**כנף של זהב: אופנוע התיור היוקרתי והאיכותי בעולם נוחת בישראל בגרסה חדישה**

**מלך על הכביש: החל שיווקו של הונדה גולד ווינג GL1800 2018**

**הונדה חוזרת לייבא באופן סדיר את ספינת הדגל של אופנועי התיור ומציגה דגם חדש, מעודכן ועוצמתי הרבה יותר הפונה לרוכבים במלוא מובן המילה ומבטיח ריגוש הן בעת רכיבה עירונית והן בעת טיול של סופשבוע בכביש המהיר**

**זמין בשלושה דגמים: גרסה בסיסית וגרסת תיור הכוללת ארגז עליון וגם בגרסת מערכת DCT וכרית אוויר**

**עכשיו במחיר השקה מיוחד: החל מ - 189,900 ש"ח כולל חבילת טיפולים לשנתיים**

מאז שהוצג לראשונה בשנת 1975 כאופנוע נייקד בנפח 1,000 סמ"ק, הגולד ווינג של הונדה הפך לשם נרדף לשותף מושלם לטיולי רכיבה ארוכים. זהו אופנוע שיצא למסע משלו, התפתח וגדל בממדיו לאורך השנים, ויצר מוניטין של יוקרה, איכות ונוחות ללא תחרות.

כעת, עם ההתפתחות הדמוגרפית של שוק האופנועים המפותח, החליט צוות הפיתוח של הונדה גולד ווינג לוותר על מסלול העדכון המסורתי ולהציג דגם חדיש, מעודכן ועוצמתי הרבה יותר.

מסיבה זו הגולד ווינגGL 1800 מודל 2018 פונה לכיוון חדש והופך לאופנוע חדש לגמרי. ה-גולד ווינג נותר ספינת הדגל של אופנועי התיור – הוא מכיל מנוע מרגש בן שישה צילינדרים המספק עוצמה רבה ומומנט, וכמו תמיד, כולל גם שפע של תכונות המאפשרות לשני רוכבים לשייט בסטייל. עם זאת, זהו כלי קטן יותר, הדוק יותר והרבה יותר גמיש – אופנוע של רוכבים במלוא מובן המילה.

בשל כך קורץ הגולד ווינג לקהל רחב הרבה יותר ופונה לדור הרוכבים הצעיר שבעבר התעלם ממנו או פשוט לא הבחין בו בעיצובו הקודם. ה-גולד ווינג הוא אופנוע שמתאים לכל סוגי הרכיבה והוא תמיד יעלה חיוך על פניו של הרוכב, הן בעת רכיבה עירונית והן בעת טיול של סופשבוע בכביש המהיר.

**סקירת כללית**

Gold Wing מודל 2018 יהיה זמין בשני דגמים החולקים את אותו מנוע ואותה שלדה: גרסת ה-GL1800 Gold Wing הבסיסית וגרסת תיור הכוללת ארגז עליון, וכן גרסה שתכלול מערכת DCT וכרית אוויר. בהתאם לגרסה, האופנוע קל יותר ב-48 ק"ג, בהשוואה לדגם היוצא.

המנוע והשלדה תוכננו יחדיו כדי להזיז את מיקומו של הרוכב קדימה וליצור אופנוע במבנה קומפקטי הרבה יותר. מסגרת קורות אלומיניום בנויה סביב המזלג הקדמי ומאפשרת מיקום קדמי יותר למנוע. תנועת הגלגל הקדמי היא כעת הרבה יותר אנכית – תוך אספקת בקרת מתלים באיכות גבוהה ויציבות מעולה של החלק הקדמי, הודות לקשיחות משופרת ולחיכוך מופחת. שיכוך המתלים ניתן גם לכוונון חשמלי.

מנוע ששת הצילינדרים החדש לא איבד כוח, מומנט או את היכולת לספקם באופן רציף וממכר. נוספה מערכת מצערת 'על-חוט', עם ארבעה מצבי רכיבה: TOUR, ‏SPORT, ‏ECON ו-RAIN. בקרת המומנט של Honda (HSTC), משמרת את רמת האחיזה של הגלגל האחורי בעוד שבולמי הזעזועים ומערכת הבלמים המשולבת (CBS) משתנים, בהתאם לדגם הנבחר. מערכת עזרה בזינוק בעליה (HSA) ומערכת עצירה במצב סרק הופכות את הרכיבה לקלה יותר ומשפרות את החיסכון בצריכת דלק.

התמסורת הידנית כוללת כעת שישה הילוכים, והתמסורת כפולת המצמדים (DCT) כוללת שבעה הילוכים, עם תחושת מצמד, מהירות העברה וטווח סל"ד להעלאת/הורדת הילוכים המותאמים באופן מושלם לכל אחד ממצבי הרכיבה. האופנוע כולל גם פונקציית זחילה קדימה ואחורה. הדגם עם התמסורת הידנית כולל את מערכת הנסיעה לאחור של הדגם היוצא.

ומעל הכל, גולד ווינג מודל 2018 מספק תחושה חדשה לגמרי של חופש והנאה טהורה מהרכיבה. השיפור בביצועים מותאם לרמות נוחות גבוהות אף יותר: הפיירינג המעוצב והאווירודינמי מתעל את האוויר סביב הרוכב, ומגן הרוח ניתן לכוונון חשמלי, בהתאם להעדפות הרוכב; המושב מספק נוחות מרבית, גם ברכיבות ארוכות. תכונות חדשות, כגון מערכת מפתח חכם, Apple CarPlay וקישוריות Bluetooth תורמות לנוחות רבה יותר.

