**HONDA GL1800 GOLD WING TOUR, modelový rok 2021**

Datum vydání: *5. ledna 2021*

Základní informace o modelu: *Luxusní Honda Gold Wing „Tour“ – vlajková loď, která se v roce 2018 znovu zrodila s radikálně nižší hmotností, zavěšením předního kola se dvěma příčnými rameny, zcela novým plochým šestiválcovým motorem a 7stupňovou dvouspojkovou převodovkou DCT, přijíždí do roku 2021 s větším prostorem pro zavazadla, pohodlnějším sedlem spolujezdce, novým materiálem sedla a s vylepšeným audiosystémem. Obsáhlý seznam výbavy zahrnuje 7palcový TFT displej, navigaci s gyrokompasem, Apple CarPlay™, Android Auto™, elektricky ovládaný plexi štít, inteligentní klíč Smart Key, 4 jízdní režimy, HSTC a asistent pro rozjezd do kopce – což potvrzuje status tohoto modelu jakožto nositele nových technologií.*

Obsah:

1 Úvod

2 Informace o modelu

3 Hlavní vlastnosti

4. Technické parametry

**1. Úvod**

Honda Gold Wing představovala od svého uvedení na trh v podobě litrového „naháče“ v roce 1975 vždy to nejlepší pro cestování v jedné stopě. Jedná se o motocykl, jenž se od počátku vydal vlastní cestou. Souběžně s tím, jak v průběhu desetiletí rostly jeho fyzické rozměry i zdvihový objem, si tento model získal dlouhodobou pověst bezkonkurenčního luxusu, kvality a komfortu.

V roce 2018 v reakci na demografickou situaci a vývoj na motocyklovém trhu došlo k radikální změně filozofie a stroj opustil směr, který se dal pro další modernizaci očekávat. Modely GL1800 Gold Wing\* a Gold Wing „Tour“ se vydaly zcela novým směrem a byly od základu kompletně přepracovány. Staly se užšími, lehčími a agilnějšími, tedy do velké míry motocykly zaměřenými na jezdce. Kromě toho přidaly celou řadu nových funkcí, které upevnily pozici modelu Gold Wing jakožto technologické vlajkové lodi, a to včetně volitelné 7stupňové dvouspojkové převodovky DCT.

Díky provedeným změnám se navíc Gold Wing Tour stal ihned přitažlivějším, neboť byl schopen oslovit i mladší generaci motocyklistů, kteří jeho dosavadní provedení přehlíželi, nebo jej dosud vůbec nezaregistrovali. V roce 2020 se k charakteristickému plochému šestiválci, který je srdcem tohoto prémiového cestovního stroje Honda, přidala vylepšení v podobě standardně montovaných LED mlhových světlometů, větších loketních opěrek spolujezdce, či nového odpružení a zlepšila se také manévrovatelnost v nízkých rychlostech.

Do roku 2021 model Gold Wing Tour vstupuje s větším prostorem pro zavazadla, pohodlnějším sedlem spolujezdce či vylepšeným audiosystémem, což atraktivitu tohoto modelu posouvá ještě dále.

\*Viz samostatný press kit týkající se Gold Wing.

**2. Informace o modelu**

Motor a podvozek modelu Gold Wing Tour byly při modernizaci v roce 2018 navrhovány společně, díky čemuž se jezdec posunul vpřed a bylo tak možné vytvořit mnohem kompaktnější motocykl. Rám z hliníkových profilů byl navržen kolem přední vidlice se dvěma příčnými rameny, což umožnilo umístění motoru více vpředu (neboť přední kolo se ve svislém směru pohybuje ve svislejší rovině) a zároveň zajištění prvotřídní kontroly nad odpružením a stabilitou přídě díky její tuhosti a snížení tření. Odpružení a tlumení je elektricky nastavitelné.

Ani přes optimalizaci rozměrů neztratil nový plochý 24ventilový šestiválcový motor nic ze své laviny výkonu, točivého momentu a návykového přísunu síly. Použití elektronicky řízené škrticí klapky (TBW) umožnilo uplatnění 4 jízdních režimů: TOUR, SPORT, ECON a RAIN; činnost duální kombinované brzdové soustavy (D-CBS) je regulována v závislosti na zvoleném režimu. Asistent pro rozjezd do kopce (Hill Start Assist - HSA) a systém vypnutí motoru při zastavení (Idling Stop) (volitelný u verze s převodovkou DCT) usnadňují ovládání stroje a snižují spotřebu paliva. Systém Honda Selectable Torque Control (HSTC) udržuje trakci zadního kola.

