



G O L D W I N G

製品説明書



Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG)
(写真は東京モーターショー出展車)

ゴールドウイングは、Hondaモーターサイクルのフラッグシップモデルです。1975年発売の初代GOLDWING GL1000から現在までの累計生産台数は約795,000台を数え、Hondaがお客様とともに創り上げた最上級のツアラーとしてご支持いただいています。米国を主な市場としてデビューした後、長距離ツアラーとしての進化を続け、近年では2013年発売のGOLDWING F6B、2014年発売のGOLDWING F6Cなど、ゴールドウイングを核としたラインアップは拡充されてきました。ゴールドウイング(GL1800)は、70を超える国と地域で販売され、Honda二輪と共にある生活の楽しさや豊かさを象徴する代表的なモデルとして、他のモーターサイクルには置き換えることのできない独自の魅力が、広くお客様に認知されています。

そしてこのように使用環境がグローバルに広がる中、私達は、歴代ゴールドウイングの開発で受け継がれているように、それぞれの地でお客様と対話を重ねてきました。その結果からは、お客様がゴールドウイングに求める価値観の変化や拡がりが見えられました。

中でも“立派、豪華”であることが扱いやすさの障害に繋がる場合や、“快適さ”が、ともすれば退屈に感じられることなどの示唆は、私達にとって40年以上にわたる“The King”というテーマそのものに踏み込んだ再検討を必要とするものでした。

そこで、自分達がいつの間にか前提条件と思い込んでいた“The King”への先入観から自らを解放し、今一度モーターサイクルの魅力の原点に立ち返った上で、6世代目となるゴールドウイングがお客様に提供すべき価値を再構築することから開発をスタートさせました。



■ GOLDWING GL1000
(1975)



■ GOLDWING GL1100 INTERSTATE
(1980)



■ GOLDWING GL1200 INTERSTATE
(1984)



■ GOLDWING GL1500
(1988)



■ GOLDWING GL1800
(2001)

そして、モーターサイクルならではの走りの高揚感や、見て、触れるたびに五感で感じられる上質さを飛躍的に向上させることで、より若い世代にも、また、より幅広いシーンにおいてライダーとパートナー共に最上のライディングプレジャーを提供できるよう、ゴールドウイングの刷新を図りました。

新しいゴールドウイングの開発テーマは

二人の感動に一層の輝きと充実を The Honda Premium Tourer

その実現のために

- 車体：デイリーユースからロングツーリングまで幅広く使いこなせるより軽量で高密度な新世代車体パッケージング
 - パワーユニット：スムーズ&アグレッシブな新世代F6ユニット
 - スタイリング：“Refined Shape Tension Style” 洗練された鋭さと緊張感
 - 制御、電装：“Premium”を実感する先進装備
- をテーマとし、具現化に取り組んできました。

新しいゴールドウイングは、お客様の用途や嗜好を考慮し、シリーズとして複数の仕様装備からお選びいただけます。

これらにより「パートナーと共有する感動」がより深く大きなものとなって世界各地のお客様の生活を一層輝かせ、充実した人生に少しでも貢献できれば、ゴールドウイングに関った私達にとってこれ以上の喜びはありません。



■ Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG)
(写真は東京モーターショー出展車)



■ Gold Wing
(写真は東京モーターショー出展車)

●車体のねらい(1)

ライダーとパートナーがゴールドウイングと過ごす時間の豊かさをより深め、広げられることを願い、もっと自由に扱えるモーターサイクルとして、また、上質さにさらに磨きをかけるために、車体パッケージングを刷新しました。

車体のねらいは

デイリーユースからロングツーリングまで幅広く使いこなせる より軽量で高密度な新世代車体パッケージング

その実現のために

- 「乗っている時」だけでなく、「乗る前」「乗った後」の取り回しを考慮した車体サイズと車両重量
- 幅広いシーンでより自在に操りやすい運動性能の獲得
- ライダーとパッセンジャー双方に対する快適性の刷新などを図りました。



■Gold Wing Tour (写真は北米仕様車)

●車体のねらい(2)

