

Gold Wing 2012 : Voyage en première classe

Press release date : 08 juillet 2011

Évolutions : Nouveau dessin, capacité de transport accrue, nouveau système de navigation, nouveau système audio, stabilité et protection améliorées



Introduction

Depuis son apparition en 1975 sous le nom de GL1000, la Gold Wing est connue comme la référence du Grand Tourisme à moto, une machine qui possède la puissance, la fiabilité et l'équipement nécessaire pour envisager les voyages les plus lointains dans le confort le plus absolu.

Le nom "Gold Wing" est ainsi devenu synonyme de force tranquille et de sophistication. Mais malgré ses évolutions permanentes, de l'audio stéréo à l'airbag en passant par le système de chauffage par air chaud, la Gold Wing n'a jamais perdu de vue le fait que les amateurs de voyages au long cours réclament avant tout des performances de premier ordre.

Lancée en 2001 après 8 ans de développement, la GL1800 a ajouté une note d'excitation et de dynamisme à la longue liste des qualités de cette machine légendaire. L'adoption du cadre double poutre aluminium s'est traduite par un accroissement de la stabilité et de la maniabilité à vitesse élevée tandis que l'implantation du légendaire moteur 6 cylindres a permis de conserver un centre de gravité très bas, expliquant l'agilité surprenante et l'équilibre parfait de la machine à basse vitesse. De quoi rendre les encombrements urbains aussi plaisants à affronter que les petites routes de montagne...

Mais c'est définitivement sur grandes routes que la Gold Wing est vraiment dans son élément. Son bloc 6 cylindres à plat, unique dans la production, s'avère à la fois puissant, souple et silencieux. Alors que ce moteur bénéficie d'une excellente réputation de fiabilité, le reste de la machine répond aux critères les plus draconiens, en particulier au niveau de la qualité d'assemblage ou de la peinture. Parallèlement, le carénage enveloppant, l'impressionnante capacité de chargement ou d'autres technologies appréciables telles que le freinage antiblocage ou la dernière génération des systèmes de navigation GPS témoignent clairement de l'attention portée par Honda à cette machine d'exception.

Concept

L'une des vocations de Honda est de permettre à ses clients de rendre leur vie toujours plus plaisante et excitante grâce à la qualité de ses produits et de ses technologies. C'est cette même philosophie qui a présidé au développement de cette nouvelle évolution de la GL1800. Le concept original a donc évolué pour répondre aux attentes des nouvelles générations d'utilisateurs, adoptant des lignes plus contemporaines ainsi que des systèmes audio et GPS de dernière génération.

Mais l'atout principal de la Gold Wing 2012 reste évidemment la facilité unique avec laquelle elle efface les distances. Sous une robe à la fois élégante, dynamique et imposante, la polyvalence de la machine a encore été améliorée grâce à une capacité de transport accrue. Yutaka Nakanishi, responsable du développement de la GL1800, exprime son sentiment : « *Pour le responsable d'un projet comme celui-ci, il n'y a pas de plus grand plaisir que d'imaginer le pilote et son passager partir à la découverte de nouveaux mondes à bord de la nouvelle Gold Wing* ».

Caractéristiques principales

NOUVEAU - Style plus dynamique

Considérée depuis toujours comme une référence en matière d'aérodynamisme, la nouvelle Gold Wing voit ses formes revisitées, avec des lignes qui associent plus harmonieusement l'avant et l'arrière. Le bloc optique arrière redessiné ajoute encore à l'élégance de ce nouvel habillage.

NOUVEAU - Protection améliorée

Des recherches dans le domaine de la mécanique des fluides numérique (MFN) ont permis de créer une nouvelle forme pour la partie avant du carénage et d'améliorer sensiblement la protection.

NOUVEAU - Stabilité et comportement routier optimisés

Le nouveau dessin de la partie arrière incorporant des extracteurs d'air qui permettent de réduire la traînée aérodynamique offre une meilleure stabilité. Par ailleurs, les nouveaux réglages de suspension avant et arrière assurent un comportement exemplaire.