כמו כן מחשבה רבה הושקעה בצביעתו של הכלי החדש. חלקו העליון צבוע בגוונים עמוקים יותר, עם ברק מנצנץ המשלים מושבים בעלי גימור יפהפה, המיוצרים מחומרים באיכות גבוה. חלקו התחתון של האופנוע מודגש במרקמים מלאי חיים המשדרים הצהרה חזותית רבת עוצמה.

**אפשרויות צביעה זמינות**

GL1800 Gold Wing – כסף מלכותי מט.

GL1800 Gold Wing ‘Tour’ – אדום 'סוכריה' כסוף ולבן פנינה בוהק

GL1800 Gold Wing ‘Tour’ עם תמסורת כפולת מצמדים וכרית אוויר– אדום 'סוכריה' כסוף/שחור לילה ושחור לילה מטלי

**עיצוב וציוד**

* **קווים מתוחים בסגנון עכשווי המציגים את גוף האופנוע**
* **נוחות, ניהול החום וניהול האוורור שופרו באופן ניכר**
* **מגן רוח עם כוונון חשמלי של הזווית והגובה**
* **בקרת שיוט המופעלת באמצעות מצערת 'על-חוט' (TBW)**
* **קיבולת מטען נדיבה עבור טיולים וכן ארגז עליון המאפשר אחסון שתי קסדות סגורות**
* **תצוגת TFT בגודל 7 אינץ' המספקת נתוני ניווט ומידע של מערכת השמע**
* **Apple CarPlay המאפשר למשתמשי iPhone להשתמש במכשיר שלהם**
* **פנסי LED ומחוונים עם ביטול מלא**
* **בקרת 'מפתח חכם' המספקת נוחות משופרת עבור התנעה ואחסון מטען**

הגולד ווינג הקודם כלל גישה ועיצוב יוקרתיים. הדגם החדש שונה באופן מהותי, והוא מחליף את הקווים הרגועים של הדגם המקורי בגישה מושחזת ומשופעת באתוס האתלטי של הונדה. מילות המפתח של צוות הונדה במהלך הפיתוח היו 'תצורה משופרת ו'סגנון מתוח'.

האופנוע החדש מציג צללית ייחודית, נוחות ויכולות דינמיות של השלדה והמנוע, המפארים את מיטב המסורת של גולד ווינג ברמות מופלאות של התאמה, גימור והחומרים. 'הפנים' החדשות נוטות קדימה ובשילוב עם פיירינג קומפקטי מייצגות חזות עם חתימה אנרגטית במיוחד.

קווי המתאר הנמשכים מלפנים לאחור מדגישים את הניגודים בין הצביעה של החלק העליון והצביעה של החלק התחתון, ומציגים בבירור את הצמצום הניכר בגודלו הפיזי של האופנוע. אלמנט עיצוב מרכזי הוא הפיירינג, הכולל משטחים שטוחים ומחודדים וגימור אווירודינמי מתוחכם. הוא מרמז בעיצובו על ביצועי האופנוע.

האופנוע גם חושף לראווה את המכללים עצמם – מתלה קדמי עם עצם עצה כפולה, מנוע בן שישה צילינדרים, צינור פליטה – כולם מציגים את יופיים הפונקציונלי. אלמנטי העיצוב המשולבים יחדיו יוצרים סגנון מודרני המגובה ברמות הנדסה ואלקטרוניקה פורצות דרך.

למרות תכנון קומפקטי והדוק יותר עם דגש מיוחד על אסתטיקה, צוות הפיתוח לא נטש את מאפייני הנוחות, את ניהול החום וכמובן את ניהול האוויר.

הפיירינג הגדול של הדגם היוצא תוכנן במטרה ליצור כיס אוויר מאחוריו; הגישה החדשה מאפשרת תיעול יעיל יותר של זרימת האוויר סביב יחידת המושב, והרוכב נהנה כעת מבריזה קרירה ונעימה במהלך הרכיבה. העיצוב האווירודינמי ומקדם החיכוך הנמוך יותר תורמים גם הם לצריכת דלק יעילה יותר.

גם מגן הרוח הגדול הוחלף במגן חשמלי קטן יותר, הניתן להפעלה באמצעות מתגים בידית השמאלית. הוא מספק הגנה מצוינת מפני הרוח (כשהרוכב והנוסע קרובים יותר למגן בהשוואה לדגם היוצא) אך גם מאפשר לרוכב ליהנות מתחושת מרחב וחופש בעת הצורך. כוונון זווית המגן וגובהו מתבצע בלחיצה אחת. מגן רוח גדול יותר, מגני רוח לידיים ולגוף, וכן מסיתי רוח קבועים לאזור הרגליים ניתנים להזמנה כתוספת.

הרוכב והנוסע יושבים על שני מושבים נפרדים, בדיוק כמו בדגם היוצא – הרוכב יכול ליהנות מחוויית הרכיבה, כשהנוסע יכול להישען לאחור וליהנות מהנסיעה. מושב הרוכב מספק נוחות, תמיכה צדית וחופש תנועה, וגם גישה נוחה של הרגליים לקרקע – כדי לאפשר הנאה מושלמת מהיכולות הדינמיות החדשות של ה-Gold Wing.

כל פנסי האופנוע הם מסוג LED החלק התחתון של מערך התאורה הקדמי כולל חמש עדשות אופטיות מלוטשות בשני הצדדים כדי ליצור חתימת תאורה אופיינית בתצורת עין לאור הנמוך. האור גבוה (החלק העליון של מערך התאורה) מותיר תחושה סטריאוסקופית. פנסי האיתות הקדמיים ממוקמים בבתי המראות ופעולתם נפסקת גם היא באופן אוטומטי; המערכת מבצעת השוואה בין מהירות הגלגל הקדמי והאחורי וקובעת מתי לבטל את איתות המחוונים, בהתאם למצב.