車体パッケージング概要 -1

新しいゴールドウイングの車体パッケージングは、主に以下の点を特徴としています。

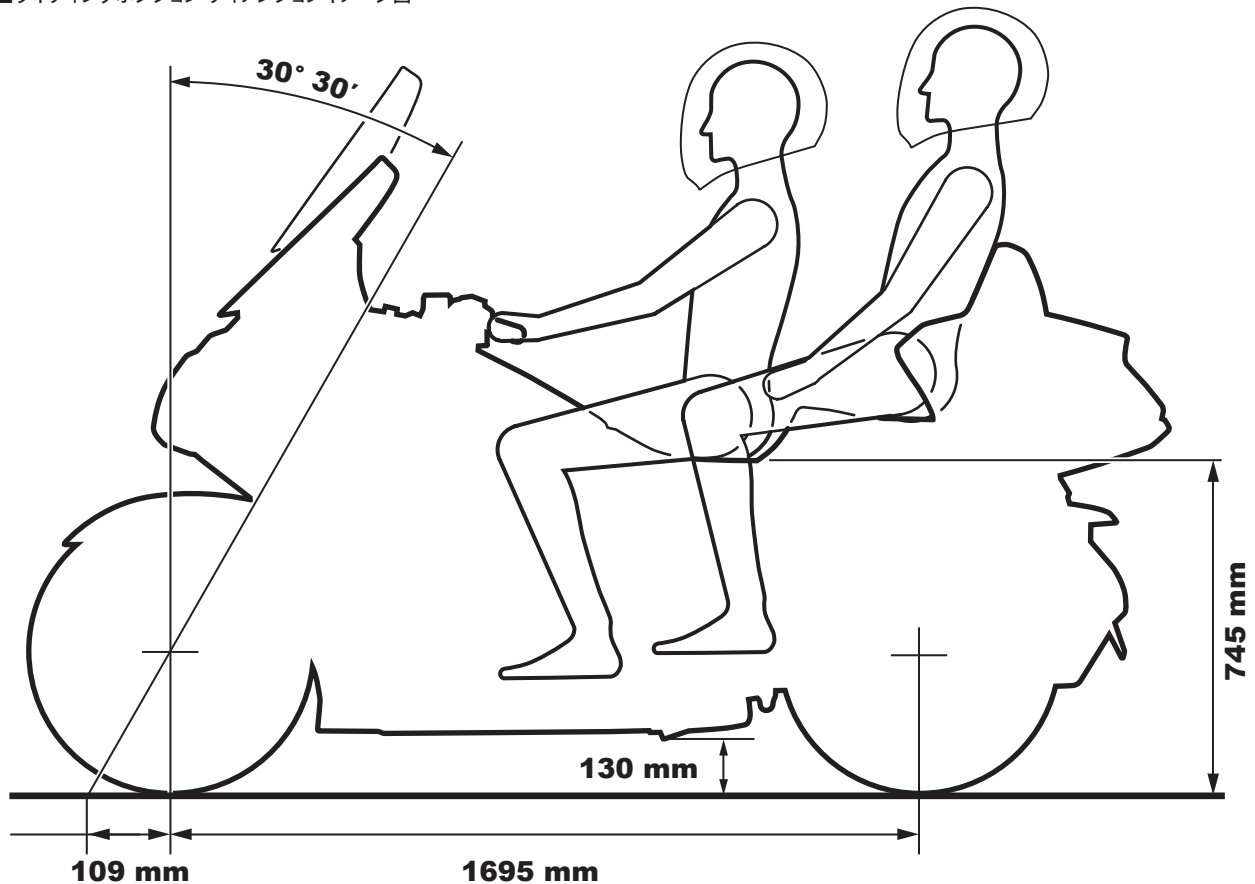
・車両重量を従来モデルに対し38kg軽量化*し、さらにマスの集中化により、二人乗りの高速巡航での圧倒的な安定感と使用頻度の高いデイリーユースなど市街地での使い勝手や運動性能を大きく向上させました。

・二人乗りの快適さを確保するため、ホイールベースを1695mmとした上で、高い安定感と運動性能を得るための手段として、以下を行いました。

- ①リアランクの仕様見直しなどにより、全長を55mm短縮。
- ②エンジンのコンパクト化と、ダブルウィッシュボーンフロントサスペンションの採用により、ライダーの足元スペースを従来同等に確保しながらライダーの乗車位置を従来よりも前方に移動し、ライダーと車体の重心をより近づけました。

※Gold Wing Tourと従来モデル ゴールドウイングとの比較

■ライディングポジション デイメンションイメージ図



●車体のねらい(3)

