

HONDA GL1800 GOLD WING 2025 HONDA GL1800 GOLD WING 'TOUR' 2025

Data del comunicato stampa: 4 febbraio 2025

Aggiornamenti modello 2025: *sin dal 1975 la Honda Gold Wing domina in lungo e in largo le strade di tutto il globo. E per celebrare i cinquant'anni di storia della regina del Luxury Touring le GL1800 ricevono per il model year 2025 una versione commemorativa denominata '50°Anniversario'.*

La Gold Wing Tour '50° Anniversario' è disponibile in due colorazioni speciali con dettagli e inserti che richiamano il passato, alle quali si aggiunge una terza colorazione standard.*

La Gold Wing '50° Anniversario' è disponibile in una sola colorazione caratterizzata dal nero su telaio, motore, scarichi e sospensione anteriore.

A corredo delle sole versioni '50° Anniversario' verrà consegnato un modellino in scala raffigurante – fianco a fianco – la prima GL1000 del 1975 e la nuova GL1800.

*Per il 2025 sulle GL1800 vengono introdotte **migliorie** ai sistemi di Infotainment che includono: la **connessione wireless** per Apple CarPlay™ e Android Auto™, un **aggiornamento** alla funzione di **interfono Bluetooth™** e una **maggior qualità** acustica dell'**impianto audio**.*

*Sul mercato italiano le **GL1800** Gold Wing e Gold Wing 'Tour' sono **disponibili** esclusivamente con **cambio** a doppia frizione **DCT**. L'omologazione è **Euro5+**.*

**Descrizione di versioni e schemi cromatici al paragrafo 2.*

Aggiornamenti modello 2023: *La GL1800 Gold Wing Tour (sia MT che Airbag/DCT) riceve un miglioramento del sistema TPMS per il monitoraggio della pressione pneumatici, che avvisa quando la pressione scende sotto il valore ottimale. Questo stesso sistema è reso disponibile anche sulla GL1800 Gold Wing DCT che precedentemente ne era sprovvista. Aggiornamenti anche alle colorazioni.*

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

Indice:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Caratteristiche tecniche



1. Introduzione

Nel **2025** Honda **celebra 50 anni** di un modello che ha scritto la storia del **Luxury Touring**. Fin dal debutto nel 1975 come GL1000 la Gold Wing è stata considerata la massima espressione del Gran Turismo, una moto dalla potenza, raffinatezza e affidabilità tali da far viaggiare due persone verso le destinazioni più lontane in assoluto comfort. Il nome "Gold Wing" è così diventato sinonimo di eccellenza per il mototurismo.

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

Ne risultò un appeal più ampio, per raggiungere motociclisti più giovani e dinamici, senza trascurare tutti coloro che in questa sontuosa 6 cilindri hanno sempre trovato la massima espressione del comfort di viaggio. Con questo obiettivo, nacque una nuova Gold Wing da usare, semplicemente, sempre.

In occasione del *model year* **2020** furono apportati aggiornamenti al set-up delle sospensioni (sulle versioni Tour), alle mappature dell'alimentazione e al cambio DCT, che ne hanno migliorato ulteriormente l'efficacia e il comfort su ogni percorso e la manovrabilità ad ogni andatura, in particolare nelle manovre a bassa velocità. Si passò all'omologazione Euro5.

Con il *model year* **2021** la Gold Wing Tour è stata migliorata dal punto di vista della capacità di carico, con un baule più grande, e in termini di comfort per il passeggero, con una posizione in sella più rilassata. Inoltre, sono arrivati nuovi materiali delle selle ed è stato potenziato l'impianto audio. Tutto ciò sempre e solo con un unico scopo: confermare la propria leadership tra le moto granturismo di lusso.

Nel **2023** arriva un aggiornamento tecnico volto all'aumento della sicurezza. La GL1800 Gold Wing Tour (sia MT che Airbag/DCT) riceve un miglioramento del sistema TPMS per il monitoraggio della pressione pneumatici, che avvisa quando la pressione scende sotto il valore ottimale. Questo stesso sistema è ora disponibile anche sulla GL1800 Gold Wing DCT che precedentemente ne era sprovvista.

Per il **2024** la regina delle *Luxury Tourer* è invariata in termini di meccanica, ciclistica ed equipaggiamento, ma arrivano nuove colorazioni per entrambe le versioni.

Per il **2025**, entrambe le GL1800 rimangono invariate nella meccanica e nella ciclistica, ricevendo **aggiornamenti** alle **tecnologie** di bordo volti a **migliorare** la qualità della **vita in sella**. Inoltre, sono **quattro** le nuove **colorazioni**, **tre** delle quali in **edizione limitata '50° Anniversario'**, realizzate per celebrare con orgoglio i milioni di chilometri percorsi – dal 1975 ad oggi – dai fedelissimi clienti a bordo della Gran Turismo per eccellenza.

2. Panoramica del modello

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

Dal **2025** entrambe le **versioni** sono disponibili **solo con cambio a doppia frizione DCT** (Dual Clutch Transmission) a 7 rapporti e funzionalità 'Walking Mode' avanti/indietro. Nel caso invece del modello 'Tour' è presente anche l'Airbag.