מערכת בקרת השיוט של גולד ווינג החדש כוללת גם היא חידושים; המהירות שנקבעת באמצעות מתג מערכת בקרת השיוט (ממוקם על הידית הימנית) מוצגת כעת בפינה השמאלית התחתונה של מד המהירות.

ונוסף לכך, הודות למצערת 'על-חוט', המערכת מאפשרת מעבר חלק יותר למהירות המבוקשת וכן הפעלה חלקה יותר, במיוחד בעת רכיבה בעליה. בדגמים עם תמסורת ידנית: לחיצה על ידית המצמד, הבלמים או סיבוב המצערת מבטלים את פעולת מערכת בקרת השיוט. בגרסה עם התמסורת כפולת המצמדים (במצב AT): לאחר השלמת ההאטה כשמערכת בקרת השיוט פועלת – והמשך נסיעה במהירות הקודמת – האופנוע חוזר להגדרת המהירות הקודמת, תוך העברת הילוכים בהתאם לצורך.

לפני תכנון תאי האחסון ביצעה הונדה מחקר כדי לבדוק כיצד השתמשו רוכבים באופנועי הגולד ווינג שלהם. המידע מהמחקר הוביל להחלטה להקטין את נפח המטען הכולל מכיוון שרוב הרוכבים דיווחו שלא רכבו למשך פרקי זמן העולים על 2‏-3 ימים ולכן לא נזקקו לשאת כמויות מטען גדולות יותר.

הארגז האחורי העליון בגרסת ה-Tour יכול לאחסן שתי קסדות סגורות; ובשילוב עם התאים הצדדיים ניתן לשאת מטען בנפח של 110 ליטר. פתיחת תאי האחסון מתבצעת באמצעות לחצן או באמצעות המפתח החכם. ניתן להזמין כתוספת סבל להתקנה על הארגז העליון וכן תיקים פנימיים שתוכננו במיוחד.

נפח מכל הדלק הוא 21 ליטר, קטן בארבעה ליטר מנפח מכל הדלק של הדגם היוצא. אך מכיוון שהדגם החדש קל ואווירודינמי הרבה יותר, צריכת דלק משופרת של 5.6 ליטר ל-100 ק"מ מאפשרת טווח נסיעה זהה לדגם היוצא.

ציוד יוקרתי הופך את אזור הרוכב לייחודי. המחוונים הם בצבעים שונים בעלי ניגודיות נמוכה ובגוונים כהים, כשהאזור הקוני העוטף אותם מקנה תחושת עומק. כל מחוון כולל טבעת מתכתית סביבו, עם קווי הפרדה מסוג LED המקנים תחושת עומק ומראה רגוע.

מסך תצוגה מסוג TFT בגודל 7 אינץ' מספק מידע (עבור מערכת השמע ומערכת הניווט) ומאפשר שליטה על מערכת בקרת המומנט (HSTC) ועל כוונון המתלים. המידע מוצג במקטעים שונים המופרדים באופן פונקציונלי במיוחד, ומאפשר לרוכב לקבל את הנתונים הרלוונטיים תוך הסטה מינימלית של העיניים מהכביש.

בהירות התצוגה מתכווננת באופן אוטומטי (עם עוצמת הארה מקסימלית של ‎1,000 cd), והרוכב יכול לבחור מבין שמונה רמות בהירות. לחץ האוויר בצמיגים מוצג כנתון מספרי בפינה השמאלית התחתונה של לוח המכשירים.

מקום של גאווה – הסמל החדש של הגולד ווינג מוצג במרכז לוח המכשירים ועל המפתח החכם. עיצוב תלת ממדי בשני גווני כרום משלב את העוצמה וההדר של ראש אריה עם הכנפיים המלכותיות של עיט שלוף טפרים המוכן לעוט אל טרפו. הוא מפעיל את כל מערכות האופנוע וכולל גם את מפתח החירום. ניתן להפעיל או לשחרר את נעילת ההצתה והידיות באמצעות נשיאת המפתח החכם.

גם תפעול תאי המטען פשוט יותר. לחצן ייעודי במפתח החכם פותח את הארגז העליון ואת תאי האחסון הצדדיים. ניתן גם לשחרר זמנית את נעילת תאי המטען באמצעות שלט רחוק; לחצן שחרור הנעילה במפתח החכם מאפשר לנוסע לפתוח בזריזות את תאי האחסון הצדדיים ואת הארגז העליון. משככים הידראוליים הופכים את הפתיחה והסגירה של תאי האחסון לחלקה. לחיצה ארוכה על לחצן הקריאה גורם למחוונים להבהב.

הגולד ווינג כולל כעת את Apple CarPlay. הרוכב יכול לקשר את ה-iPhone שלו לאופנוע וליהנות מתוכן מותאם אישית המאוחסן בו, כמו מספרי טלפון ורשימות השמעה. האופנוע כולל גם קישוריות Bluetooth ושקע USB.

בדיוק כפי שהדגם החדש התפתח והפך לקומפקטי וקל יותר, גם מערכת השמע המותקנת בו התפתחה. רמקולים קלי משקל מותאמים במיוחד לתנוחת הרכיבה החדשה ומספקים איכות שמע ונוכחות חזותית. מתגי בקרת שמע מבטיחים חוויית רכיבה מושלמת לנוסע; המתגים ממוקמים בחלקו העליון של תא האחסון הימני ומאפשרים כוונון עוצמה, מעבר בין מקורות שמע והרצה קדימה של מוזיקה.