Manuální převodovka je šestistupňová, zatímco převodovka DCT disponuje 7 rychlostními stupni. U ní jsou charakter ovládání spojek, rychlost řazení a hladiny otáček pro řazení/podřazování přizpůsobené pro jednotlivé jízdní režimy. Převodovka také disponuje funkcí pomalého popojíždění vpřed i vzad. Verze s manuální převodovkou využívá stejný systém elektrické zpátečky jako u předchozí generace.

Model Gold Wing Tour poskytuje pocit naprosté svobody, ryzí potěšení z jízdy a výkony, které si v ničem nezadají s jeho stylovým designem. Aerodynamicky tvarovaná kapotáž odvádí vzduch kolem jezdce, zatímco zvětšený elektricky ovládaný štít lze nastavit podle preferencí; sedlo nabízí dostatek komfortu pro celodenní jízdu a pro rok 2021 přichází s novým čalouněním kombinací veluru a syntetické kůže. Sklon opěradla spolujezdce byl upraven pro lepší pohodlí. Vylepšené reproduktory produkují živější a kvalitnější zvuk. A moderní funkce jako inteligentní klíč Smart Key, Apple CarPlay™, Android Auto™, či Bluetooth™ zajišťují potřebné pohodlí a konektivitu.

GL1800 Gold Wing Tour pro rok 2021 bude k dispozici v následujících barevných provedeních:

* černá metalíza Gunmetal Black Metallic
* červená Candy Ardent Red (k dispozici pouze pro verzi DCT)

**3. Hlavní vlastnosti**

**3.1 Vzhled a výbava**

* ***Napjaté linie s moderním charakterem odhalují motocykl, který se skrývá pod nimi***
* ***Dostatek prostoru pro zavazadla na víkendové výlety; objem vrchního kufru narostl na 61 litrů***
* ***Nové sedlo čalouněné kombinací veluru a syntetické kůže, komfortnější úhel opěradla pro spolujezdce***
* ***Kvalitnější audiosystém***
* ***Elektricky nastavitelný úhel a výška plexi štítu***
* ***Hladká funkce tempomatu díky elektronicky řízené škrticí klapce (TBW)***
* ***7palcový TFT displej s informacemi pro jízdu, navigaci a ovládání audiosystému***
* ***Apple CarPlay™ a Android Auto™ umožňují propojení s telefonem***
* ***Veškerá světla z LED diod, LED mlhové světlomety a ukazatele směru s funkcí automatického vypnutí***
* ***Inteligentní klíč Smart Key zvyšuje komfort při ovládání zapalování a zámků kufrů***
* ***Dvě USB-C zásuvky***

Z linií modelu Gold Wing Tour vyzařuje vytříbený a atletický charakter. Výsledkem je unikátní silueta, v níž se komfort snoubí s dynamickými schopnostmi podvozku a motoru. To vše doplněno o tradičně prémiové slícování, zpracování a použité materiály, jež jsou pro Gold Wing typické. „Tvář“ stroje je odvážně skloněna vpřed a v kombinaci s kompaktními rozměry kapotáže dodává přídi energický náboj.

Klíčová linie stroje, která sahá od přídě až na záď, zdůrazňuje odlišné funkce jeho vrchní a spodní části. Centrálním prvkem je kapotáž vyznačující se ostrými a jednolitými rovnými povrchy a jemnými aerodynamickými detaily. Ta vytváří napětí, jež poukazuje na výkonový potenciál, který je stroj schopný nabídnout.

Na odiv dává novinka také použitou techniku – zavěšení předního kola se dvěma příčnými rameny, plochý šestiválcový motor, výfuky – vše v plné funkční kráse. Při vzájemném propojení vytvářejí jednotlivé designové prvky prvotřídní styl, jenž je doplněn nejmodernějšími konstrukčními řešeními a špičkovou elektronikou.

Vysoko na seznamu priorit u modelu Gold Wing Tour jsou však také komfort, odvod tepla a především proudění vzduchu. Kapotáž odvádí vzduch kolem jezdce i spolujezdce, čímž efektivně zajišťuje příjemné ochlazující proudění.

Zvětšený plexi štít s elektrickým ovládáním na levé rukojeti zajišťuje prvotřídní ochranu proti větru, v případě potřeby je však schopen nabídnout i pocit prostoru a volnosti. Nastavení úhlu a výšky plexi štítu je zcela plynulé. Jako volitelná výbava jsou k dispozici větší štít, plně nastavitelný deflektor pro ruce a horní polovinu těla či fixní deflektory pro nohy.