Motore e telaio sono stati progettati congiuntamente per avanzare la posizione di guida e creare una moto compatta. Il telaio a doppio trave in alluminio è costruito intorno alla rivoluzionaria sospensione anteriore, che ha permesso di spostare il motore più avanti. La ruota anteriore, infatti, si muove verso l'alto o il basso su una traiettoria più verticale, offrendo un eccellente controllo e grande stabilità dell'avantreno grazie anche alla notevole rigidità complessiva e alla sostanziale riduzione degli attriti.

Il motore boxer a 6 cilindri regala un'entusiasmante erogazione di potenza e coppia. Il comando del gas è Throttle By Wire, con **4 Riding Mode**: TOUR, SPORT, ECON e RAIN. Il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) mantiene sempre stabile la ruota posteriore e, come la regolazione delle sospensioni e l'azione dell'impianto frenante combinato (D-CBS) con ABS, varia in base al Riding Mode selezionato (solo su versioni Tour). L'assistenza per le partenze in salita HSA (Hill Start Assist) e il sistema Start&Stop, enfatizzano ulteriormente l'esperienza di guida e massimizzano l'efficienza dei consumi.

Il **cambio a doppia frizione DCT** è a 7 rapporti, e prevede impostazioni specifiche per ogni Riding Mode in termini di rilascio delle frizioni, velocità delle cambiate e gamma di regimi ai quali avvengono i passaggi alle marce superiori/inferiori. Il cambio DCT offre anche la funzione di avanzamento lento avanti e indietro (*Walking Mode*) per facilitare le manovre di parcheggio.

La GL1800 offre un senso di libertà straordinario, che si traduce in puro divertimento di guida. Le incredibili prestazioni sono accompagnate da livelli di relax da auto di lusso: la carenatura elegante e aerodinamica incanala efficacemente l'aria intorno al pilota e al passeggero, il parabrezza è regolabile elettricamente e le selle assicurano il massimo comfort. Funzionalità come il sistema **Smart-Key**, la connettività **Apple CarPlay™** o **Android Auto™** e la connettività Bluetooth, aumentano la praticità.

In occasione del model year **2021** sono stati adottati nuovi rivestimenti delle selle in pelle scamosciata sintetica e la posizione in sella per il passeggero è divenuta più confortevole grazie all'angolo del poggiaschiena ergonomicamente più favorevole. Fu aggiornato anche il sistema audio ad alte prestazioni per emettere suoni più nitidi.

Per il **2023** arrivò un aggiornamento tecnico volto all'aumento della sicurezza. La GL1800 Gold Wing Tour ricevette un miglioramento del sistema TPMS per il monitoraggio della pressione pneumatici, per avvisare quando la pressione scende sotto il valore ottimale. Questo stesso sistema fu reso disponibile anche sulla GL1800 Gold Wing DCT che precedentemente ne era sprovvista.

Per il **2025** le GL1800 Gold Wing e Gold Wing Tour ricevono **aggiornamenti** all'acustica dell'**impianto audio** e alla **connettività** di bordo wireless e Bluetooth™. Nuovi parametri di funzionamento dell'**ECU** permettono di raggiungere gli standard omologativi **Euro5+**. In onore dei cinquant'anni del modello è disponibile la versione '**50° Anniversario**' che sfoggia **colorazioni speciali** e **dettagli dedicati** sulla **Smart Key** e sulla **console centrale**, proiettando un'**animazione** esclusiva sul **display TFT** all'avvio della moto.

Inoltre, le **prime 1.833 unità** vendute in Europa verranno consegnate con un **modellino in scala** (lungo 280 mm e largo 152 mm) che raffigura – divisa a metà in senso longitudinale – sia la mitica GL1000 Gold Wing del 1975 sia la GL1800 di ultima generazione.

Per il **2025** entrambe le versioni della GL1800 per il mercato italiano saranno **equipaggiate unicamente** con il **cambio DCT** nelle seguenti **colorazioni** disponibili:

- **GL1800 Gold Wing DCT**
(no Top Box, cambio DCT a 7 rapporti + Walking Mode):
 - ✓ *Mat Ballistic Black Metallic* con grafiche big logo sulle valigie laterali (versione 50° Anniversario) – ***NUOVO***
- **GL1800 Gold Wing “Tour” DCT/Airbag**
(Top Box, Airbag e cambio DCT a 7 rapporti + Walking Mode + HSTC):
 - ✓ *‘Eternal Gold’* con inserti e dettagli in *‘Mahogany Brown Metallic’* (versione 50° Anniversario) – ***NUOVO***
 - ✓ *‘Bordeaux Red Metallic’* con inserti e dettagli in nero e oro (versione 50° Anniversario) – ***NUOVO***
 - ✓ *‘Digital Silver Metallic’* – ***NUOVO***



3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- **Display TFT a colori da 7 pollici con nuova schermata 'Home Bar'**
- **Sistema TPMS con segnale di bassa pressione**
- **Sistema audio ad alte prestazioni migliorato nella qualità alle alte velocità**
- **Top box da 61 litri (modello 'Tour') in grado di contenere 2 caschi integrali**
- **Linee affusolate e look contemporaneo esaltano l'eleganza dello stile e sottolineano la tecnologica parte meccanica**
- **Parabrezza regolabile elettricamente (variano inclinazione e altezza)**
- **Comando del gas Throttle By Wire (TBW) e Cruise Control**
- **Connettività Apple CarPlay™ e Android Auto™ ora wireless**
- **Funzione interfono Bluetooth™ pilota/passeggero migliorata e semplificata**
- **Luci Full-LED e indicatori di direzione a disattivazione automatica**
- **Smart-Key per blocco/sblocco serrature**
- **Due prese USB-C**
- **Luci fendinebbia a LED di serie sulla versione 'Tour'**

Le parole chiave del team di progettazione della GL1800 sono state: *"Forma sofisticata, linee tese"*. La silhouette bilancia comfort e capacità dinamiche con la tradizionale qualità superiore di materiali e finiture. Il frontale è dinamicamente slanciato e combina le compatte proporzioni della carenatura dando vita a uno stile inconfondibile.