מערכת הניווט מוצגת על מסך ה-TFT הצבעוני בגודל 7 אינץ', הממוקם בחלקו המרכזי של לוח המכשירים. היא כוללת כעת מצפן ג'ירוסקופי המאפשר מעקב אחר הנסיעה גם בתוך מנהרות. כמו כן ניתן כעת לבטל נקודות ציון או להפעיל את הפונקציה 'סע הביתה' במהלך רכיבה.

**שלדה**

* **חיסכון של 48 ק"ג במשקלו הכולל של האופנוע, בהשוואה לדגם היוצא**
* **מסגרת קורות אלומיניום חדשה לגמרי, המאפשרת את הזזת המנוע ומושב הרוכב קדימה**
* **מתלה קדמי עם עצמות עצה כפולות ובולמי זעזועים מסוג Pro-Arm שתוכננו מחדש**
* **כוונון שיכוך זעזועים של המתלה הקדמי והאחורי עבור התאמה למצב הרכיבה הנבחר**
* **כוונון חשמלי של רמת הקפיציות של בולם הזעזועים האחורי**
* **מערכת בלמים מסוג Dual-Combined) ‏D-CBS)**

מסגרת השלדה החדשה של הגולד ווינג מיוצרת מקורות כפולות של אלומיניום יצוק, ותוכננה במיוחד כדי לעטוף את המנוע באריזה הדוקה יותר, תוך שהוא מותקן בהיסט של 40 מ"מ קדימה, בהשוואה לדגם היוצא. הקשיחות המבנית של מסגרת השלדה תוכננה בקפידה כדי לאפשר רכיבה חלקה ויציבה, החל ממהירות זחילה ברחובות העיר ההומים או בכביש הפתוח. מסגרת השלדה ועצמות העצה הכפולות קלות ב-2 ק"ג, בהשוואה לדגם היוצא.

תנוחות הרכיבה של הרוכב והנוסע נוטות כעת 36 מ"מ קדימה, והודות ליכולות הדינמיות של המתלה הקדמי עם עצמות העצה הכפולות (ולזווית ההתקנה של עצמות עצה הכפולות), שני הצמיגים נוטים קדימה ב-24 מ"מ תחת עומס מלא על המתלים.

יתרון נוסף של המתלה הקדמי עם עצמות עצה כפולות הוא הפחתה של החלקת החיכוך (בעת פגיעה במהמורות וקבלת משוב מהכידון) בהשוואה להחלקת החיכוך שנוצרת על ידי מזלג טלסקופי רגיל בעת תנועה של הרגליים הטלסקופיות מעלה ומטה; פעולת בולם הזעזועים הקדמי של ה-Gold Wing חלקה ב-30% בהשוואה לדגם היוצא. כל התותבים במערכת ההיגוי ובולמי הזעזועים כוללים מסבים כדי לצמצם אף יותר את רמת החיכוך.

המשוב המתקבל מהכידון – דרך המזלג הכפול – מופרד גם הוא מהמתלה ומתקבל דרך בולם זעזועים בודד; זווית הגלגול של הכלי כעת זריזה בשיעור של 40% והופכת את ההיגוי לקל יותר. כמו כן, צלב היגוי מוגן בפטנט מחבר את ידיות הכידון לציר הקדמי באופן פשטני ונקי יותר (בנוסף למיקום ידיות הכידון) ומספק לרוכב תחושה טבעית לגמרי.

מערכת הבלימה מסוג (Dual Combined D-CBS) מווסתת באופן מושלם את עוצמת הבלימה בין הגלגל הקדמי והאחורי. בעוד שמערכת ה-ABS הופעלה על ידי 2 מנועים בדגם היוצא, הדגם החדש כולל מערכת סירקולציה מודולרית קטנה וקלה יותר, והפעלתה משולבת במערכת הניהול (ECU) של הבלמים. התוצאה היא מערכת בלמים קלה יותר ב-1.3 ק"ג, בהשוואה לדגם היוצא. היא גם פועלת בשילוב עם מצב הרכיבה הנבחר, מבצעת התאמות אוטומטיות של מאפייני הבלימה בהתאם לתנאי הרכיבה, ומשפרת את בטיחות הרוכב. שני דיסקים קדמיים בקוטר 320 מ"מ עם שישה קאליפרים ודיסק אחורי בקוטר 316 מ"מ עם שלושה קאליפרים.

בולמי זעזועים קדמיים חדשים מסוג Pro-Arm מותקנים לראשונה בגולד ווינג; הדגם היוצא כלל מסבים קוניים ולוחות פיווט בעובי המתאים כדי לספק קשיחות מספקת. התכנון החדש הכולל בולמים מסוג Pro-Arm משתמש במבנה של מוט סיבובי המתחבר למסגרת השלדה בצדו השמאלי. הצד הימני משמש כנקודת גישה לצורך טיפול ותחזוקה.

תכנון זה שינה את רמת הלחץ והכוחות המופעלים על לוחות הפיווט של זרועות עצמות העצה המחוברות למסגרת השלדה, הוא מאפשר חופש תנועה גדול יותר והופך את האופנוע לקל יותר לשליטה; תכנון זה גם תורם רבות ליציבות הכלי. חיבור מסוג Pro-Link מספק פעולה פרוגרסיבית של בולמי הזעזועים ונוחות – לוחות החיבור תוכננו מחדש והם כוללים מפרקים כדוריים המבטלים את תופעת הפיתול.

גם רמות שיכוך הזעזועים מתכווננות באופן חשמלי בהתאם למצב הרכיבה הנבחר. מנועים הממוקמים במארזי בולמי הזעזועים הקדמיים והאחוריים סופגים את התנועה כדי לשלוט על זרימת השמן ומתאימים את עוצמת השיכוך לתנאי הרכיבה.