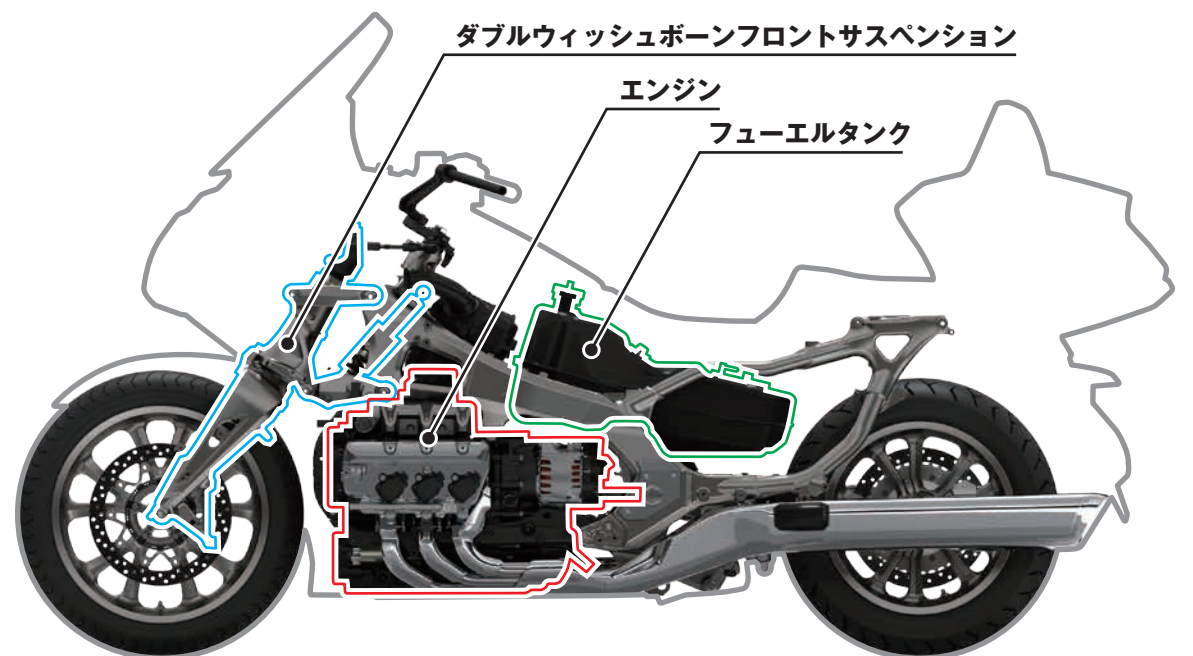
車体パッケージング概要 -2

◦ゴールドウイングならではのF6エンジンによる低重心化に加え、車両重量軽減、マス集中、ハンドルポジションや足元の空間確保を図ることで、取り回し時の安心感を大幅に向上させました。

◦ツアラーとしての快適性を確保した上で、風を感じながらライディングを楽しめるウインドプロテクション性能や、より積極的なライディングを可能とするホールド性と、動きの自由度を両立したシート形状など、よりモーターサイクルらしさを追求しています。

◦ダブルウィッシュボーンフロントサスペンションの採用により、従来のテレスコピック式フロントサスペンション転舵に必要とされたハンドル軸回りのスペースを削減。同時に、サイドラジエーター方式を継承しながら、より高性能なラジエーターの採用とともにエアマネジメントを見直し、ラジエーターの小型化を図りました。これらによりフロントカウルの幅を抑制し、コンパクトなスタイリングに寄与しています。

■車体レイアウトイメージ図



●フレーム

フレームは、安定性と操縦性の高次元でのバランスをねらい、アルミツインチューブ式を継承しながら新設計。しなやかさと剛性感を兼ね備えた基本骨格としました。

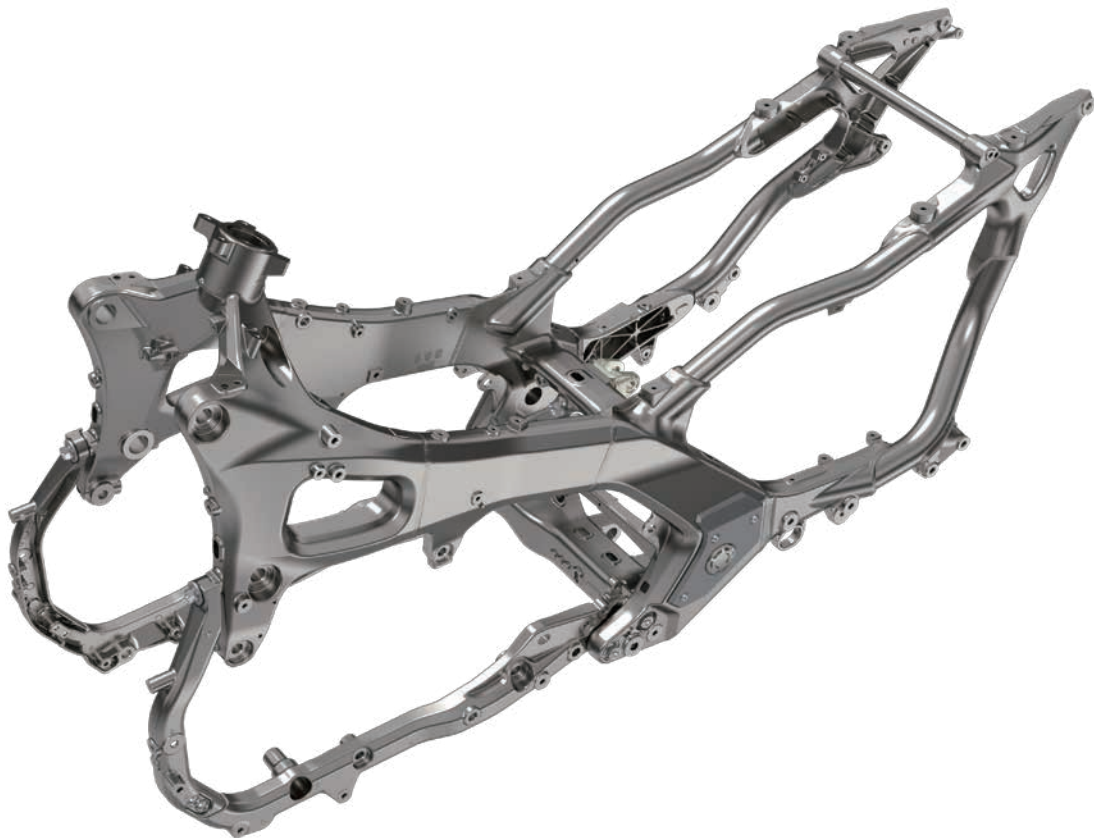
また、ライダーとパッセンジャー乗車位置の前方移動と、リアトランク容量の見直しに伴うシートレール短縮によりマス集中化を図りました。