La linea di cintura, che corre dal frontale alla coda, divide ed evidenzia le diverse funzioni della parte alta e della parte bassa della carrozzeria, esaltando la compattezza della moto.

Le componenti meccaniche contribuiscono alla resa estetica: la sospensione anteriore a doppio braccio, la presenza costante del motore boxer a 6 cilindri e il sinuoso sistema di scarico, sottolineano gli eccezionali livelli di ingegneria ed elettronica.

Ma una moto da turismo di questo lignaggio deve unire funzionalità ed estetica, ecco perché i progettisti hanno diretto i loro sforzi anche verso l'ergonomia, l'ottimale gestione del riscaldamento e dei flussi d'aria, per dirigerli intorno al pilota e al passeggero, che possono così godere di un piacevole comfort dinamico.

Il plexiglas dal profilo aerodinamico è regolabile elettricamente in altezza e inclinazione tramite un pratico comando sul blocchetto elettrico sinistro. La **protezione aerodinamica** è sempre al top, accompagnata da una piacevole sensazione di spazio e libertà. Sono comunque disponibili come optional un parabrezza maggiorato, deflettori regolabili per braccia e busto, e deflettori fissi per gambe e piedi.

Per quanto riguarda la **sella**, guidatore e passeggero sono separati, così il primo può apprezzare il piacere di guida e il secondo può rilassarsi e godersi il viaggio. La forma della sella del guidatore offre comfort e supporto lombare, consentendo contemporaneamente libertà di movimento e un facile appoggio dei piedi a terra. Entrambi le selle sono dotate di un lussuoso rivestimento in pelle scamosciata sintetica; inoltre, l'angolo del poggiaschiena del passeggero è di 23°, per una posizione rilassata e confortevole.

L'impianto luci è Full-LED e sui modelli 'Tour' i fendinebbia sono di serie. La parte superiore del gruppo ottico anteriore è dotata su entrambi i lati di 5 raffinate lenti ottiche che creano un caratteristico fascio di luce anabbagliante con effetto *Jewel Eye*. L'attivazione degli abbaglianti, nella parte inferiore, genera un effetto stereoscopico. Gli indicatori di direzione



frontali sono inseriti negli specchietti retrovisori e sono dotati della funzione di disattivazione automatica (basata sulla differenza di velocità delle ruote e non sul tempo).

Il **Cruise Control** si regola con i pratici comandi sul blocchetto destro. La sua attivazione è indicata da una spia sul tachimetro e la velocità impostata sulla parte alta del display LCD alla sua sinistra. Ad ogni modifica della velocità di crociera o in caso di richiamo di quella impostata, la transizione è molto lineare. Grazie al cambio a doppia frizione DCT, in modalità automatica, dopo una decelerazione, il richiamo della velocità impostata può sfruttare opportuni cambi marcia.

Il cockpit, con eleganti indicatori analogici per tachimetro e contagiri, **tre display LCD**, grande **schermo a colori TFT da 7"** centrale e la sofisticata pulsantiera sopra al manubrio, è quanto di più lussuoso e completo si possa immaginare su una moto da turismo. Gli sfondi sfruttano tonalità scure a basso contrasto e i loro bordi esterni metallici dal profilo conico creano una gradevole sensazione di profondità, accentuata dalle scale graduate illuminate a LED. La sensazione di controllo è gratificante e l'aspetto assolutamente sobrio ed elegante.

Lo schermo a colori TFT da 7" fornisce un'incredibile quantità di informazioni sulla moto e sui sistemi audio e di navigazione, oltre a gestire il controllo di trazione HSTC e la regolazione delle sospensioni (solo su versioni Tour). Le informazioni vengono visualizzate in segmenti differenti secondo un ordine funzionale, in modo che il pilota possa ottenere tutti i dati pertinenti con un movimento minimo degli occhi.

La luminosità si regola automaticamente (la massima intensità luminosa dello schermo è pari a 1000 cd) e in più è possibile impostarla scegliendo tra 8 livelli diversi. La pressione degli pneumatici è indicata dal sistema TPMS come valore numerico sul display in basso a sinistra della strumentazione, una funzione presente su entrambe le versioni a partire dal *model year* 2023, che tramite un segnale avvisa il pilota in caso di bassa pressione.

Sulla console centrale si trova orgogliosamente ben visibile il **logo Gold Wing**, che nelle **versioni '50° Anniversario'** riceve il **dettaglio** esclusivo **'since 1975'**. Il suo design cromato 3D a due tonalità combina la forza e la nobiltà della testa di un leone con le maestose ali di un'aquila pronta a balzare sulla preda sfoderando gli artigli. La **Smart-Key** – anch'essa adornata con un logo dedicato per le **versioni '50° Anniversario'** – consente di attivare tutti i sistemi della moto e incorpora anche la chiave fisica di emergenza.