Sedla jezdce a spolujezdce jsou oddělená. Jezdec se tak může plně soustředit na ovládání stroje. Přední sedadlo poskytuje jezdci komfort a oporu, ale zároveň mu umožňuje pohyb a snadno z něj dosáhne na zem. Jezdec i spolujezdec si nyní mohou vychutnat nové luxusní sedlo čalouněné kombinací veluru a kůže; opěradlo spolujezdce má nyní komfortnější sklon - 23 stupňů oproti dosavadním 16.

Všechna světla jsou tvořena LED diodami a model Gold Wing Tour je vybaven i LED mlhovými světlomety. Ve spodní části světlometů se na každé straně nachází 5 leštěných optických čoček, které dodávají potkávacím světlům charakteristický tvar *Jewel-Eye*. Při použití dálkových světel (umístěných v horní části) vzniká stereoskopický dojem. Přední ukazatele směru jsou umístěny ve zpětných zrcátkách a mají funkci automatické deaktivace. Namísto použití jednoduchého časovače systém porovnává rozdíl v otáčkách předního a zadního kola a na základě toho vypočítává, zda je možné ukazatele směru s ohledem na jízdní situaci vypnout.

Rychlost nastavená pomocí tlačítka tempomatu (umístěného na pravé rukojeti) je při jízdě zobrazena v levé dolní části ukazatele rychlosti. Díky elektronicky řízené škrticí klapce je dosažení nastavené rychlosti plynulejší a činnost tempomatu je mnohem hladší, zejména při jízdě do kopce. U modelů s manuální převodovkou se tempomat vypne stisknutím spojky či brzdy, případně otočením rukojeti plynu.

U varianty s převodovkou DCT (v režimu AT) se po zpomalení s aktivním tempomatem – a po návratu na předchozí rychlost – Gold Wing vrátí zpět na nastavenou hodnotu s příslušným programem řazení.

Luxusní přístrojový panel vytváří unikátní kokpit. Přístroje jsou tvořeny málo kontrastními barvami s tmavými tóny a jejich zkosené okraje vytvářejí dojem hloubky. Kolem každého přístroje je umístěn prstenec s kovovou texturou a stupnice jsou vybaveny LED podsvícením, jež jim dodává hloubku a klidnou, chladnou image.

7palcový barevný TFT displej z tekutých krystalů zprostředkovává veškeré informace z audiosystému a navigace a umožňuje také volbu jízdních režimů a nastavení odpružení. Zobrazované informace jsou logicky rozděleny do samostatných segmentů, takže jezdec může velmi rychle zjistit vše potřebné.

Jas displeje je regulován automaticky (přičemž maximální intenzita podsvícení displeje dosahuje 1000 cd) a jezdec může snadno ručně přepínat mezi 8 úrovněmi jasu. Tlak v pneumatikách je zobrazován jako numerická hodnota ve spodní levé části přístrojového panelu.

Na čestném místě – uprostřed středové konzoly a na inteligentním klíči Smart Key – se nachází emblém Gold Wing. Jeho výrazné 3D dvoubarevné chromové provedení v sobě spojuje sílu a důstojnost lví hlavy s majestátními křídly orla připraveného uchopit kořist otevřenými drápy. S jeho pomocí lze aktivovat všechny systémy motocyklu a nachází se v něm také záložní klíč. K aktivaci a deaktivaci zapalování a zámku řídítek stačí mít inteligentní klíč Smart Key u sebe.

Objem vrchního kufru se pro rok 2021 zvětšil o 11 litrů, takže celkový prostor pro zavazadla činí 121 litrů. Nabídka volitelné výbavy obsahuje i exkluzivně navržené vnitřní tašky. Ovládání kufrů je snadné. Stačí mít inteligentní klíč u sebe a stiskem tlačítka lze všechny kufry otevřít. Lze je navíc dočasně odemknout i pomocí dálkového ovládání. Stiskem odemykacího tlačítka na inteligentním klíči může spolujezdec ihned otevřít boční kufry. Hladké otevírání a zavírání kufrů zajišťují hydraulické tlumiče. Stiskem a podržením tlačítka (call button) začnou blikat ukazatele směru.

Gold Wing Tour je kompatibilní se systémem Apple CarPlay™ a Android Auto™, takže jezdec může využít personalizované informace a obsah ve svém telefonu, jako jsou telefonní čísla či seznamy hudby. Podporována je i konektivita prostřednictvím technologie Bluetooth a k nabíjení telefonů slouží dvě USB-C zásuvky.