גם כוונון הקפיציות של בולם הזעזועים האחורי מתבצע כעת באופן חשמלי. המערכת יותר אינטואיטיבית ממתמטית. בנוסף לארבעה מצבי הרכיבה, היא כוללת ארבע הגדרות, בין רך לקשיח, בהתאם לרמת העומס: רוכב בודד, רוכב עם מטען, רוכב ונוסע, רוכב ונוסע עם מטען מלא. ההגדרות מוצגות על מסך ה-TFT וניתן לכוונן אותן באמצעות מתג.

זווית הטיה/מרחק בין ציר ההיגוי לציר הגלגל נקבעו על 30.5°/109 מ"מ, עם בסיס גלגלים של 1,695 מ"מ. משקלו הנקי של ה-Gold Wing היוצא הוא 413 ק"ג; משקלו הנקי של הדגם החדש הוא 365 ק"ג בלבד. משקלו הנקי של ה-Gold Wing Tour הוא 379 ק"ג ומשקלו של הדגם עם התמסורת כפולת המצמדים ותיבת האוויר הוא 383 ק"ג.

**מנוע**

* **מנוע ששת הצילינדרים עבר שיפורים מקיפים – הוא כעת קל יותר ב-6.2 ק"ג וכולל ארבעה שסתומים לצילינדר**
* **נוספה מצערת 'על-חוט' (TBW) עם ארבעה מצבי רכיבה המותאמים לאספקת הכוח של המנוע**
* **מצבי הרכיבה מנהלים גם את בקרת המומנט של הונדה (HSTC), את שיכוך המהמורות ואת עוצמת הבלימה**
* **הגרסה כפולת המצמדים כוללת גם עצירה במצב סרק ו-ISG (גנרטור התנעה משולב)**
* **מערכת עזרה בזינוק בעליה (HSA)**
* **תיבת הילוכים ידנית בת שש מהירויות עם מצמד עם סיוע/החלקה**

בסיס המשיכה של הגולד ווינג הקודם היה מנוע ששת הצילינדרים שסיפק פעולה חלקה, מומנט רב מסל"ד נמוך ואספקת תחושת כוח שהפכה מהר מאוד לממכרת ביותר.

כדי לממש את יכולותיה של השלדה החדשה, היה צורך לתכנן מחדש את מנוע ה-1,833 סמ"ק. זהו עדיין אותו מנוע שישה צילינדרים שטוח, אך כעת הוא כולל ארבעה שסתומים לצילינדר, בעל מבני פיזי הרבה יותר קומפקטי וקל ב-6.2 ק"ג.

המנוע מספק את שיא הכוח (93kW) ב-5,500 סל"ד, בעוד ששיא המומנט (170Nm) מתקבל ב-4,500 סל"ד. קוטר בוכנה של 73 מ"מ (בהשוואה ל-74 מ"מ בדגם היוצא) הותאם למהלך בוכנה של 73 מ"מ, כשתנועת הבוכנה התקצרה ב-9 מ"מ; הצילינדרים משמאל ומימין נוטים ב-4 מ"מ ושרוולי הצילינדרים מיוצרים כעת מאלומיניום. יחס הדחיסה נקבע על 10.5:1.

ראש מנוע מסוג Unicam – שסתומי היניקה מופעלים על ידי זרועות אצבע רוכבות, ושסתומי הפליטה מופעלים על ידי זרועות נדנדים סיבוביות – כולל מוט זרוע נדנדים סיבובי חד צירי עבור שסתומי היניקה ושסתומי הפליטה, המחליף את מבנה מרימי השסתומים של הדגם היוצא.

תאי הבעירה כוללים כעת תכנון 'תקרה' עם ארבעה שסתומים (במקום תכנון 'אמבט' עם שני שסתומים), כשכניסות היניקה תוכננו כדי לאפשר זרימה 'מתערבלת' בתוך בתי הצילינדר עבור יעילות בעירה משופרת. חצאיות הבוכנות כוללות ציפוי מוליבדן כדי להפחית את רמת החיכוך.

גל ארכובה קשיח יותר, המיוצר מפלדת SCM440H, מאפשרת סטיית פין של 4- מ"מ, ואורך כולל הקצר יותר ב-33.5 מ"מ, בהשוואה לדגם היוצא. חיישן הארכובה (המזהה את מהירות המנוע ואת מיקום הבוכנות עבור מערכת ה-EFI ומערכת ההצתה) הוסט מחזית המנוע לחלקו האחורי כדי לצמצם את המרחק בין המכסה הקדמי לגל הארכובה ב-7 מ"מ.

נוספה מצערת 'על-חוט' (TBW) עם ארבעה מצבי רכיבה המשנה את מאפייני המנוע ואת רמת אספקת הכוח המקושרת לבקרת המומנט של הונדה (HSTC), לשיכוך המהמורות ולמערכת הבלמים מסוג Dual Combined Brake) ‏D-CBS).

מצב TOUR הוא הגדרת הבסיס לנוחות ולאספקת כוח. הוא מקנה יחס ישיר באופן מלא בין אחיזת המצערת לפרפר גוף המצערת, עם שיכוך ברמת 'ברירת מחדל' וחלוקת עוצמה בין הבלם האחורי והבלמים הקדמיים.

מצב SPORT מספק את היחס הגבוה יותר בין המצערת לפרפר ומאפשר האצות רבות עוצמה, עם שיכוך קשיח יותר ולחץ בלימה חזק יותר של הבלם האחורי.

מצב ECON מציע צריכת דלק חסכונית במיוחד ושיוט קל, עם יחס נמוך יותר בין המצערת לפרפר, וכן שיכוך ועוצמת בלימה ברמת ברירת המחדל.