Il volume interno del top box è di 61 litri, per una capacità di carico totale di 121 litri considerando anche le due valigie laterali. I vani bagagli sono facili da utilizzare. In presenza della Smart-Key, il tasto principale sulla moto sblocca tutte le serrature. È anche possibile sbloccare temporaneamente i vani bagagli tramite pulsante sulla Smart-Key. Le operazioni di apertura e chiusura sono rese fluide da efficaci ammortizzatori idraulici. Tra gli optional figurano un portapacchi da fissare superiormente al top box e le borse interne dal design esclusivo. Tra le tante comodità presenti, anche il pulsante di lampeggio frecce sulla Smart-Key, che permette di individuare più rapidamente la propria Gold Wing parcheggiata.

La Gold Wing è compatibile con **Apple CarPlay™** e **Android Auto™** e per il **2025** la **connessione è wireless** (mantenendo comunque la possibilità di connettersi via cavo), così il guidatore può visualizzare sullo schermo le informazioni e i contenuti del proprio smartphone, tra cui ad esempio rubrica, playlist musicali o navigatore web. In aggiunta, una nuova **'Home Bar'** appare nella parte superiore dello schermo quando si utilizza Apple CarPlay™ o Android Auto™. Si tratta di un'interfaccia utente semplificata che permette di organizzare le informazioni a schermo su più livelli, tenendo in primo piano l'accesso alle funzioni principali e più utilizzate, senza la necessità di scorrere a lungo e in 'profondità' i menù del sistema.

La **connessione** tramite **Bluetooth™** e la **funzione di interfono** sono state migliorate. Precedentemente entrambi i sistemi di pilota e passeggero dovevano essere collegati tra di loro e indipendentemente al sistema. Adesso, la **moto agisce come intermediario** per la connessione, in modo da poter utilizzare la funzione anche quando solo uno dei due dispositivi è collegato al sistema via Bluetooth™.

La comoda funzione di smorzamento del volume (*'Ducking'*) abbassa automaticamente la musica in riproduzione quando si parla, così da rendere più chiare e meno faticose le conversazioni in viaggio.

Sono presenti anche due prese di ricarica USB-C. I **nuovi altoparlanti** dell'impianto audio sono estremamente leggeri e godono di un'ottima **qualità acustica, migliorata** ulteriormente per il **2025**, raggiungendo incredibili livelli di vividezza e pulizia del suono anche alle alte velocità.

Il **navigatore satellitare** viene visualizzato sullo schermo a colori TFT a colori da 7" centrale e il sistema è dotato di bussola giroscopica in modo da ottenere le indicazioni di viaggio anche all'interno dei tunnel. È possibile eliminare durante la guida qualsiasi istruzione di *waypoint* o di *go home*. Le mappe sono facilmente aggiornabili ed è possibile inserire fino a 99 *waypoint* per programmare viaggi ancora più dettagliati.

La **capacità del serbatoio** è di **21,1 litri**. Grazie al peso favorevole e alla ottima aerodinamica, la GL1800 percorre 18,5 km/l (ciclo medio WMTC), con il risultato che l'autonomia complessiva è di 390 km.

3.2 Ciclistica

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

Il telaio a doppia trave in alluminio pressofuso della Gold Wing è concepito per ospitare il compatto motore in posizione avanzata. Lo spessore della struttura è stato ottimizzato in ciascun segmento per assicurare sempre una guida fluida e stabile.

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

Un altro suo vantaggio è la riduzione dell'attrito di scorrimento (e quindi il miglioramento della scorrevolezza) rispetto alle tradizionali forcelle con steli che scorrono nei foderi; in questo modo la fluidità di risposta dell'anteriore risulta migliore. In corrispondenza di tutte le bronzine dell'albero di sterzo sono impiegati resistenti cuscinetti, riducendo così ulteriormente gli attriti.

L'input di sterzata, tramite i punti di ancoraggio dei bracci oscillanti, è separato dalla funzione ammortizzante fornita dal monoammortizzatore, rendendo così più favorevole la manovrabilità del manubrio. Inoltre, la biella di sterzo a croce brevettata collega il manubrio al canotto avanzato, mentre la posizione del pivot del manubrio, con meno massa intorno a sé (unita alla collocazione dei manubri stessi) offre al pilota una sensazione di sterzata naturale.

L'ABS lavora su un **impianto frenante di tipo combinato D-CBS** (Dual Combined Braking System), che distribuisce in modo ottimale la potenza frenante tra la ruota anteriore e posteriore. Il modulatore dell'ABS è di tipo a ricircolo, piccolo e leggero, integrato nell'ECU del sistema frenante, permettendo così di contenere il peso complessivo dell'impianto frenante. **Il sistema adatta, inoltre, l'azione frenante al Riding Mode impostato**, regolando automaticamente le caratteristiche di frenata alla situazione per migliorare la sicurezza attiva. I doppi dischi anteriori da 320 mm sono dotati di pinze a 6 pistoncini, il disco posteriore da 316 mm presenta una pinza a 3 pistoncini.

All'avanguardia anche la sospensione posteriore con monoammortizzatore. Il **monobraccio Pro-Arm** sfrutta una struttura del pivot che garantisce la necessaria rigidità. Questa configurazione distribuisce in maniera efficiente le sollecitazioni sulle piastre del pivot e semplifica la manutenzione, oltre a contribuire all'eccellente stabilità. Il leveraggio Pro-Link assicura un'azione progressiva della sospensione e un comfort superiore. Infine, l'ottimizzazione delle piastre di collegamento e il diffuso impiego di giunti sferici annullano la torsione.