Nově vylepšené lehké reproduktory se vyznačují mimořádně kvalitním a věrným zvukem. Spolujezdec má k dispozici vlastní panel pro ovládání audiosystému, což mu zajišťuje ještě příjemnější zážitek z jízdy. Tlačítka se nachází na vrchní straně pravého bočního kufru a umožňují nastavení hlasitosti, přepínání zdroje a rychlý posun v přehrávaných skladbách.

Data navigačního systému se zobrazují na 7palcovém barevném TFT displeji z tekutých krystalů umístěném uprostřed přístrojového panelu. Součástí navigace je i gyrokompas umožňující nerušenou navigaci i v tunelech. Zrušení jakéhokoliv průjezdního bodu nebo zadání požadavku na „návrat domů“ je možné i za jízdy. Mapy jsou aktuální a pro detailní plánování trasy nabízejí možnost zadání až 99 průjezdních bodů.

Objem palivové nádrže činí 21 litrů a spotřeba paliva dosahuje 5,5 litru/100 km.

**3.2 Podvozek**

* ***Zdvojený rám z hliníkové slitiny***
* ***Zavěšení předního kola se dvěma příčnými rameny a systém Pro-Arm vzadu***
* ***Nastavitelná úroveň tlumení u předního i zadního kola v závislosti na zvoleném jízdním režimu***
* ***Elektricky nastavitelné předpětí zadní pružiny***
* ***ABS a duální kombinovaná brzdová soustava (D-CBS)***

Zdvojený rám z hliníkové slitiny u modelu Gold Wing Tour byl navržen s důrazem na co nejkompaktnější uložení motoru; jeho konstrukční tloušťka byla ve všech oblastech optimalizována s ohledem na hladkou a stabilní jízdu již od rychlosti chůze, a to jak v úzkých městských uličkách, tak na otevřených silnicích.

Kromě posunu předního kola vpřed při plné kompresi odpružení další výhoda zavěšení předního kola se dvěma příčnými rameny spočívá ve snížení smykového tření (v důsledku rázů od nerovností či ovládání řídítek), jež je typické pro standardní teleskopickou vidlici tím, jak se její komponenty uvnitř jednotlivých ramen pohybují nahoru a dolů. Ve všech spojovacích bodech systému řízení a odpružení jsou použita ložiska, která výsledné tření ještě více snižují.

Ovládání řízení – prostřednictvím zdvojených držáků vidlice – je navíc odděleno od odpružení zajišťovaného jedním tlumičem. Díky tomu je Gold Wing Tour při zatáčení hbitější a snáze ovladatelný. Řídítka s předním kolem navíc spojují patentované zkřížené spojovací tyče řízení a umístění čepu řídítek poskytuje jezdci zcela přirozený pocit.

Sklon vidlice a závlek jsou 30,5°/109 mm, rozvor kol činí 1 695 mm. Pohotovostní hmotnost modelu Gold Wing Tour dosahuje 385 kg a verze s převodovkou DCT váží 390 kg.

Duální kombinovaná brzdová soustava (Dual Combined Brake System – D-CBS) optimálně rozděluje brzdnou sílu mezi přední a zadní kolo. Využití jednoho lehkého cirkulačního ABS modulátoru integrovaného do řídicí jednotky brzdové soustavy přispělo ke snížení hmotnosti celého systému. Nový systém také umožňuje propojení s aktuálně zvoleným jízdním režimem, na základě kterého se charakteristika brzd přizpůsobí jízdní situaci. Dva 320mm přední kotouče jsou vybaveny 6pístovými třmeny, zadní 316mm kotouč je opatřen třípístovým třmenem.

Gold Wing Tour také využívá kyvné rameno Pro-Arm, které je k rámu upevněno z levé strany. Z pravé strany je volný přístup pro potřeby údržby. Toto řešení poskytlo konstruktérům mnohem více volnosti, a zároveň přispívá i k lepší ovladatelnosti a stabilitě stroje. Systém Pro-Link nabízí progresivní funkci odpružení a přispívá k vyššímu komfortu, přičemž v celém řešení jsou využity kulové klouby, které eliminují zkrut.

Úroveň tlumení se nastavuje elektricky v závislosti na jízdním režimu. Krokové motory umístěné v předním a zadním tlumiči ovládají jehlové ventily regulující průtok oleje, čímž je úroveň tlumení přizpůsobena dané jízdní situaci. Také předpětí zadní pružiny je elektricky nastavitelné. Nezávisle na čtyřech jízdních režimech jsou k dispozici čtyři úrovně nastavení předpětí od měkkého po tvrdé: samotný jezdec, jezdec se zavazadly, jezdec se spolujezdcem a jezdec se spolujezdcem a se zavazadly. Nastavení je zobrazeno na TFT displeji a mění se pomocí tlačítka.