NOUVEAU - Capacité de chargement accrue

Des sacoches plus grandes portent la capacité de chargement de la Gold Wing à 150 litres.

NOUVEAU - Système audio Surround avec connectivité iPod

L'adoption d'un nouvel ensemble audio Surround SRS de 80 W à 6 haut-parleurs garantit une qualité sonore remarquable. Le pilote peut dorénavant écouter des fichiers musicaux aux formats MP3, WMA ou AAC en connectant un iPod, un iPhone ou tout simplement une clé USB.

NOUVEAU - Système de navigation amélioré

Le système de navigation intégré offre une sensibilité de réception améliorée pour une navigation plus fiable tandis que l'écran est désormais plus lumineux.

6 cylindres à plat de 1832 cm³

Souplesse et puissance sont garanties tandis que le système d'échappement à catalyseur et sonde à oxygène HECS-3 assure une conformité absolue aux normes EURO-3.

Partie cycle irréprochable

Légers et rigides, le cadre double poutre aluminium et le mono-bras oscillant sont synonymes de stabilité, de neutralité et de vivacité. Le centre de gravité est placé au plus bas pour un équilibre agréable à basse vitesse.

Sécurité optimisée

Équipée à la fois du système de freinage Combiné CBS et de l'antiblocage ABS, la Gold Wing assure des freinages sécurisants dans toutes les situations, y compris avec un chargement complet. Le système de coussin gonflable optionnel – une première sur une moto de série – offre quant à lui un niveau de sécurité passive sans équivalent.

Équipement

Système audio SRS Circle Surround de 80 W à 6 hauts parleurs

Garant d'une réelle qualité audio, ce système intègre les toutes dernières technologies en matière de stéréophonie. Le cœur en est un puissant amplificateur de 80 Watts par canal capable de délivrer une sonorité claire, même sur autoroute. L'amplificateur alimente une batterie de 6 hauts parleurs, 2 étant placés à l'arrière, 2 à l'avant, le tout complété par 2 tweeters. L'effet surround est saisissant, que l'on utilise les hauts parleurs ou le système d'écoute optionnel. Par ailleurs, la radio RDS autorise une sélection facile des stations par l'intermédiaire des commandes au guidon.

Compatibilité audio

Le nouveau système audio est compatible avec l'iPod, l'iPhone ou encore une clé USB, autorisant ainsi la lecture de fichiers MP3, WMA et AAC. Le système est totalement intégré à la machine, les commandes sont accessibles au guidon tandis que l'affichage des informations s'effectue sur l'écran digital principal. Les commandes disposées sur le panneau central permettent de sélectionner la source musicale (par exemple radio ou USB) lorsque la machine se trouve à l'arrêt. Le port USB est logé à l'abri dans le large vide-poches central qui dispose également d'un logement spécifique pour accueillir l'appareil à connecter.

Nouvelle génération de système de navigation

Une navigation efficace est souvent l'assurance d'un voyage serein. C'est pourquoi le système GPS de la Gold Wing offre des fonctions encore plus rapides et efficaces. Le nouvel écran couleur affiche un grand nombre de nouvelles fonctionnalités, notamment l'assistance sur les changements de files ou la visualisation des carrefours tandis qu'un système de guidage vocal en option réduit encore les risques d'erreur d'interprétation. Ce GPS dispose également d'une base de données intégrant la liste des concessionnaires Honda, des stations services, des hôtels ou encore des restaurants. Des commandes ergonomiques permettent d'utiliser toutes ces fonctions avec facilité et en toute sécurité. Enfin, la sensibilité de la réception a également été améliorée, permettant au système de fonctionner efficacement dans des zones à signal faible comme les routes de montagne.

Vide-poches central (version sans airbag)

Sur le modèle qui ne dispose pas du système airbag, la contenance du vide-poches aménagé au centre de l'habillage a été portée de 1,2 à 2,8 litres. Ce logement est idéal pour accueillir portefeuille, lunettes de soleil et téléphone.