軽量化については、フレームボディにアルミダイキャスト製部材を全面適用し、各部に掛かる応力から求められる板厚をきめ細かく調整することで重量低減を実現しました。また、リアクッション上部ブラケットを別体化することで、リアクッション締結部からフレームへの入力時に発生するたわみを吸収する構造を採用。この構造とピボット部を新規構造(別項)とすることにより、フレームの軽量化を図りました。さらに、ダブルウィッシュボーンフロントサスペンション(別項)も併せ、足回り関連部品とフレームボディに求められる機能を分離、独立させることで、前後のサスペンションをスムーズに作動させるために必要なボディ剛性を抑えることを可能とし、その分の重量を削減しました。

これらによりフレームボディとスイングアームを合わせた重量は従来比約2kgの重量低減を実現しながら完成車の運動性能と乗り心地を飛躍的に向上させ、荒れた路面でも安心の走行を可能としました。

またF6エンジンによる低重心とあいまって静的取り回し性も高めています。

■フレームイメージ図



●ダブルウィッシュボーンフロントサスペンション(1)

新しいゴールドウイングは「幅広いシーンでより自在に操りやすい運動性能と快適性」を実現するため、以下の項目を目標に、フロントにHonda独自の二輪車用ダブルウィッシュボーンサスペンションを新開発しました。

乗り心地の向上と軽快なハンドリング

一般的なテレスコピック式サスペンションでは、路面からのショックを吸収する際にアウターチューブとインナーチューブのスライド、また両者のたわみによる摺動抵抗が発生します。これに対し、ダブルウィッシュボーン式ではショックを吸収するクッション機能と転舵機能を分離しています。両者を上下2つのアームで支える構成とする事で、クッションの摺動抵抗を低減させ、路面からハンドルに伝わるショックを従来よりも約30%低減しました。

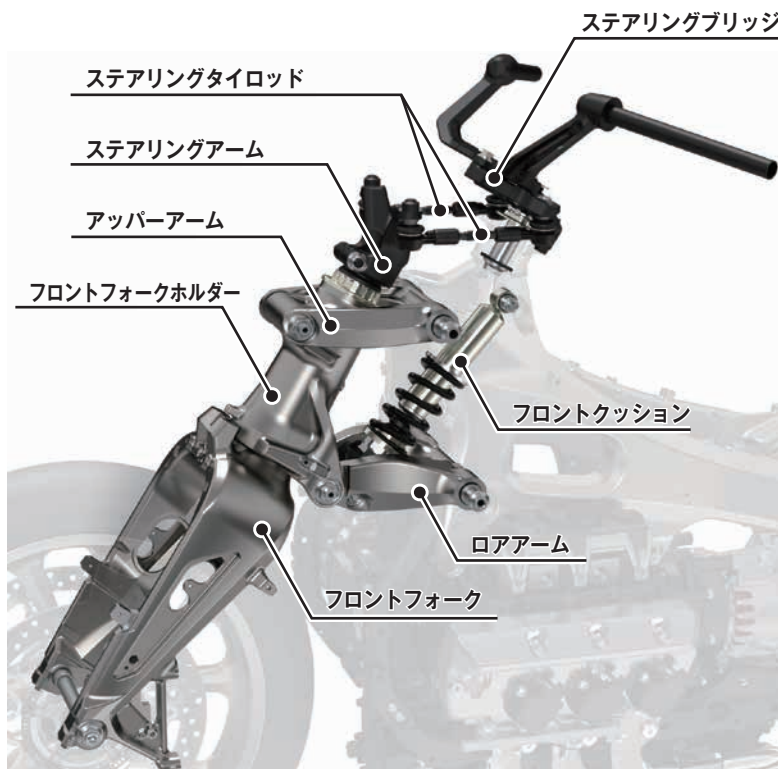
また、この構造とすることでハンドルで操作するフォーク部の慣性マスを40%以上低減し、走行時のハンドリングをより軽快にしました。さらに、このリンク式の構造をとるにあたって、全ての軸受け部にベアリングを採用する事でストローク、転舵ともさらなるフリクションの低減に寄与。