**3.3 Motor**

* ***Vodorovně uložený plochý 24ventilový šestiválec SOHC s protiběžnými písty***
* ***Elektronicky řízená škrticí klapka (TBW) se 4 jízdními režimy pro regulaci výkonu motoru***
* ***Systém nastavitelné kontroly trakce (HSTC)***
* ***Jízdní režimy rovněž ovlivňují funkci systému HSTC, odpružení a účinnost brzd***
* ***Funkce vypnutí motoru při zastavení a integrovaný startér/alternátor (ISG) u verze s DCT***
* ***Asistent pro rozjezd do kopce (HSA)***
* ***6stupňová manuální převodovka s pomocnou třecí spojkou a elektrickou zpátečkou***

Pro využití potenciálu, který podvozek nabízí z hlediska ovladatelnosti, a pro zachování návykového přísunu výkonu, který je významným atributem atraktivity této ikony, byl 1 833 cm3 motor modelu Gold Wing Tour kompletně přepracován. Stále se jedná o horizontálně uložený šestiválec s protiběžnými písty, avšak každý válec je namísto dvou vybaven čtyřmi ventily, motor má mnohem kompaktnější rozměry a je o 6,2 kg lehčí.

Maximální výkon 93 kW je k dispozici při 5 500 ot./min., maximum točivého momentu 170 Nm je dosaženo při 4 500 ot./min. Vrtání 73 mm je stejné jako zdvih (rovněž 73 mm); levé a pravé válce jsou navzájem posunuty o 4 mm a vložky válců jsou hliníkové. Kompresní poměr činí 10,5:1.

Hlavy válců Unicam – u nichž jsou sací ventily ovládány finger-follower vahadlem a výfukové ventily válečkovými vahadly – rovněž využívají koaxiální hřídel vahadel pro sací i výfukové ventily.

Spalovací komory mají díky 4 ventilům konstrukci ve tvaru „sedlové střechy“, kdy sací kanály jsou konstruovány tak, aby přispívaly k „vířivému“ proudění uvnitř válců, které pomáhá zlepšovat účinnost spalování. Boky pístů jsou kvůli snížení tření opatřeny molybdenovým povrchem. Elektronicky řízená škrticí klapka (TBW) nabízí 4 jízdní režimy, které upravují charakter a výkon, a které jsou propojeny s nastavením tlumičů a duální kombinovanou brzdovou soustavou (Dual Combined Brake System – D-CBS).

Režim **TOUR** představuje základní nastavení pro komfort a výkon. V tomto režimu je k dispozici přímý, 100% poměr mezi plynovou rukojetí a vlastní škrticí klapkou, „standardní“ nastavení tlumení a rozložení brzdné síly mezi přední a zadní kolo.

Režim **SPORT** disponuje nejvyšším poměrem mezi plynem a škrticí klapkou, což je zárukou silné akcelerace spojené s tvrdším tlumením a vyšším účinkem pedálu zadní brzdy.

Režim **ECON** nabízí nejnižší spotřebu paliva a uvolněnou jízdu. Je charakterizován nižším poměrem přenosu signálu mezi plynovou rukojetí a škrticí klapkou a standardním nastavením tlumení a brzdného účinku.

V režimu **RAIN** je výkon motoru potlačen s ohledem na mokré a kluzké podmínky. Poměr přenosu signálu mezi plynovou rukojetí a škrticí klapkou je v tomto případě nejnižší, režim nabízí standardní rozložení brzdné síly a měkké tlumení.

Systém nastavitelné kontroly trakce Honda Selectable Torque Control (HSTC) navíc za všech jízdních podmínek neustále monitoruje a udržuje trakci zadního kola, což ještě více zvyšuje jistotu při jízdě. Úroveň jeho zásahů se rovněž nastavuje pomocí elektronicky řízené škrticí klapky, a to s ohledem na zvolený jízdní režim.

Motor je na zadní straně vybaven dvěma sacími potrubími – jedním na levé a jedním na pravé straně. Tato konstrukce má za následek víření nasávaného vzduchu, a tedy účinnější využití celé plochy vzduchového filtru a snížení jeho odporu. Vnitřní tvar obou potrubí je optimalizován s ohledem na vyrovnání sacích pulzů motoru při nízkých otáčkách, a tedy zlepšení odezvy a točivého momentu při malém otevření škrticí klapky. Jedna škrticí klapka zrychluje proudění vzduchu a zlepšuje odezvu.