Selle et poignées chauffantes ; système de chauffage pour les pieds

Capable de réchauffer les sorties hivernales les plus glaciales, les poignées à 5 niveaux de chauffe et la selle à réglages indépendants permettent de rouler tout au long de l'année. Grâce à un levier disposé dans l'habillage, le système de chauffage des pieds permet de canaliser l'air chaud en provenance du moteur.

Marche arrière électrique

Le système de marche arrière électrique s'engage d'une simple pression sur le bouton placé au guidon droit.

Régulateur de vitesse

Le régulateur de vitesse électronique fait appel à un processeur à 16-bit ainsi qu'à un mécanisme de commande motorisé.

Pare-brise réglable

Un système simple et ingénieux permet de disposer de 6 possibilités de réglages en hauteur sur une amplitude d'un peu plus de 10 cm. Manuel, ce système évite le poids et la complexité d'une commande électrique. Une trappe de ventilation réglable permet également de canaliser de l'air frais vers le casque du pilote.

Capacité de chargement portée à 150 litres

Entre les vide-poches aménagés dans le carénage, le coffre arrière et les nouvelles valises latérales, la Gold Wing 2012 affiche une capacité d'emport de 150 litres. Cet ensemble dispose d'un système de contrôle à distance permettant d'ouvrir automatiquement le coffre, de le condamner ainsi que les valises ou bien encore de localiser la moto à distance grâce à l'avertisseur sonore. Enfin, si la commande de fermeture est actionnée alors qu'un élément est encore ouvert, les clignotants s'allument pour alerter le pilote.

Style

Surfaces tendues et carénage sophistiqué

Les stylistes Honda ont hérité de la difficile mission de moderniser le dessin de la GL1800 Gold Wing. Inspiré de celui de la VFR1200F, le nouveau carénage multicouche améliore sensiblement l'aérodynamisme en revisitant la forme de la partie avant, ce qui se traduit par une sensation de stabilité accrue à basse vitesse. L'habillage affiche également de nouvelles lignes diagonales qui partent du bloc optique avant pour aller vers les nouvelles valises, soulignant ainsi la forme du cadre. Le résultat est un ensemble plus dynamique et moderne.

Face avant redessinée

Les remous et les intempéries sont cause de fatigue sur les longues distances et la Gold Wing à la réputation de savoir limiter considérablement cette fatigue. Le recours à la mécanique des fluides numérique (MFN) a facilité la définition d'une nouvelle forme pour le carénage, permettant de réduire sensiblement les remous autour des jambes du pilote et de son passager. Parallèlement, afin de renforcer encore l'impact visuel de la Gold Wing, l'intérieur des optiques avant reçoit une finition « gunmetal ».

Partie arrière revue

L'arrière de la Gold Wing a été redessiné afin de contribuer à la stabilité aérodynamique : un véhicule en mouvement génère naturellement une zone de pression négative. En gérant plus efficacement l'écoulement de l'air à l'arrière de la machine, cette pression négative a été réduite, accroissant d'autant la stabilité. Enfin, outre leur capacité de chargement portée à 150 litres, les nouvelles valises jouent, tout comme les nouveaux clignotants, un rôle important dans la définition esthétique de l'arrière.



Confort amélioré

La selle est l'un des composants essentiels d'une GT et la Gold Wing a toujours excellé dans le domaine du confort d'assise. La forme de la selle a cependant été revue afin de créer un espace encore plus confortable et autorisant davantage de liberté pour le pilote. Parallèlement, cette nouvelle selle « s'enroule » presque autour du passager, générant une impression de confort et de sécurité. Une nouvelle mousse a également été adoptée pour améliorer le confort tandis que le nouveau matériau imperméable qui habille la selle est perforé afin de renforcer l'aspect moderne de la machine.