Sulle versioni Tour **la regolazione elettronica dello smorzamento delle sospensioni si basa sul Riding Mode impostato**, ed avviene tramite motori passo-passo alloggiati all'interno degli ammortizzatori che, muovendo degli aghi di passaggio dell'olio, ne modificano il flusso. Inoltre, **il precarico molla dell'ammortizzatore posteriore è regolabile elettricamente** tramite un sistema intuitivo e indipendente dal Riding Mode selezionato. Le impostazioni disponibili sono 4 e si basano sul carico a bordo: solo pilota; pilota con bagagli; pilota e passeggero, pilota con passeggero e bagagli. L'impostazione in uso viene visualizzata sul display LCD di destra ed effettuata via schermo TFT tramite i comandi al manubrio o il pomello *joystick* centrale. Sulla versione base il precarico molla è regolabile manualmente.

L'inclinazione del canotto di sterzo e l'avancorsa sono impostati a 30,5°/109 mm, con **interasse di 1.695 mm**. La Gold Wing standard DCT pesa **373 kg con il pieno** di benzina. La Gold Wing Tour con cambio DCT a 7 rapporti e Airbag ha un peso totale **393 kg con il pieno**.

Sui bellissimi cerchi in lega leggera – da 18 pollici all'anteriore e 16 pollici al posteriore – sono montati pneumatici ribassati **130/70 R18 M/C 63H** davanti e un performante **200/55 R16 M/C 77H** al posteriore.



3.3 Motore

- **Motore boxer a 6 cilindri da 1.833 cc, con testate a 4 valvole per cilindro**
- **Acceleratore Throttle By Wire (TBW)**
- **4 Riding Mode per personalizzare erogazione, distribuzione della forza frenante e, sulle versioni Tour, controllo di trazione HSTC e assetto delle sospensioni**
- **Start&Stop con sistema silenzioso ISG (Integrated Starter Generator)**
- **Sistema HSA (Hill Start Assist) per le partenze in salita**
- **Adozione della diagnostica di bordo OBD2-2 e nuovi parametri di funzionamento dell'ECU per l'omologazione Euro5+**

Un fattore determinante del fascino e del totale piacere di guida della Gold Wing è sempre stato il suo sensazionale motore boxer a 6 cilindri. Potente, fluido, con un'erogazione di coppia imperiosa fin dai regimi più bassi e in qualsiasi marcia, regala entusiasmanti emozioni ad ogni apertura del gas. Le testate sono a 4 valvole per cilindro e la cilindrata è pari a 1.833 cc.

La potenza massima è di **126 CV a 5.500 giri/min** e la coppia massima è pari a **170 Nm a 4.500 giri/min**. Le misure di alesaggio e corsa sono quadre, 73 x 73 mm. Nonostante l'elevata cilindrata e il frazionamento, è un motore compatto. Entrambe le bancate hanno i cilindri con offset di 4 mm e le canne sono in alluminio. Il rapporto di compressione è di 10,5:1.

I **nuovi parametri dell'ECU** e l'introduzione della **diagnostica di bordo OBD2-2** garantiscono l'omologazione **Euro5+**.

Le **testate Unicam** prevedono bilancieri a dito per le valvole di aspirazione e bilancieri a rullo per quelle di scarico, con albero dei bilancieri coassiale per le valvole di aspirazione e scarico, potendo così fare a meno di una struttura alzavalvola.

Le camere di combustione sono caratterizzate da un design *pentroof* (a tetto) a 4 valvole (anziché *bathtub* a 2 valvole) con i condotti di aspirazione concepiti per determinare flussi a vortice all'interno delle camere di scoppio e massimizzare l'efficienza. Le pareti dei pistoni presentano un rivestimento al molibdeno per ridurre gli attriti. I due compatti radiatori (da 197 x 219 mm), entrambi con elettroventola, sono posizionati in modo da sfruttare al meglio i flussi aerodinamici del frontale.

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

Il **Riding Mode TOUR** è l'impostazione standard per comfort e potenza. Assicura un rapporto di apertura diretto tra la manopola dell'acceleratore e il corpo farfallato, con valori di default per la taratura idraulica delle sospensioni e distribuzione omogenea della forza frenante tra anteriore e posteriore.

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

Il **Riding Mode ECON** offre la massima economicità dei consumi e favorisce la guida rilassata e i trasferimenti a velocità di crociera. Il rapporto acceleratore/farfalla predilige l'efficienza dei consumi e i valori di smorzamento idraulico delle sospensioni e ripartizione della forza frenante sono di default.



Il **Riding Mode RAIN** prevede una gestione il più possibile morbida e controllabile della potenza, con un rapporto acceleratore/farfalla demoltiplicato, in modo da massimizzare la sicurezza su fondi bagnati o viscidati. La ripartizione della forza frenante è sui valori di default mentre la taratura idraulica delle sospensioni è più morbida.

In tutti e 4 i Riding Mode il **controllo di trazione HSTC** (presente solo su versioni Tour) garantisce sempre un'accelerazione controllabile.

Il sistema di alimentazione prevede un corpo farfallato, con collettori di aspirazione dal diametro e dallo spessore ridotti per ottimizzare il peso. Il volume del flusso in aspirazione tra il corpo farfallato e i condotti delle valvole di aspirazione è studiato per velocizzarlo e offrire la migliore risposta del motore.