Jako doplněk k hlubokému tónu motoru výfuky vydávají silné dunění, aniž by však svým zvukem obtěžovaly. Průřez výfukového potrubí je u dvou ze šesti válců snížen o 20 %, což utváří hlasitost a hloubku zvuku.

Integrovaný startér/alternátor ISG (Integrated Starter Generator) v sobě kombinuje motor startéru a alternátor v jednom zařízení, kdy z alternátoru se při přivedení převráceného napětí stane startér. Toto řešení je o 2,4 kg lehčí než standardní systém. Pro pohon ISG slouží kola se šikmým ozubením, což napomáhá ke snížení mechanické hlučnosti.

Hlavní vlastností systému vypnutí motoru při zastavení (volitelná výbava u verze DCT) je mimořádně tiché startování právě díky využití ISG, zatímco kombinace převodovky DCT a elektronicky řízené škrticí klapky napomáhá hladkému pocitu při rozjezdu. Pokud jezdec zastaví na semaforech a Idling Stop je aktivní, motor je po 3 sekundách automaticky vypnut. Při rozjezdu musí jezdec pouze otočit plynem, čímž dojde k okamžitému nastartování motoru.

Systém funguje tak, že v okruhu převodovky DCT je předem zvýšen tlak hydraulického oleje, který při nastartování motoru aktivuje spojku, čímž se zkrátí prodleva mezi otočením plynem a rozjezdem. Pro vyrovnání jakýchkoliv rázů systém TBW zajišťuje pozvolné otevření škrticí klapky po otočení plynem, a tedy hladkou akceleraci hodnou jména Gold Wing Tour. Systém Idling Stop je možné zapnout a vypnout pomocí spínače na rukojeti.

Rozjezd do kopce u běžných motocyklů často vyžaduje současné uvolnění brzd, otočení plynem a uvolnění spojky v závislosti na sklonu svahu. Pro usnadnění této činnosti je model Gold Wing Tour vybaven systémem pro rozjezd do kopce Hill Start Assist (HSA), a to jak u verze s manuální převodovkou, tak u verze s převodovkou DCT.

Po zastavení ve svahu dojde rychlým stiskem brzdové páčky k tomu, že modulátor systému ABS vygeneruje hydraulický tlak v zadním brzdovém třmenu. Při rozjezdu, i když je páka brzdy uvolněna, hydraulický tlak dočasně (po dobu přibližně 3 sekund) udrží brzdu sevřenou, takže jezdec se může do kopce rozjet pouze s plynem. O aktivaci systému je jezdec informován kontrolkou HSA.

6stupňová manuální převodovka je vybavena technologií „cam damper“ mezi spojkou a hnacím převodem, čímž dochází k oddělení jednotlivých setrvačných hmot, snižuje se tak hlučnost a zlepšuje se kvalita a odolnost řazení. Hydraulickou pomocnou spojku nahradila pomocná a třecí spojka (s menším počtem lamel a s nižším hydraulickým třením v uvolňovacím mechanismu). Tím se o 20 % snížila síla potřebná k ovládání spojky a také se zlepšila hladkost podřazování. Kluzný mechanismus rovněž přispívá k pocitu kvality při podřazování. Elektrická zpátečka je řešení známé již z předchozího modelu.

**3.4. Dvouspojková převodovka (DCT)**

* ***7stupňová převodovka DCT třetí generace***
* ***Hladší, tišší a rychlejší řazení i podřazování***
* ***Režim „chůze“ umožňuje pomalý pohyb motocyklu vpřed i vzad***
* ***4 jízdní režimy zahrnují řízení převodovky DCT s ohledem na její optimální odezvu***
* ***Optimalizovaná manévrovatelnost při nízkých rychlostech pro rok 2020***

Technologie převodovek DCT značky Honda vstupuje do jedenáctého roku své sériové výroby. V Evropě se již prodalo přes 140 000 motocyklů vybavených převodovkou DCT. Tato převodovka se vyznačuje plynulým a spolehlivým řazením nahoru i dolů, na které si jezdec velmi rychle zvykne. Využívá dvě spojky: jednu pro rozjezd a pro 1., 3. a 5. rychlostní stupeň a druhou pro 2., 4. a 6. rychlostní stupeň. Hlavní hřídel jedné spojky se nachází uvnitř druhého, což umožnilo dosažení velmi kompaktních rozměrů.