Couleurs

La Gold Wing 2012 sera disponible parée de 3 nouvelles couleurs :

- Bleu Métallique Glint Wave
- Blanc Perle Fadeless
- Noir Graphite



Motorisation

6 cylindres à plat unique

Unique dans la production moto, ce bloc de 1832 cm³ est le partenaire parfait pour les longues distances. Sa construction limite naturellement les vibrations et permet de placer le centre de gravité au plus bas, réduisant la fatigue du pilote à haute vitesse tout en privilégiant la facilité de conduite et la maniabilité au ralenti. Dans le même temps, sa cylindrée importante lui confère des valeurs de puissance et de couple exceptionnelles, en particulier à mi-régimes. En combinaison du convertisseur catalytique 3 voies et du système d'injection d'air dans l'échappement qui favorise l'oxydation des gaz imbrûlés, une alimentation par injection électronique PGM-FI assure des réactions instantanées ainsi que de faibles émissions polluantes puisque la Gold Wing répond facilement aux normes EURO-3.

Transmission 5 rapports avec surmultipliée et marche arrière

La puissance du moteur est transmise à la roue arrière par l'intermédiaire d'une boîte à 5 rapports qui tourne en sens inverse du vilebrequin, ce qui permet d'annuler les effets de couple de renversement caractéristique des moteurs à plat. Le cinquième rapport est une surmultipliée, privilégiant un faible régime à vitesse de croisière pour davantage de confort et moins de consommation. La marche arrière électrique facilite les manœuvres dans toutes les situations tandis que la transmission finale par arbre autorise un fonctionnement sans contrainte puisque dispensé de graissage ou de réglages.

Partie Cycle

Réglages de suspension affinés

Les réglages de suspension avant et arrière ont été revus afin d'améliorer encore la qualité du comportement routier. La fourche à cartouche de \varnothing 45 mm et le système Pro-Link avec mono-bras oscillant filtrent encore mieux les imperfections au bénéfice du confort. Équipée d'une fonction de mémorisation à 2 positions, la suspension arrière électro-hydraulique réglable autorise des ajustements rapides en fonction de la présence ou non d'un passager sur la machine.

Cadre double poutre aluminium

L'ossature de la GL1800 est un cadre double poutre aluminium directement inspiré des technologies sportives. Dessiné de façon à favoriser la répartition des masses, ce cadre intègre le moteur en tant qu'élément structurel à part entière, ce qui permet d'obtenir des niveaux de rigidité très élevés. Le résultat est un comportement routier particulièrement doux et confortable, notamment pour le passager alors que le pilote peut profiter pleinement de la facilité de pilotage et de la maniabilité.

Systèmes de freinage CBS et ABS

La Gold Wing est équipée à la fois des systèmes combiné CBS et antiblocage ABS. Le CBS associe les freins avant et arrière, que le pilote fasse appel à l'un ou à l'autre. Il en résulte une grande efficacité des décélérations dans toutes les situations. Le système antiblocage ABS gère le système de freinage, composé d'un double disque de \varnothing 296 mm avec étriers 3 pistons à l'avant et d'un simple disque ventilé de \varnothing 316 mm à l'arrière, également coiffé par un étrier 3 pistons. Les efforts de freinage sont momentanément limités sitôt que le système détecte qu'une roue est en passe de se bloquer, ce qui garantit des ralentissements puissants, efficaces et sûrs, même dans les situations d'urgence.

Système de coussin gonflable airbag

Une première sur une moto de série

Le module placé face au pilote comprend le coussin et l'unité de gonflage.

La centrale électronique placée à droite du module détecte les changements d'accélération après analyse des informations envoyées par deux capteurs placés sur les bras de fourche et détermine s'il y a lieu ou non de déclencher le gonflage.

Équipements optionnels

La polyvalence et le confort de la Gold Wing peuvent être encore améliorés grâce à la longue liste des accessoires et équipements optionnels proposés par le département Honda Accessoires.