מצב RAIN מפחית את כל מאפייני מכללי האופנוע כדי להתאימם לרכיבה בתנאים רטובים וחלקים, עם יחס נמוך יותר בין המצערת לפרפר, חלוקת עוצמת בלימה ברמת ברירת המחדל ושיכוך מהמורות רך.

בכל ארבעת מצבי הרכיבה מאפשרת מערכת בקרת המומנט של הונדה (HSTC) שליטה על ההאצה בתנאי דרך חלקים.

גוף מצערת בודד מחליף את גוף המצערת הכפול בדגם היוצא, עם שינויים בקוטר ובעובי סעפת היניקה כדי לחסוך במשקל. נפח סעפת היניקה, בין שסתום המצערת לשסתום היניקה, הופחת בכ-10% כדי להאיץ את זרימת האוויר ולשפר את תגובת המנוע.

המנוע כולל שני מעברי יניקת אוויר: בחלקו השמאלי מלפנים ובחלקו הימני האחור. מבנה זה מייצר ערבול של האוויר בעת יניקתו – התוצאה היא שימוש יעיל יותר בכל שטחו של מסנן האוויר והפחתת ההתנגדות. המבנה הפנימי של שני מעברי האוויר שונה כדי להתאים לפעימות יניקת האוויר בסל"ד נמוך, תוך שיפור רמת התגובה והמומנט בעת פתיחות מצערת קטנות יותר.

צליל המנוע והתחושות שהוא מעניק היו מאז ומעולם כרטיס הביקור של האופנוע. בעוד שצינור הפליטה הכפול שומר על המבנה הפנימי של הדגם היוצא – שני תאים פנימיים ותא תהודה – הסרנו את צמר הזכוכית כדי לחסוך במשקל.

כדי להשלים את צליל הבס הייחודי של המנוע, צינור הפליטה מייצר כעת נהמה רבת עוצמה ללא צורך בצליל פליטה חזק מדי. חתך צינורות הפליטה הוקטן ב-20% עבור שניים מתוך ששת הצילינדרים כדי לספק עוצמה ועומק צליל שונים.

מערכת ה-ISG (גנרטור הצתה משולב) משלבת את הגנרטור ואת מנוע ההצתה לרכיב אחד, כשהגנרטור הופך למנוע הצתה בעת קבלת מתח הפוך.

תושבת השיכוך של מפרק החיבור המעביר את עוצמה ממערכת ה-ISG ומגל הארכובה הוחלפה לתושבת מכנית, בניגוד לתושבת גמישה בגנרטור של הדגם היוצא, תוך שימוש בקפיץ קשתי וגומי; המערכת כולה קלה כעת בכ-2.4 ק"ג. מערכת ה-ISG כוללת כעת גלגלי שיניים סליליים, המפחיתים את הרעשים המכניים של המנוע.

מאפייני מפתח של מערכת העצירה במצב סרק כוללים התנעה שקטה במיוחד של המנוע הודות לשימוש במערכת ISG ותחושת התנעה חלקה המושגת באמצעות שילוב בין התמסורת כפולת המצמדים ובין בקרת המצערת 'על-חוט'. בעת עצירה בתנועה קלה, כשמערכת העצירה במצב סרק פועלת, המנוע נכבה לאחר שלוש שניות ומותנע שוב כשהרוכב מסובב את ידית המצערת.

המערכת מבוקרת ולכן לחץ השמן בתמסורת כפולת מצמדים המפעילה את המצמד מיושם מראש כשהמנוע מותנע שוב, ופרק הזמן בין סיבוב המצערת והתחלת תנועת האופנוע מצטמצם. כדי לרסן פעולה פתאומית של המצערת 'על-חוט', פרפר המצערת נפתח באופן הדרגתי, בהתאם לפתיחת המצערת – מבטיח האצה חלקה, בהתאם למורשת של ה-Gold Wing. ניתן להפעיל או להשבית את מערכת העצירה במצב סרק באמצעות מתג הממוקם על ידית הכידון הימנית.

ביצוע זינוק בעליה באופנועים רגילים כולל לרוב שחרור מקביל של מערכת הבלמים, סיבוב המצערת ושחרור המצמד, בהתאם לרמת השיפוע. כדי להקל את המאמץ, אימצה התמסורת הידנית של ה-Gold Wing החדש את מערכת העזרה בזינוק בעליה (HSA).

לאחר כיבוי המנוע, לחיצה נוספת על ידית הבלמים גורמת לייצור לחץ הידראולי נוסף של מערכת ה-ABS המודולרית על הבלם האחורי. בעת זינוק – גם אם ידית הבלמים שוחררה – הלחץ ההידראולי יוצר עוצמת בלימה זמנית (למשך כשלוש שניות) כדי לאפשר לבצע זינוק בעליה באמצעות שימוש במצערת בלבד. בעת הפעלת המערכת, מחוון ה-HSA מופעל גם הוא כדי ליידע את הרוכב שהמערכת פעילה.

תיבת ההילוכים הידנית החדשה בת שש המהירויות מאפשרת שיוט ב-100 קמ"ש במהירות סל"ד נמוכה יותר, בהשוואה לתיבה הידנית בת חמש המהירויות של הדגם היוצא. היא גם כוללת 'שיכוך פיקות' בין המצמד והתמסורת, המבצע הפרדה בין כל מסה אינרטית כדי לצמצם את רמות הרעש ולשפר את איכות/עמידות העברת ההילוכים.

מצמד עם סיוע/החלקה (עם פחות לוחות וחיכוך הידראולי מופחת במנגנון השחרור) הוחלף במצמד עם סיוע הידראולי. המצמד החדש מפחית את העומס על ידית המצמד ב-20% ומאפשר גם הורדת הילוכים חלקה יותר; מנגנון ההחלקה תורם גם הוא לתחושה של הורדת הילוכים איכותית במיוחד. מנגנון הנסיעה לאחור זהה לזה של הדגם היוצא.