Každá spojka je nezávisle řízena vlastním elektrohydraulickým okruhem. Při řazení systém předvolí požadovaný rychlostní stupeň pomocí spojky, která v daném okamžiku není používána. První spojka je následně elektronicky odpojena a ve stejném okamžiku je připojena spojka druhá.

Výsledkem je konzistentní, rychlé a plynulé řazení. Tím, že dvě spojky přeřazují z jednoho rychlostního stupně na další s minimálním přerušením přenosu hnací síly na zadní kolo, navíc prakticky odpadají všechny rázy a podélné náklony stroje, takže řazení je nejen přímé, ale i hladké. Mezi další výhody patří například odolnost (neboť jednotlivá ozubená kola se nemohou poškodit nesprávným zařazením), nemožnost přetížení motoru, snadná jízda ve městech, či nižší únava jezdce a možnost lepšího soustředění výhradně na správnou stopu, zatáčení, body pro brždění a akceleraci.

Systém DCT nabízí dva různé způsoby ovládání – automatický režim s naprogramovanými mapami řazení, které průběžně sledují rychlost jízdy, zvolený rychlostní stupeň a otáčky motoru, a na základě toho rozhodují o momentu přeřazení, a dále manuální režim, ve kterém může jezdec sám řadit tlačítky na levé rukojeti.

Tento stroj využívá třetí generaci a zároveň první verzi této převodovky se 7 rychlostními stupni. Převodovka DCT pro model Gold Wing je určena zejména pro dálkové jízdy. Navíc se vyznačuje mimořádně hladkým a rychlým řazením.

Navíc byla optimalizována pro snazší manévrování v nízkých rychlostech, a to díky těsnějšímu odstupňování převodových poměrů, které snižuje rázy při řazení. Ve vyšších rychlostech jsou rychlostní stupně dále od sebe, aby se snížily otáčky motoru. V obou případech se zvýšil komfort jízdy, neboť řazení nahoru i dolů je zcela hladké.

Při vývoji třetí generace převodovky se konstruktéři zaměřili především na snížení hlučnosti a rázů při řazení. Tlumicí pryžové bloky na obou koncích vidlicového vodítka a hlavního ramene výrazně snižují jakékoliv rázové zvuky spojené se změnami rychlostních stupňů.

Mezi spojku a hnací hřídel je umístěn pružinový tlumič, který pohlcuje točivý moment a snižuje tak hlučnost i rázy vyplývající z kontaktu mezi spojkou a hlavním hnacím hřídelem během přeřazování.

Převodovka DCT u Hondy Gold Wing umožňuje Režim chůze (Walking mode) – pohyb vpřed rychlostí 1,8 km/h a couvání rychlostí 1,2 km/h, jenž se ovládá tlačítky +/- na levé rukojeti.

Hlavní hřídel je tvořen dvěma trubkami, přičemž vnější hlavní hřídel, jenž je spojen se sudými rychlostními stupni, je s vnitřním hřídelem propojen řetězem prostřednictvím převodů na předlohovém hřídeli. V tomto konstrukčním řešení hraje vnější hlavní hřídel roli hřídele zpětného chodu, což umožnilo vytvoření lehkého a kompaktního mechanismu pro zpětný chod bez nutnosti přidávat pro tento účel samostatný hřídel.

Pro Režim chůze jsou využity obě spojky systému DCT – spojka č. 1 umožňuje pohyb vzad, zatímco spojka č. 2 umožňuje pohyb vpřed. Tímto způsobem je pohyb vpřed a vzad rychlostí chůze možný pouze pomocí spojek, bez nutnosti řazení. Systém elektronicky řízené škrticí klapky neustále ovládá sevření spojek pro zachování určitých otáček motoru, čímž je zajištěna ovladatelnost a pocit bezpečí v mnoha různých situacích.

Čtyři jízdní režimy jsou propojeny s převodovkou DCT. Všechny režimy sdílejí stejný charakter motoru, výkon a nastavení odpružení s manuálním modelem, navíc však disponují dodatečnými parametry pro ovládání převodovky DCT.

Režim **TOUR** využívá standardní nastavení pro hladkou aktivaci spojek v režimu AT a k řazení využívá celé rozmezí otáček.

Režim **SPORT** je charakterizován rychlejší funkcí spojek, přičemž k řazení dochází ve středních a vyšších otáčkách.

Režim **ECON** se vyznačuje hladkou funkcí spojek, standardním řazením a udržuje motor v nižších a středních otáčkách.