- Lecteur 6 CD
- Déфлекteur de coffre avec feu stop intégré
- Phare antibrouillard à diodes
- Système audio pour casques intégral ou jet
- Prise de courant 12 V
- Système d'alarme
- Éclairage intérieur de top-case
- Sacs intérieurs pour top-case et valises
- Tapis intérieurs pour top-case et valises
- Sacoques de carénage
- Glacière pour valise
- Filet de chargement pour top-case
- Agenceurs intérieurs pour top-case et valises
- Habillages de freins avant
- Habillages de valises
- Extensions pour accoudoirs passager
- Housse de protection extérieure
- Habillages chromés pour garde-boue, silencieux d'échappement, cache axe de bras oscillant, masses de guidon...
- Déфлекteurs divers
- Jeu de logos pour couvre-culasse

Évolution d'une légende

1972 : les origines

Une équipe d'ingénieurs est constituée avec, à sa tête, le célèbre Soichiro Imajiri à l'origine des fameux 5 et 6 cylindres de course des années 60. Son équipe va développer la M1, un prototype ultra secret dessiné pour explorer les limites du concept Grand Tourisme appliqué à la moto. La M1 disposait déjà d'un 6 cylindres à plat et d'une transmission par arbre, des caractéristiques qui seront reprises quelques années plus tard sur la Gold Wing.

1975 : GL1000 Gold Wing

La première Gold Wing est une révolution, ouvrant de nouvelles perspectives aux amateurs de voyages au long cours. Propulsée par un révolutionnaire 4 cylindres à plat de 999 cm³ à refroidissement liquide, la GL1000 propose alors des performances et un niveau de raffinement jamais atteint jusqu'alors dans le monde du deux roues. Dès lors, les propriétaires de Gold Wing vont redéfinir les bases du Grand Tourisme, roulant plus loin et plus confortablement que jamais, rassurés par une machine qui, depuis ses premiers jours, bénéficie d'une réputation de fiabilité hors normes. En 1976, Honda célèbre ce succès avec une Gold Wing « Limited Edition » tandis qu'en 1979, la première usine de production de Gold Wing est inaugurée aux États-Unis en réponse au fait que 80% des machines produites jusque là étaient exportées vers ce pays.

1980 : GL1100 Gold Wing & GL1100 Gold Wing Interstate

Là où la GL1000 défiait la catégorisation avec son mélange de performances sportives et de confort de haut vol, la GL1100 – fruit de 5 ans d'études auprès des utilisateurs – positionne clairement la Gold Wing comme LA GT par excellence. Son moteur, porté à 1085 cm³, privilégie le couple plutôt que la puissance tandis que l'empattement allongé autorise davantage de stabilité et plus de place pour le pilote et son passager. Les suspensions à assistance pneumatique définissent de nouveaux standards en matière de qualité routière alors que la version Interstate introduit pour la première fois la notion de GT « clés en main » avec son carénage intégral, ses valises et son top-case d'origine.

1982 : GL1100 Gold Wing Aspencade

Avec l'Aspencade, Honda ajoute la notion de luxe à celle de Grand Tourisme. Les équipements abondent d'origine, à l'image du tableau de bord digital, du système stéréo, de la CB ou encore du compresseur pneumatique intégré.

1985 : GL1200 Limited Edition

L'année 1985 est marquée par l'arrêt de la production de la GL1200 standard (sans carénage), au profit de la GL1200 Limited Edition, une machine complète avec son alimentation par injection électronique, son système audio à 4 hauts parleurs, son régulateur de vitesse, sa suspension arrière auto-réglable, son ordinateur de bord et sa peinture Or métallisé.

1988 : GL1500 Gold Wing

En 1984, une nouvelle équipe d'ingénieurs commence à travailler sur la future Gold Wing. Leur cahier des charges est pour le moins exigeant puisque la nouvelle machine devait être meilleure sous tous les aspects : silence de fonctionnement, souplesse, puissance et comportement routier. Des milliers d'heures vont ainsi être consacrées à tester 15 machines et 60 prototypes, ce qui représente à l'époque le développement le plus poussé jamais réalisé dans l'histoire de Honda. Ces efforts vont se concrétiser sous la forme d'une luxueuse machine à 6 cylindres, une machine si aboutie qu'elle allait fixer les standards de la catégorie pendant plus d'une décennie.