加えて、タイヤの操舵軸とハンドルの転舵軸双方をステアリングタイロッドで繋ぐ構造*とし、完成車に対するライダーの理想的な位置を基準として、自然な操作フィールが得られるハンドル軸位置を設定しました。

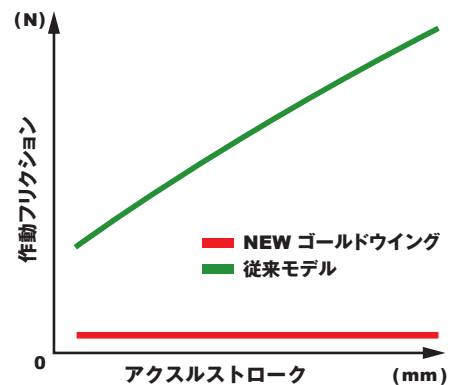
これらにより、1695mmのホイールベースがもたらす安定感を活かしたまま、切り返しや進路変更など、市街地での頻繁なハンドル操作にも軽快なハンドリングで応え、加減速時や路面ギャップによるショックの少ないシルキーな乗り心地を提供します。

※ 特許出願中

■ダブルウィッシュボーンフロントサスペンション構成図



■ダブルウィッシュボーンフロントサスペンションフリクション低減イメージ図



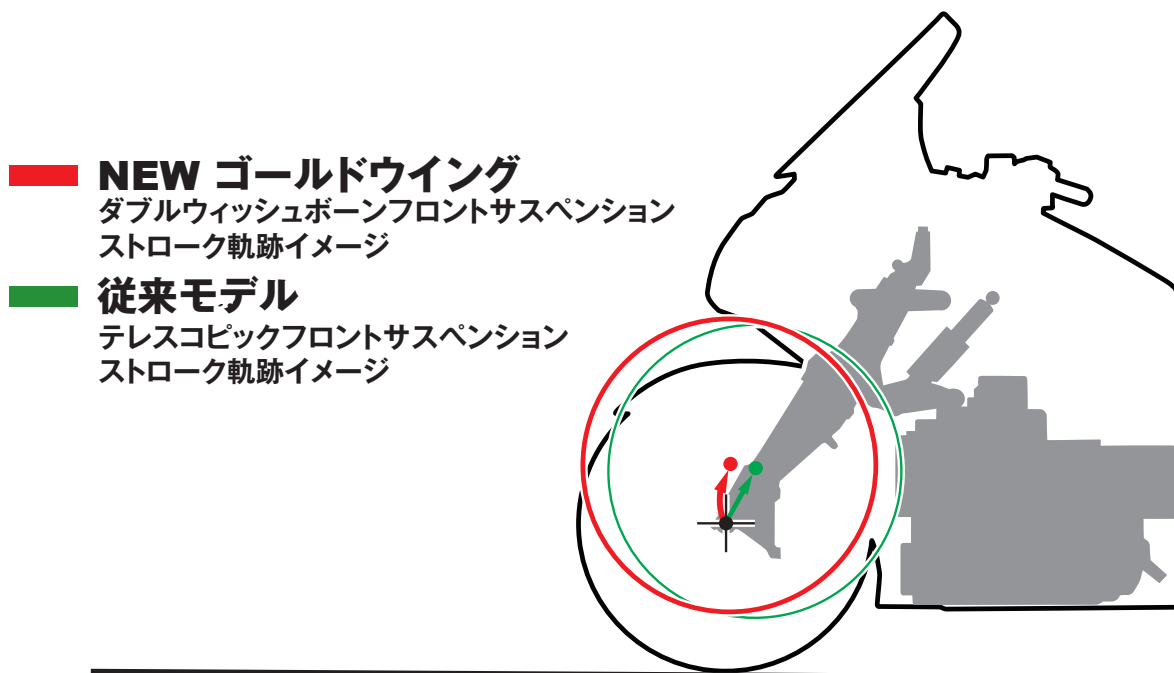
●ダブルウィッシュボーンフロントサスペンション(2)