Režim **RAIN** také využívá hladkou funkci spojek a udržuje motor v nízkých a středních otáčkách, přičemž řazení je v režimu AT pomalejší.

**4. Technické parametry**

|  |  |
| --- | --- |
|  MOTOR |   |
| Typ | Kapalinou chlazený 4taktní 24ventilový plochý šestiválec s rozvodem SOHC |
| Zdvihový objem | 1 833 cm3 |
| Počet ventilů na válec | 4 |
| Vrtání x zdvih | 73 x 73 mm |
| Kompresní poměr | 10,5:1 |
| Maximální výkon | 93 kW / 5500 ot./min. |
| Max. točivý moment | 170 Nm / 4500 ot./min. |
| Olejová náplň | 4,4 litru (MAN) / 5,6 litru (DCT) |
| Emise CO2  | 127 g/km |
| PALIVOVÝ SYSTÉM |  |
| Karburace | Elektronické vstřikování paliva PGM-FI |
| Průměr škrticí klapky | 50 mm |
| Vzduchový filtr | Viskózní; papírová filtrační vložka |
| Objem palivové nádrže | 21,1 litru |
| Spotřeba paliva | 5,5 l / 100 km |
| ELEKTRICKÁ SOUSTAVA |  |
| Startér | Integrovaný startér/alternátor |
| Kapacita baterie | 12 V / 20 Ah |
| Výkon alternátoru | 12 V / 120 A |
| HNACÍ ÚSTROJÍ |  |
| Typ spojky | (MAN) Hydraulická mokrá lamelová spojka s pružinami, pomocná kluzná vačka(DCT) Hydraulická mokrá lamelová spojka s ovládáním tlaku oleje |
| Typ převodovky | 6stupňová MAN (včetně rychloběhu. Plus elektrická zpátečka)DCT se 7 stupni vpřed a zpátečkou |
| Primární redukce | 1,795 (79/44) |
| Převodové poměry | (DCT) 1.: 2,167 2.: 1,696 3.: 1,304 4.: 1,038 5.: 0,821 6.: 0,667 7.: 0,522 Zpátečka: 1,190(MAN) 1.: 2,200 2.: 1,417 3.: 1,036 4.: 0,821 5.: 0,667 6.: 0,522 |
| Koncová redukce | Na straně motoru 0,972Na straně kola 2,615 |
| Stálý převod | Zapouzdřený hřídel |
| RÁM |  |
| Typ | Hliníkový, litý, zdvojený |
| PODVOZEK |  |
| Rozměry (D x Š x V) | D: 2615 mmŠ: DCT 905 mm / MAN 925 mmV: 1430 mm |
| Rozvor kol | 1695 mm |
| Záklon rejdového čepu | 30,5° |
| Závlek | 109 mm |
| Poloměr otáčení | 3,4 m |
| Výška sedla | 745 mm |
| Světlá výška | 130 mm |
| Pohotovostní hmotnost | MT: 385 kg DCT s airbagem 390 kg |
| ZAVĚŠENÍ KOL |   |
| Typ vpředu | Se dvěma příčnými rameny |
| Typ vzadu | Pro Link |
| KOLA |  |
| Typ vpředu | 130/70R 18 |
| Typ vzadu | 200/55R 16 |
| Velikost ráfku přední | 18 × MT3,5 |
| Velikost ráfku zadní | 16 x MT6,0 |
| BRZDY |   |
| Systém, typ | Elektronicky řízený kombinovaný systém ABS |
| Typ vpředu | 320 x 4,5 mm dvě kombinované hydraulické kotoučové brzdy s 6pístovými třmeny, plovoucími rotory a destičkami ze sintrovaného materiálu |
| Typ vzadu | 316 x 11 mm ventilovaný kotouč s 3pístovým třmenem a destičkami ze sintrovaného materiálu |

 Veškeré parametry jsou předběžné a mohou být bez předchozího upozornění změněny.

\*\* Upozornění: uvedené hodnoty jsou výsledky naměřené společností Honda při standardních zkušebních podmínkách stanovených WMTC. Zkoušky se provádí na rovné vozovce se standardní verzí vozidla, s jedním jezdcem a bez dodatečné volitelné výbavy. Skutečná spotřeba paliva se může lišit v závislosti na způsobu jízdy, údržbě vašeho stroje, povětrnostních podmínkách, stavu vozovky, tlaku pneumatik, instalovaném příslušenství, nákladu, hmotnosti jezdce a spolujezdce a dalších faktorech.