2001 : GL1800 Gold Wing

Après 8 années de développement, la GL1800 porte le nom Gold Wing encore plus haut. Conçue par l'équipe de Masanori Aoki, dont le palmarès compte des machines aussi marquantes que les CBR250RR, CBR400RR ou CBR600F3, la Gold Wing 1800 fait sensation : « *Mon travail était d'ajouter plus de plaisir à la machine, de construire une Gold Wing capable des accélérations et des qualités dynamiques que l'on associe plus généralement à des motos sportives* » explique Aoki.

Plusieurs motorisations sont testées puis éliminées avant que la GL1800 ne soit finalement lancée en 2001 avec son 6 cylindres à plat installé dans un cadre double poutre en aluminium pour faire la part belle à la stabilité, l'agilité et la facilité de conduite. Durant la période de développement de cette nouvelle GL1800, pas moins de 20 avancées technologiques vont être mises au point et brevetées.

Caractéristiques - GL1800 Gold Wing (type ED – sans airbag)

MOTORISATION

Type	6 cylindres à plat 4 temps, 12 soupapes et simples arbre à cames, refroidissement liquide
Cylindrées	1 832 cm ³
Alésage x course	74 x 71 mm
Rapport volumétrique	9.8 : 1
Puissance Max.	87 kW à 5 500 tr/min (95/1/EC)
Couple Max.	167 Nm à 4 000 tr/min (95/1/EC)
Ralenti	700 tr/min
Capacité d'huile	4,6 litres

ALIMENTATION

Alimentation	Injection électronique PGM-FI avec starter automatique
Diamètre de venturi	40 mm
Filtre à air	Cartouche papier
Capacité de carburant	25 litres
Consommation	6,56 litres/100km (WMTC mode*)

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Allumage	Numérique
Avance à l'allumage	2 degrés avant le PMH
Bougie	BK
Démarrage	Électrique
Batterie	12V/20AH
Alternateur	12V / 90A

TRANSMISSION

Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Commande	Hydraulique
Boîte	5 rapports avec surmultipliée + marche arrière électrique
Réduction primaire	1.591 (78/49)
Démultiplication	1 2.375 (38/16)
	2 1.454 (32/22)
	3 1.068 (31/29)
	4 0.843 (27/32)
	5 0.686 (24/35)
Réduction finale	2.750 (33/12)
Transmission finale	Par arbre

CADRE

Type	Double poutre aluminium triple section
------	--

DIMENSIONS, POIDS ET CAPACITÉS

Dimensions (LxlxH)	2 629 x 947 x 1 454 mm
Empattement	1 692 mm
Angle de chasse	29° 15'
Traînée	109 mm
Rayon de braquage	3,3 m
Hauteur de selle	740 mm
Garde au sol	125 mm
Poids tous pleins faits	413 kg (AV : 185 kg ; AR : 228 kg)
	Version airbag: 421 kg (AV : 189 kg ; AR : 232 kg)
Poids maximum en charge	603 kg
	Version airbag : 611 kg

SUSPENSIONS

Type	<p>Avant Fourche télescopique ø 45 mm avec système anti-plongée. Débattement 140 mm</p> <p>Arrière Amortisseur Pro-Link Pro-Arm avec réglage de la pré-charge à commande électronique, Débattement 105 mm</p>
------	---

ROUES

Type	<p>Avant Jantes aluminium à 5 bâtons</p> <p>Rear Jantes aluminium à 3 bâtons</p>
Dimensions	<p>Avant 18 x MT3.5</p> <p>Arrière 16 x MT5</p>
Pneumatiques	<p>Avant 130/70 R18 (63H)</p> <p>Arrière 180/60 R16 (74H)</p>

FREINS

Type	<p>Avant Double disque flottant ø 296 x 4,5 mm avec étriers combinés 3 pistons, ABS et plaquettes métal fritté</p> <p>Arrière Simple disque ventilé ø 316 x 11 mm avec étrier combinés 3 pistons, ABS et plaquettes métal fritté</p>
------	--

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.

* Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon votre style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.