居住性の向上と完成車コンパクト化への寄与

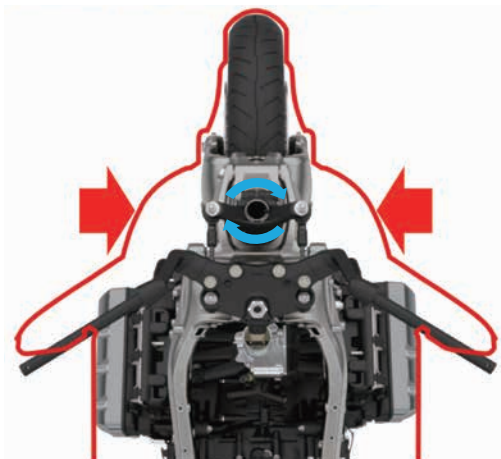
ダブルウィッシュボーンサスペンション上下アームの角度設定により、ストローク軌跡を真上方向に設定する事で、前輪とエンジン部とのクリアランスを最小化しました。そして、その分エンジンを車体前方に寄せ、同時にエンジンヘッドの前後長を短縮することでライダーとパッセンジャーの乗車位置を従来よりも36mm前方に移動させました。これによりホイールベースを従来と同等としながら、前輪分担荷重を最適化し軽快なハンドリングを実現しています。

さらに、このサスペンション方式の採用により、従来のテレスコピック式フロントサスペンション転舵に必要なとされたクリアランスを詰めることを可能とし、ステアリング軸回りのスリム化に寄与しています。

■フロントタイヤストローク軌跡比較イメージ図



■ステアリング軸回りスリム化イメージ図



●スイングアーム、リアサスペンション

スイングアームは、完成車の軽量化および車体安定感向上のため、車体右側にドライブシャフトを内蔵した後輪片持ち式のプロアーム形式を継承しながら新設計、世界初^{※1}のピボット部構造としました。

従来では、フレーム側ピボット回りには、スイングアームのテーパベアリングを保持するための荷重(予圧)を前提とした剛性が必要であり、その分重量は増加傾向にありました。

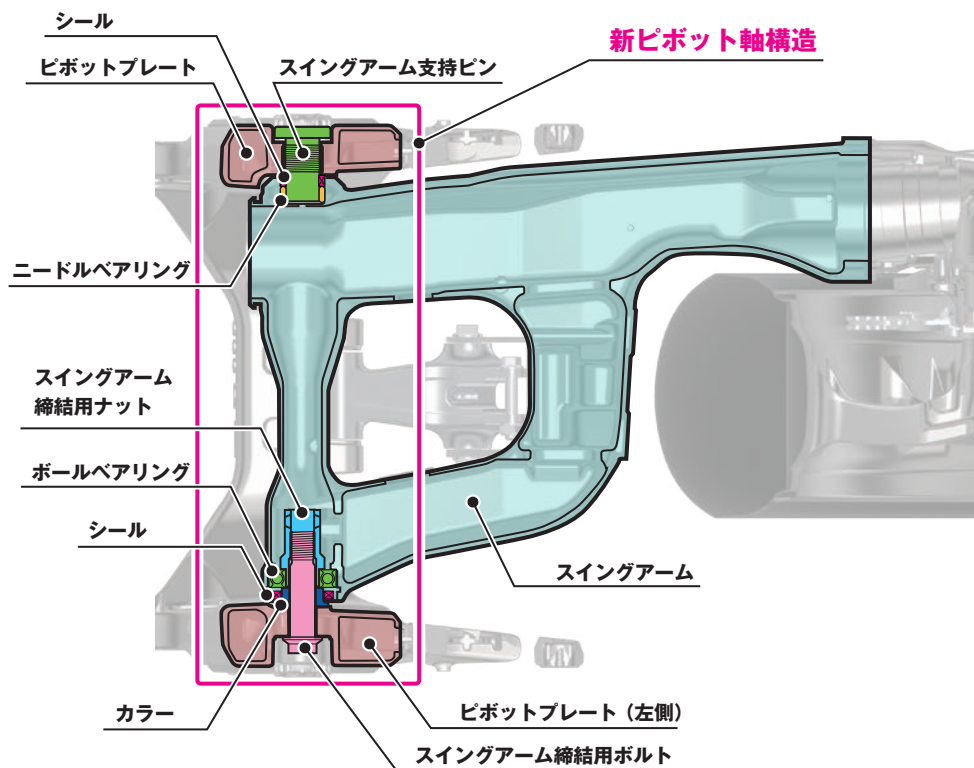
そこで、スイングアーム左側だけにフレームとの締結機能を持たせ、右側はスイングアーム保持のみを目的とした新しいピボット軸構造^{※2}に変更しました。これにより、フレーム側ピボット回りの予圧を不要とし、同時に右ピボット部の締結軸力がフレーム剛性に影響を与えないため、フレーム設計の自由度が増すことで、より操縦性能を向上させるとともに、路面入力によるピボット部締結軸力変化の影響を大幅に低減させ車体安定感向上に寄与しています。さらに、この構造により、フレームボディとスイングアームを合わせた重量は従来よりも約2kg軽量化しています。