**תמסורת כפולת מצמדים (DCT)**

* **תמסורת כפולת מצמדים בדור שלישי עם שבע מהירויות**
* **העלאה והורדת הילוכים מהירה, שקטה וחלקה יותר**
* **מצב זחילה מאפשר לאופנוע לזחול קדימה ואחורה**
* **ארבעה מצבי רכיבה מנהלים את התמסורת כפולת המצמדים כדי לספק תגובה מיטבית**

התמסורת כפולת המצמדים הייחודית של הונדה מותאמת באופן מושלם למנוע של הגול ווינג ולפיתוחו על בסיס תמסורת זו. זהו דור שלישי חדש לגמרי של המערכת הכולל שבע מהירויות שתוכנן במיוחד עבור שיוט למרחקים ארוכים; התמסורת גם מאפשרת העברת הילוכים מהירה וחלקה. והיא קלה יותר מהתמסורת הידנית בת חמש המהירויות שהותקנה בדגם היוצא.

התמסורת כפולת המצמדים מספקת העברות הילוכים חלקות ועקביות, והופכת מהר מאוד לטבע שני עבור הרוכב. התמסורת כפולת המצמדים כוללת שני מצמדים: אחד עבור ההילוך הראשון, השלישי, החמישי והשביעי, והשני עבור ההילוך השני, הרביעי והשישי, כשהמוט הראשי עבור כל מצמד ממוקם בתוך האחר כדי להבטיח מבנה קומפקטי של תיבת ההילוכים.

כל מצמד נשלט באופן עצמאי באמצעות מעגל חשמלי-הידראולי ייעודי. בעת החלפת הילוכים, המערכת בוחרת מראש את ההילוך הבא ומשתמשת במצמד שאינו בשימוש (עבור ההילוך הנוכחי). לאחר מכן המצמד הראשון מתנתק באופן אלקטרוני בעוד שהמצמד השני מתחבר.

התוצאה היא החלפת הילוכים עקבית, חלקה ומהירה. נוסף לכך, שני המצמדים מעבירים תנועה מהילוך אחד לשני תוך התערבות מינימלית בהינע הגלגל האחורי וכמעט ללא זעזועים הכרוכים בהעברת הילוכים, ולכן התחושה היא החלפת הילוכים ישירה וחלקה. יתרונות נוספים כוללים עמידות (מכיוון שגלגלי השיניים אינם ניזוקים כתוצאה מהחלפת הילוכים שגויה), הימנעות מדימום מנוע, לחץ מועט בעת רכיבה עירונית וצמצום תופעת עייפות הרוכב.

בעת נסיעה במהירויות נמוכות, יחסי ההעברה של התמסורת כפולת המצמדים של הגולד ווינג החדש נמוכים כדי להפחית את זעזועי העברת ההילוכים ובמהירויות גבוהות הם גבוהים יותר כדי להפחית את רמת הסל"ד. הודות להורדה והעלאת הילוכים איכותית במיוחד, הנוחות בשני טווחי המהירויות שופרה באופן ניכר.

הרעשים וזעזועי העברת ההילוכים טופלו באופן יסודי בעת פיתוח הדור השלישי של התמסורת כפולת המצמדים. משככי רעשים מגומי בשתי קצוות המזלג ועל הזרוע הראשית מפחיתים באופן ניכר את רעשי המגע בעת העברת הילוכים.

קפיץ שיכוך הותקן בין המצמד למוט התמסורת הראשי כדי לספוג את עודפי המומנט הסיבובי, ובכך הוא מצמצם את עוצמת הרעש וזעזועי המגע ביניהם בעת העברת הילוכים.

התמסורת כפולת המצמדים של ה-Gold Wing החדש כוללת מצב זחילה קדימה (במהירות 1.8 קמ"ש) ולאחור (במהירות 1.2 קמ"ש) המופעל באופן מיידי באמצעות מתג -/+ המותקן על ידית הכידון השמאלית.

המוט החיצוני המרכזי בתצורת צינור כפול מתחבר להילוכים הזוגיים ולמוט הפנימי באמצעות שרשרת, באותו אופן כמו ההילוכים על המוט הנגדי. מבנה זה מקנה למוט המרכזי החיצוני תפקיד של 'מוט נייטרלי רזרבי', והתוצאה היא מנגנון רזרבה קל משקל ובעל מבנה קומפקטי – ללא צורך במוט נייטרלי רזרבי נוסף.

בעת הפעלת מצב זחילה, נעשה שימוש בשני המצמדים של התמסורת כפולת המצמדים כדי לאפשר תנועה קדימה באמצעות מצמד מס' 1 ותנועה לאחור באמצעות מצמד מס' 2. באופן זה, ניתן כעת לבצע תנועה קדימה ולאחור באמצעות בקרת מצמד אחת בלבד, ללא צורך בהעברת הילוכים. בוסף לכך, מערכת המצערת 'על-חוט' שולטת במהירות באמצעות בקרה עדינה על קיבולת המצמד, תוך שימור מהירות מנוע מסוימת, ומבטיחה שליטה עם תחושת בטיחות במגוון רחב של מקרים.

ארבעת מצבי הרכיבה פועלים בשילוב עם התמסורת כפולת המצמדים. כולם חולקים את אותם מאפייני מנוע, אספקת כוח והגדרות מתלים בדיוק כמו בדגם ה-MT, אך בתוספת מאפיינים ייחודיים לתמסורת כפולת המצמדים. מצב TOUR משתמש בהגדרות ברירת מחדל עבור הפעלת מצמד והעברת הילוכים חלקה במצב AT, עם טווח סל"ד נמוך-לגבוה עבור העברות ההילוכים. מצב SPORT מאפשר הפעלת מצמד ישירה יותר, עם העברות הילוכים בטווח סל"ד בינוני-עד-גבוה.