L'airbox "respira" da due condotti, uno posizionato frontalmente a sinistra e uno posteriormente a destra. Questa struttura genera vortici dell'aria in aspirazione con un duplice beneficio: un utilizzo più efficace dell'intera superficie del filtro aria e una riduzione della resistenza. Inoltre, i due condotti hanno una conformazione interna progettata per allinearsi agli impulsi di aspirazione provenienti dal motore ai bassi regimi, massimizzando la risposta e la coppia erogata alle piccole aperture dell'acceleratore.

Il sound e il piacere di guida offerti dal motore della Gold Wing sono sempre stati il suo biglietto da visita. I doppi scarichi hanno struttura interna a due camere più una camera di risonanza, senza materiale fonoassorbente.

Le tipiche note basse del sound emesso dal poderoso motore a 6 cilindri sono accompagnate da profonde pulsazioni senza risultare rumorose. Per 2 dei 6 cilindri, i collettori di scarico con una minore area a sezione trasversale determinano una gratificante profondità del suono del motore senza eccedere nel "volume".

L'**ISG (Integrated Starter Generator)** combina generatore e motorino di avviamento in un unico componente, con il generatore che funge da avviamento quando viene alimentato da un flusso inverso di potenza. Gli ingranaggi di trasmissione dell'ISG sono elicoidali e determinano la ridottissima rumorosità meccanica.

Tra le caratteristiche principali del **sistema Start & Stop** figurano l'avviamento ultra-silenzioso del motore, grazie all'**ISG**, e la fluidità di partenza, ottenuta attraverso la combinazione del cambio **DCT** e dell'acceleratore **TBW**. Con il sistema Start&Stop attivo, quando ci si ferma a un semaforo, il motore si spegne automaticamente dopo 3 secondi; per riavviarlo, il pilota non deve fare altro che ruotare l'acceleratore.

Il sistema è impostato in modo che la pressione dell'olio idraulico venga applicata in anticipo al circuito della frizione ingranata sulla prima marcia all'avvio del motore, per azzerare il tempo tra rotazione dell'acceleratore e partenza. Per assicurare la massima fluidità del movimento, il TBW apre gradualmente il corpo farfallato in proporzione all'apertura dell'acceleratore, per regalare quella fluidità di erogazione a cui nessuna Gold Wing può rinunciare. Lo Start & Stop può essere disattivato e riattivato tramite il menu impostazioni.

Per agevolare le partenze in salita, che normalmente richiedono una certa perizia nel rilascio dei freni e, nel caso del modello con cambio manuale, nella modulazione di gas e frizione, è presente il sistema **HSA (Hill Start Assist)**.

Il suo funzionamento è semplice quanto efficace. Dopo essersi fermati su un pendio, premendo ulteriormente la leva del freno, il modulatore ABS genera pressione idraulica per la pinza freno posteriore. Al momento della partenza, pur rilasciando la leva del freno, viene

temporaneamente mantenuta la pressione idraulica sulla pinza freno posteriore (per circa 3 secondi), permettendo di partire in salita come se si fosse in piano. Quando il sistema è attivo, la spia HSA si accende per informare il pilota.

3.4 Cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission)

- ***Cambio a doppia frizione DCT a 7 rapporti, fluido, silenzioso e veloce***
- ***Funzione 'Walking Mode' per manovre di parcheggio millimetriche***
- ***Integrazione totale con i 4 Riding Mode***
- ***Eccellente manovrabilità a bassa velocità e negli "apri-chiudi"***

Giunta al suo quindicesimo anno di produzione, la tecnologia a doppia frizione di Honda conta oltre 240.000 moto con cambio DCT vendute in Europa. Garantisce cambiate rapide e fluide e il suo utilizzo diventa presto intuitivo. Il sistema sfrutta due frizioni coassiali, una per le partenze e le marce dispari, quindi 1^a, 3^a, 5^a e 7^a marcia, l'altra per le marce pari, quindi 2^a, 4^a e 6^a. Gli ingombri nel carter sono identici a quelli del cambio manuale tradizionale, perché gli alberi delle frizioni sono concentrici.

L'esclusivo cambio a doppia frizione Honda si adatta perfettamente al motore 6 cilindri boxer della Gold Wing, il cui sviluppo è stato incentrato proprio sul DCT (Dual Clutch Transmission). Sulla Gold Wing è l'unico a 7 rapporti e ha addirittura un peso inferiore rispetto ad un omologo cambio manuale!

Ogni frizione è attuata in maniera indipendente dal proprio circuito elettro-idraulico. Ad ogni input di cambio marcia, avviene simultaneamente lo *switch* tra una frizione e l'altra, rendendo istantaneo il disinserimento di una marcia e l'inserimento della successiva o della precedente.

Il risultato sono cambi marcia velocissimi, silenziosi ed ininfluenti sull'assetto della moto, che così accelera e rallenta più efficacemente e senza alcun beccheggio, con la massima efficienza dinamica e nel pieno comfort sia per il pilota che per il passeggero. Tra i pregi ulteriori, la grande affidabilità e durata (dato che non è possibile "sbagliare marcia" o non inserirla correttamente), l'impossibilità che si spenga per errore del pilota, la facilità di guida nel congestionato traffico urbano e il massimo comfort di marcia.