リアサスペンションは、快適な乗り心地を提供するプログレッシブな反力特性を特徴とするプロリンクを採用。左右リンクプレートの板厚を変えると同時にリアクッション上下の締結部にピロボールを採用することでプロアームのねじれをキャンセルし、乗り心地の向上に寄与しています。

※1. Honda調べ2018年1月時点

※2. 特許出願中

■新ピボット軸構成イメージ図



●フェアリング

新しいゴールドウイングでは、シャープでコンパクトな外観としながらも、ツアラーに求められる快適性(ウインドプロテクション、ヒートマネジメント)や経済性(空気抵抗低減による燃費向上)、運動性能の向上を、新しいエアマネジメントにより実現しました。エアマネジメントの考え方を従来から最も大きく変えた点は、乗員の快適性に対する走行風の扱い方です。

従来は、“無風であることの快適さ”を求め、カウルやスクリーンの面積を確保していました。これに対し新しいゴールドウイングでは、走行風を効果的に居住空間に導入することで、よりモーターサイクルらしい“心地よい風を感じる快適さ”の実現とともに、コンパクトな外観やそれによる空気抵抗の低減、運動性能向上にもつなげています。

この新しいエアマネジメントを可能とした技術が、幅広いシチュエーションに対応する電動スクリーン(別項)や、居住空間への導風ダクト、ボディ端部など細部形状まで煮詰められたカウル形状などであり、これらが次世代ツアラーとして求めた高い操縦性や快適性に大きく寄与しています。

●電動スクリーン*

新しいゴールドウイングで、従来モデルと最も考え方を変えた点の一つが、「モーターサイクルらしい快適性」の追求です。

ウインドスクリーンの新設計にあたっては、幅広いシチュエーションや異なる速度域などに対応しながら、開放感のある“心地よい風を感じる快適さ”を目指し電動スクリーンを新たに採用しました。

この電動スクリーンにより、市街地から高速道路まで幅広い走行環境に合わせ、スクリーン角度/高さを左手ハンドルスイッチで無段階にアジャストする事により、走行シーンや好みに応じて常に適切なウインドプロテクションが得られるようになりました。また、乗車位置の前方移動に伴い、従来よりもウインドスクリーンと乗員間の距離を近づけたことにより、ウインドスクリーン自体の小型化が可能となり、ライダー、パッセンジャー双方の頭部の快適性向上に寄与しています。

なお、従来モデル以上の防風性能を提供するハイウインドスクリーンや、主に腕回り～上半身の防風性能を向上させる風量調整可能な可変式のアップーディフレクター、主に下半身～足元の防風性能を高める固定式のロアディフレクターも純正アクセサリで追加可能です。

※ Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission(AIRBAG)/Gold Wing Tour



■電動スクリーン可動イメージ図
(Gold Wing Tour/写真は北米仕様車)



●シート

ゴールドウイングのシートは、ライダーが快適に操縦を楽しめるよう、またパッセンジャーが快適にツーリングを楽しめるよう、ライダーとパッセンジャー双方の空間を分けた基本構成としています。この、パートナーとの快適なツーリングのためのシート構成を新しいゴールドウイングでも継承。従来同等の居住空間を確保しながら、向上させた運動性能をより積極的に楽しめるよう車体コントロール性に配慮し、ライダーが動きやすい形状に仕上げました。また、従来からゴールドウイングの魅力の一つとなっている、車体サイズからは想像出来ないほどの足着き性の良さが得られるよう、シート跨ぎ部形状はフレームボディ、燃料タンクを徹底的に絞り込こむことで最適化を図りました。

さらに純正アクセサリとして、スタイリッシュな車体デザインに美しくインテグレートされたデザインのライダーバックレストを用意しました。ライダーの腰骨をサポートすることでリラックスした巡航シーンなどでその効果を発揮します。

なお、パッセンジャー用バックレストの装備がないGold Wingの純正アクセサリとして、専用のパッセンジャーバックレストを用意しました。



■Gold Wing Tour (写真は北米仕様車)



■ライダーバックレスト (Gold Wing Tour/写真は北米仕様車)



■パッセンジャーバックレスト/リアキャリア (Gold Wing/写真は北米仕様車)

