine et améliorent le confort pour le passager. Les avantages supplémentaires incluent la durabilité (les crabots ne peuvent plus être endommagés par des passages de rapports ratés par exemple), l'impossibilité de caler, le stress réduit lors de la conduite en ville et une fatigue limitée pour le pilote.

Le système DCT propose 2 philosophies de conduite différentes : un mode Automatique avec des cartographies de passage de rapports préprogrammées en fonction de la vitesse, du rapport engagé et du régime moteur, et un mode Manuel qui permet au pilote de changer les rapports grâce aux palettes disposées au guidon gauche.

La Gold Wing DCT fait appel à la troisième génération du système, la première à comporter 7 rapports avec l'objectif de répondre spécifiquement à une utilisation de tourisme à longue distance avec une douceur extrême ainsi que des passages de rapport rapides. La transmission à double embrayage DCT est également optimisée afin d'améliorer le comportement à basse vitesse avec des rapports courts pour réduire les à-coups. Lorsque l'on atteint des vitesses plus élevées, les rapports sont davantage espacés afin de limiter le régime moteur. Quelle que soit l'allure, le confort de conduite et d'utilisation est optimal, notamment lors du passage des rapports.

Les bruits de sélection et les à-coups de transmission ont été réduits à leur plus simple expression au cours du développement de cette troisième génération de DCT. Des silentbloks placés sur les fourchettes de sélection ainsi que sur l'axe principal permettent de réduire notablement les bruits qui pouvaient apparaître lors du changement de rapports. Dans le même objectif, un amortisseur à ressort a été installé entre l'embrayage et l'arbre primaire afin d'absorber le couple en rotation et de limiter ainsi les chocs et le bruit lors du

passage des rapports.

La Gold Wing DCT propose également un mode "manœuvre" qui lui permet d'avancer à la vitesse de 1,8 km/h en marche avant et de 1,2 km/h en marche arrière. Cette fonction est accessible par une commande de type +/- placée sur le guidon gauche.

Au niveau des arbres primaires concentriques, l'arbre primaire externe associé aux engrenages pairs est connecté à l'arbre primaire interne grâce à une chaîne par l'intermédiaire des pignons de l'arbre de boîte secondaire. Cet agencement confère à l'arbre primaire externe le rôle d'arbre d'entraînement de la marche arrière, ce qui permet d'obtenir un système de marche arrière à la fois léger et compact, sans avoir recours à aucun arbre spécifique.

Lorsque le mode "manœuvre" est activé, les 2 embrayages sont sollicités, le premier dédié à l'entraînement en marche avant, le second pour reculer. De cette façon, se déplacer à très faible vitesse avec la moto vers l'avant ou vers l'arrière est désormais possible sans avoir besoin d'engager un rapport. De plus, le système d'accélérateur électronique TBW contrôle la vitesse en agissant très précisément sur l'engagement de l'embrayage ainsi que sur le régime moteur. Ceci permet de garantir la maîtrise de la situation en toute sécurité, quelles que soient les conditions.

Les quatre modes de conduite interfèrent également avec le fonctionnement du double embrayage DCT. Tous ces modes exploitent les mêmes qualités moteur et interviennent sur les mêmes réglages (suspensions, freinage, couple...) mais y ajoutent les spécificités de la transmission DCT. Ainsi, en mode automatique AT, le mode "Tour" retient les réglages DCT standards en ce qui concerne le fonctionnement de l'embrayage et le passage des rapports, notamment avec une plage de régime étendue pour le passage des rapports. A contrario, le mode "Sport" se caractérise par un engagement plus direct de l'embrayage avec des passages de rapports plutôt concentrés entre les mi et les hauts régimes.

Le mode "Econ" propose un engagement progressif de l'embrayage, des passages de rapports plutôt concentrés sur les bas et les moyens régimes, le ressenti de la sélection restant dans la plage standard. Enfin, toujours en mode automatique AT, le mode "Rain" fonctionne également avec un embrayage réglé sur "progressif", des passages de rapport répartis entre les bas et les hauts régimes et une sélection également progressive.

GL1800 Gold Wing Tour 2021

Moteur

Type	6 cylindres à plat opposés, 4 temps, simples ACT et 24 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	1 833 cm ³
Alésage x Course	73 x 73 mm
Rapport volumétrique	10,5 à 1
Puissance maxi.	93 kW à 5 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	170 Nm à 4 500 tr/min (95/1/EC)
Capacité d'huile	4,4 litres (BM6) / 5,6 litres (DCT)

Alimentation

Carburateur	Injection électronique PGM-FI avec starter automatique
Corps d'injection	50 mm
Capacité de carburant	21,1 litres
Consommation	5,5 l/100 km
Filtre à air	Cartouche

Système électrique

Allumage	Digital transistorisé avec avance électronique
Démarrage	Électrique ou Alternateur-démarrageur (DCT)
Batterie	12 V/20 Ah
Alternateur	12 V/120 Ah

Transmission

Embrayage	- Multidisque en bain d'huile à glissement assisté, commande manuelle (BM)
	- Double embrayage multidisque en bain d'huile (DCT)
Boîte	- 6 rapports en prise constante dont 1 surmultipliée (BM6)
	- 7 rapports avec marche AR (DCT)
Transmission finale	Arbre et cardans

Cadre

Type	Double poutre en aluminium, type Diamant
------	--

Partie cycle

Dimensions (L x l x H) 2 615 x 925 x 1 430 mm (Tour BM6)
2 615 x 905 x 1 430 mm (Tour DCT)

Empattement 1 695 mm

Angle de chasse 30,50°

Traînée 109 mm

Hauteur de selle 745 mm

Garde au sol 130 mm

Poids en ordre de marche 385 kg (Tour BM6)

390 kg (Tour DCT)

Rayon de braquage 3,4 m

Suspensions

Type Avant Double triangle avec monoamortisseur, réglable électriquement en hydraulique (selon mode de conduite).

Arrière Pro-Link avec monoamortisseur réglable électriquement en précharge et hydraulique (selon mode de conduite).

Roues

Type Jantes aluminium

Jantes Avant 18 x 3,50

Arrière 16 x 6,00

Pneumatiques Avant 130/70-18

Arrière 200/55-16

Freins

Type Avant Double disque hydraulique D-CBS ø 320 x 4,5 mm avec étriers 6 pistons à montage radial, ABS et plaquettes métal fritté

Arrière Simple disque hydraulique ventilé D-CBS ø 316 x 11 mm avec étrier 3 pistons, ABS et plaquettes métal fritté + frein de parking (DCT)

Instrumentation & éclairage

Instrumentation Compteur et compte-tours numériques ;

Écran central TFT avec montre de bord, informations audio et de navigation, réglages divers ;