Ma come funzionano i comandi e come si attivano le varie modalità? Al momento dell'avviamento la moto è in folle. Per inserire la prima marcia occorre premere il tasto "D" sul blocchetto destro, compare il numero "1" della prima marcia sul cruscotto. Da questo momento si può dare gas e cominciare a guidare, perché la Gold Wing cambierà le marce automaticamente. In qualsiasi momento, è possibile agire sulle palette al manubrio del blocchetto sinistro, "+" e "-", per inserire manualmente la marcia successiva o scalare (*override*) e, al momento opportuno, la centralina del DCT ricomincerà a cambiare le marce automaticamente. Se invece si vuole una cambiata manuale al 100%, basta premere il tasto "A/M" grigio sul blocchetto destro; da quel momento la decisione su quando cambiare marcia dipende totalmente dal pilota. Il sistema è ovviamente a prova di errore, quindi le marce non vengono inserite o scalate se la richiesta non è compatibile con il regime motore, rendendo così di fatto impossibile danneggiare il propulsore o il cambio.

Infine, la centralina di controllo del cambio Honda DCT, sfruttando i dati di apertura farfalle, velocità, regime motore e marcia in uso, è in grado di riconoscere salite e discese, mantenendo o inserendo sempre il rapporto adatto.

Essendo entrambe le versioni equipaggiate con il cambio DCT sono dotate di freno di stazionamento sulla ruota posteriore, facilmente attivabile e disattivabile con il pratico comando sul lato sinistro della carenatura.

Il DCT della Gold Wing prevede che nelle marce basse i rapporti siano ravvicinati, in modo da massimizzare il comfort delle cambiate a bassa velocità, e allo stesso tempo sfruttare al meglio nei rapporti lunghi potenza e coppia del poderoso motore da 1.833 cc. In entrambi i casi il beccheggio tra una marcia e l'altra è del tutto assente, rendendo la vita a bordo semplicemente fantastica, anche per il passeggero.

Tutte le potenziali problematiche legate alla rumorosità sono state brillantemente evitate tramite lo sviluppo del DCT di ultima generazione. Tamponi smorzatori antirumore sono presenti su entrambe le estremità dei guida forchette del selettore e del braccio principale, annullando ogni contatto in grado di produrre rumore.

Uno smorzatore a molla è stato installato tra la frizione e l'albero della trasmissione primaria per assorbire il contatto e la coppia nella direzione di rotazione e quindi diminuendo il rumore derivante dall'ingranamento tra i due componenti.

Sulla GL1800 Gold Wing è presente il rivoluzionario **Walking Mode**. Si tratta di una modalità del cambio DCT che permette alla moto di muoversi a velocità ridotta, 1,8 km/h in avanti e 1,2 km/h in retromarcia. La funzione è attivabile istantaneamente (a moto ferma), tramite un pratico interruttore sul manubrio sinistro e usando poi le palette al manubrio + e - per determinare il movimento.

Ma come funziona dal punto di vista meccanico? Osservando l'albero principale coassiale sdoppiato, quello esterno relativo alle marce dispari è collegato a quello interno da una catena tramite gli ingranaggi sul contralbero. Con questa struttura l'albero della trasmissione primaria esterno funge da albero di rinvio della retromarcia; ne deriva un meccanismo leggero di inversione di marcia con una struttura compatta e senza l'esigenza di un albero di rinvio.

Dal punto di vista pratico, quando si attiva la modalità **Walking Mode**, le due frizioni del sistema DCT vengono utilizzate per abilitare il movimento **in retromarcia con la frizione 1** e il movimento **in avanti con la frizione 2**. In questo modo la moto può essere mossa avanti o indietro tramite le sole frizioni, senza reale utilizzo delle marce. Inoltre, per garantire la massima efficacia e sicurezza, il sistema Throttle By Wire regola la velocità controllando millimetricamente l'ingaggio della frizione in uso, mantenendo un determinato regime motore e offrendo la totale controllabilità.

Sulle versioni con cambio DCT, i 4 Riding Mode sono integrati con le logiche di gestione dei cambi marcia.

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

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

Il **Riding Mode ECON** offre un innesto delle frizioni morbido, sfruttando il più possibile le doti di coppia del motore, con cambi marcia tendenzialmente non oltre metà regime.

Il **Riding Mode RAIN** assicura un innesto delle frizioni dolce e cambi marcia automatici in un ampio range di giri ma tenendo inserite più a lungo le marce e con scalate a regimi bassi, con l'obiettivo di mantenere le reazioni della moto più neutre possibili.

4. Accessori

L'ammiraglia Honda Gold Wing Tour gode di una vasta gamma di Accessori Originali Honda pensati per restituire sensazioni di *premium feeling*, di qualità superiore e di libera personalizzazione. Gli accessori sono disponibili in comodi *pack* oppure singolarmente.