מצב ECON כולל הפעלת מצמד רכה, עם החזקת הילוכים בטווח סל"ד נמוך-עד-בינוני ותחושת ברירת מחדל בעת העברות הילוכים. מצב RAIN כולל הפעלת מצמד רכב, החזקת הילוכים בטווח סל"ד נמוך-עד-בינוני והעברות הילוכים איטיות יותר במצב AT.

**4. מפרטים טכניים**

|  |  |
| --- | --- |
| מנוע |  |
| סוג | קירור מים, 6 צילינדרים, 4 פעימות, 24 שסתומים, גל זיזים עילי בודד |
| נפח | 1,833 סמ"ק |
| שסתומים לצילינדר | 4 |
| קוטר x מהלך | 73 x ‏73 מ"מ |
| יחס דחיסה | ‏(10.5:1) |
| הספק מרבי | 93kW ב-5,500 סל"ד |
| מומנט מרבי | 170Nm ב-4,500 סל"ד |
| קיבולת שמן | 4.4 ליטר (MT) / ‏5.6 ליטר (DCT) |
| מערכת דלק |  |
| סוג הזנת דלק | הזרקת דלק אלקטרונית מסוג PGM-FI |
| קוטר מצערת | 50 מ"מ |
| סינון אוויר | צמיגי, סוג מחסנית: מסנן נייר |
| קיבולת מכל דלק | 21.1 ליטר |
| צריכת דלק | 5.6 ליטר ל-100 ק"מ |
| מערכת חשמל |  |
| מתנע | מערכת גנרטור הצתה משולב |
| קיבולת מצבר | 12 וולט / 20AH |
| קיבולת גנרטור חשמל ACG | 12 וולט/120 אמפר |
| מערכת הנעה |  |
| סוג מצמד | (MT) רטוב עם לוחות הידראוליים וקפיצי סליל, Assist Slipper Cam  (DCT) רטוב עם לוחות הידראוליים ולחץ שמן |
| סוג תמסורת | (MT) ‏6 מהירויות (כולל הילוך יתר. וכן רזרבה חשמלית)  (DCT) ‏7 מהירויות והילוך אחורי |
| הפחתה ראשית | 1.795 (79/44) |
| יחסי העברה | (DCT) ‏1: 2.167, 2: 1.696, 3: 1.304, 4: 1.038, 5: 0.821, 6: 0.667, 7: 0.522, אחורי: 1.190  (MT) ‏1: 2.200, 2: 1.417, 3: 1.036, 4: 0.821, 5: 0.667, 6: 0.522 |
| הפחתה סופית | צד מנוע 0.972  צד גלגל אחורי 2.615 |
| הילוך סופי | מוט סגור |
| מסגרת שלדה |  |
| סוג | יצקת אלומיניום, צינורות כפולים |
| שלדה |  |
| מידות (א'Xר'Xג') | Gold Wing  אורך: 2,475 מ"מ  רוחב: 925 מ"מ  גובה: 1,340 מ"מ    Gold Wing Tour  אורך: 2,575 מ"מ  רוחב: DCT: ‏905 מ"מ / MT: ‏925 מ"מ  גובה: 1,430 מ"מ |
| בסיס גלגלים | 1,695 מ"מ |
| זווית גלגול | 30.5° |
| מרחק בין ציר ההיגוי לציר הגלגל | 109 מ"מ |
| רדיוס סיבוב | 3.4 מ"מ |
| גובה מושב | 745 מ"מ |
| מרווח גחון | 130 מ"מ |
| משקל נקי | Gold Wing: 365 ק"ג    Gold Wing Tour: MT: ‏379 ק"ג / DCT: ‏383 ק"ג |
| מתלים |  |
| סוג מתלה קדמי | עצמות עצה כפולות |
| סוג מתלה אחורי | Pro Link |
| גלגלים |  |
| צמיג קדמי | 130/70R 18 |
| צמיג אחורי | 200/55R 16 |
| גודל חישוק קדמי | ‎18 x MT3.5 |
| גודל חישוק אחורי | ‎16 x MT6.0 |
| בלמים |  |
| סוג מערכת | מערכת ABS משולבת עם שליטה חשמלית |
| בלמים קדמיים | דיסקים הידראוליים בקוטר 320 מ"מ ובעובי 4.5 מ"מ עם 6 בוכנות לקאליפר, רוטורים צפים ורפידות ממתכת מרוכבת |
| בלם אחורי | דיסק מאוורר בקוטר 316 מ"מ ובעובי 11 מ"מ עם קאליפר 3 בוכנות ורפידות מתכת מרוכבת |

 כל המפרטים זמניים וכפופים לשינויים ללא הודעה מוקדמת.

\*\* יש לשים לב שהנתונים המוצגים נמדדו על ידי Honda במהלך ביצוע בדיקות בתנאים מתוקננים, בהתאם להנחיות WMTC. הבדיקות בוצעו בכביש, בשימוש בגרסה סטנדרטית של האופנוע, עם רוכב אחד וללא ציוד אופציונלי כלשהו. צריכת הדלק האמיתית עשויה להשתנות בהתאם לאופן הרכיבה, לרמת התחזוקה של האופנוע, לתנאי מזג האוויר, לתנאי הכביש, לרמת לחץ האוויר בצמיגים, להתקנת אביזרים אופציונליים, למשקל המטען, הרוכב והנוסע ולגורמים נוספים.