Inoltre, due versioni equipaggiate con gli accessori più richiesti, denominate **'Full Option Gold Wing'** e **'Full Option Gold Wing Tour'**, sono state create per accontentare i clienti più esigenti migliorando ulteriormente l'esperienza di guida della GL1800:

- **'Full Option Gold Wing':**
 - ✓ Borse interne e tappetini per valigie laterali
 - ✓ Cavalletto centrale
 - ✓ Schienale passeggero
 - ✓ Parabrezza maggiorato
 - ✓ Fari antinebbia

- **'Full Option Gold Wing Tour':**
 - ✓ Borse interne e tappetini per valigie laterali
 - ✓ Borsa interna e tappetino per baule, più scompartimento interno
 - ✓ Parabrezza maggiorato
 - ✓ Illuminazione interna baule a LED
 - ✓ Telo coprimoto

I seguenti accessori sono disponibili anche singolarmente:

- Comandi impianto audio per passeggero: permette al passeggero di regolare volume, traccia in ascolto e fonte del segnale audio.
- Amplificatore per impianto audio con kit dedicato: pensato per garantire una pulizia acustica superiore e un'ottima udibilità anche alle alte velocità.
- Adesivi ruote
- Cover pinze freno anteriori (disponibili cromate o nere)
- Cavalletto laterale cromato
- Sella personalizzata: offre una seduta perfetta abbinata ad uno schienale maggiorato rispetto alla opzione standard.
- Deflettori superiori e inferiori
- Pedane passeggero ampie
- Schienale passeggero: di altissima qualità, in stile custom, con logo Gold Wing in rilievo, restituisce supporto e comfort.
- Pedale cambio per DCT: kit completo che permette di riprodurre le sensazioni del cambio tradizionale con schema 1^a in giù e gli altri rapporti su.
- Antifurto con allarme
- Presa da 12 V

5. Caratteristiche tecniche Honda GL1800 Gold Wing / Gold Wing Tour 2025

MOTORE	
Tipo	6 cilindri boxer, 24 valvole Unicam, raffreddato a liquido, Euro5+
Cilindrata	1.833 cc
Alesaggio x Corsa	73 mm x 73 mm
Rapporto di compressione	10,5:1
Potenza massima	126 CV (93 kW) a 5.500 giri/min
Coppia massima	170 Nm a 4.500 giri/min
Emissioni acustiche	89 dB
Velocità massima	180 km/h
Capacità olio motore	5,6 litri
Avviamento	Sistema ISG (Integrated Starter Generator), generatore/avviamento integrato, sistema Start&Stop
SISTEMA DI ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Corpo farfallato	50 mm
Filtro aria	In carta, viscoso, del tipo a cartuccia
Capacità serbatoio	21,1 litri
Emissioni di CO ₂ (ciclo medio WMTC)	124 g/km
Consumi	18,5 km/l (5,4 L/100 km)
IMPIANTO ELETTRICO	
Tipo batteria	Batteria al piombo-acido (AGM)
Capacità batteria	12 V 21 Ah (20HR)
Capacità alternatore	12V / 120A
TRASMISSIONE	
Frizione	Doppia, multidisco con molle, in bagno d'olio, con circuiti idraulici in pressione separati e gestione elettronica
Cambio	DCT a 7 rapporti, con <i>Walking Mode</i> avanti/indietro
Riduzione primaria	1,795 (79/44)
Rapporti del cambio	(DCT) 1 [^] : 2,167 2 [^] : 1,696 3 [^] : 1,304 4 [^] : 1,038 5 [^] : 0,821 6 [^] : 0,667 7 [^] : 0,522
Riduzione finale	Uscita motore, 0,972 Alla ruota 2,615

Trasmissione finale	Ad albero cardanico
TELAIO	
Tipo	In alluminio, a doppio trave discendente
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	Gold Wing DCT: 2.475 x 905 x 1.340 mm Gold Wing 'Tour' DCT: 2.615 x 925 x 1.430 mm
Interasse	1.695 mm
Inclinaz. canotto di sterzo	30,5°
Avancrosa	109 mm
Altezza sella	745 mm
Luce a terra	130 mm
Peso con il pieno	Gold Wing DCT: 373 kg Gold Wing Tour DCT/Airbag: 393 kg
Raggio di sterzata	3,4 m
SOSPENSIONI	
Anteriore	A canotto avanzato con doppio braccio oscillante e ammortizzatore centrale
Posteriore	Monobraccio Pro-Arm, leveraggio progressivo Pro-Link e regolazione elettronica del precarico molla
RUOTE	
Cerchio ant.	18 M/C x MT3,50
Cerchio post.	16 M/C x MT6,00
Pneumatico ant.	130/70 R18 M/C 63H
Pneumatico post.	200/55 R16 M/C 77H
FRENI	
Tipo	Dual Combined Braking System (D-CBS), con ABS, controllati elettronicamente
Anteriore	Doppio disco flottante da 320 x 4,5 mm con pinze ad attacco radiale a 6 pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco ventilato da 316 x 11 mm con pinza a tre pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
STRUMENTAZIONE ED ELETTRONICA	
Cruscotto	Schermo TFT a colori multifunzione da 7"
Faro	LED
Illuminazione posteriore	LED
Connettività	Interfono / audio Bluetooth™ e Wireless Apple CarPlay™ / Android Auto™
Presa di ricarica USB	Sì
Presa 12 V	Opzionale
ESS	Sì
Sistema di sicurezza	HISS



Cruise Control	Sì
Riding Mode	Tour, Sport, Econ e Rain
Controllo di trazione HSTC	Sì
Ulteriori caratteristiche	Sella pilota e passeggero riscaldabili, monopole riscaldabili, parabrezza regolabile elettronicamente, sistema Start&Stop, commutatore di accensione con Smart Key, sistema di monitoraggio pressione pneumatici, fari antinebbia, airbag, sistema di assistenza alla partenza in salita HSA

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.

Ricordiamo che i valori dei consumi indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni «base» della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.