●ラゲッジスペース

ゴールドウイングは現在、世界のお客様から幅広いニーズでご使用いただいている背景から、今回の開発に際してはモデルチェンジ毎に増加する収納容量に伴う車体大型化を見直し、実際の使い勝手をリサーチした上でラゲッジスペース容量を3泊4日相当2人分の荷物量^{※1}を目安に見直しました。これにより車体の大幅な軽量コンパクト化を図り、市街地などでの使い勝手や運動性能向上、取り回しやすさに大きく寄与しています。

リアトランク^{※2}は2個のフルフェイスヘルメット^{※3}収納を可能としています。リアトランクとサドルバッグを合わせて110Lの容量を確保しました。また、各ラゲッジスペースは各ボックス、ケースについているオープナーボタンによる開閉で使い勝手の向上を図るとともに、各リッドは油圧ダンパーにより開閉時の質感を高めました。

さらに純正アクセサリとして、リアトランク上に装着するリアトランクラック^{※4}を用意しました。

※1. 荷物の種類や量によって収納できない場合もあります。

※2. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG) / Gold Wing Tour。 ※3. 形状、大きさによって収納できない場合もあります。

※4. LEDハイマウントストップランプの追加装備も可能です。また、Gold Wingにはリアキャリアを純正アクセサリとして用意しています。



■リアトランク (Gold Wing Tour/写真は北米仕様車)



■サドルバッグ (Gold Wing Tour/写真は北米仕様車)

●パワーユニットのねらい

より幅広いシチュエーションでの扱いやすさを実現するため、軽量化を図った高密度な新車体パッケージングを成立させることを前提としながら動力性能、燃費性能、エンジンフィールの質感向上を目指しF6パワーユニットを開発しました。

パワーユニットのねらいは

スムーズ&アグレッシブな新世代F6ユニット

初代ゴールドウイングは、「最高を求める人が悠然と乗れる、最上級グランドツアラー」の実現を目指し、エンジン形式には低重心、低振動、静粛性を特徴とする水冷縦置きフラット4ユニットを採用しました。この初代パワーユニットは、現在まで進化させながら受け継がれている縦置きエンジン特有のクランクシャフトトルク反力を打ち消す balancer 機能、より低重心化に寄与するエンジン主要各軸の配置、メンテナンスフリーのシャフトドライブ駆動などのスペックを備えていました。その後、排気量拡大、6気筒化、クルーズコントロール、リバース機構の追加など、ゴールドウイングのパワーユニットは40年以上にわたって常にお客様の要望とともに先進性を高め、進化を遂げてきました。

新しいゴールドウイングのパワーユニットは、モーターサイクルでは唯一無二の縦置き水冷4ストローク水平対向6気筒1800cc (F6) の形式を継承しながら全てを新設計。大幅な軽量コンパクト化を図りながら、重厚感、パルス感を持つサウンドを伴った低回転域での余裕あるトルク特性による、ゆったりしたクルーズ性能とそこからのダイナミックな加速の実現と同時に、燃焼効率の追求とアイドリングストップ*採用などにより燃費向上を実現しました。

また、トランスミッションは、マニュアルトランスミッションを従来の5速から6速化したことに加え、Honda 独自の三代目となる7速 Dual Clutch Transmission (DCT)、新方式の微速前後進機能を追加するなど、さらなる扱いやすさと操作フィールの上質感向上を図りました。

* Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG)



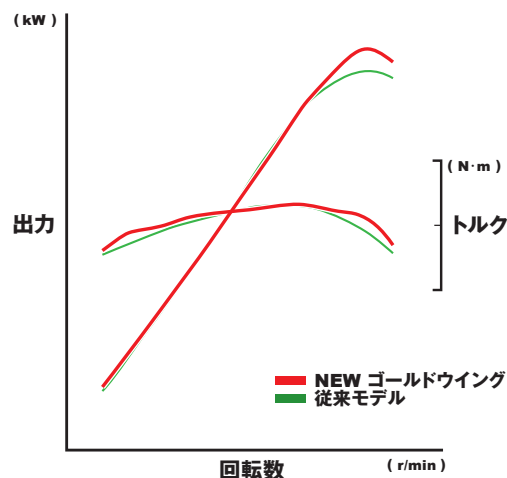
■縦置 水冷4ストローク 水平対向6気筒 1800ccエンジン

●出力特性

従来から高い評価をいただいている、ゴールドウイングの特徴である低速域からのトルク感溢れるダイナミックな加速フィールを新設計エンジンでも継承。

スロットルバルブ開度制御には、ゴールドウイングでは初採用のスロットルバイワイヤシステム(別項)、さらにシーン別ライディングモード(別項)を採用したことにより、より幅広い走行シーンで、よりライダーの意思にシンクロしたアクセレーション反応を作り込み、一層スポーティーかつ上質な特性を実現しました。

■出力特性イメージ図



●軽量コンパクト化

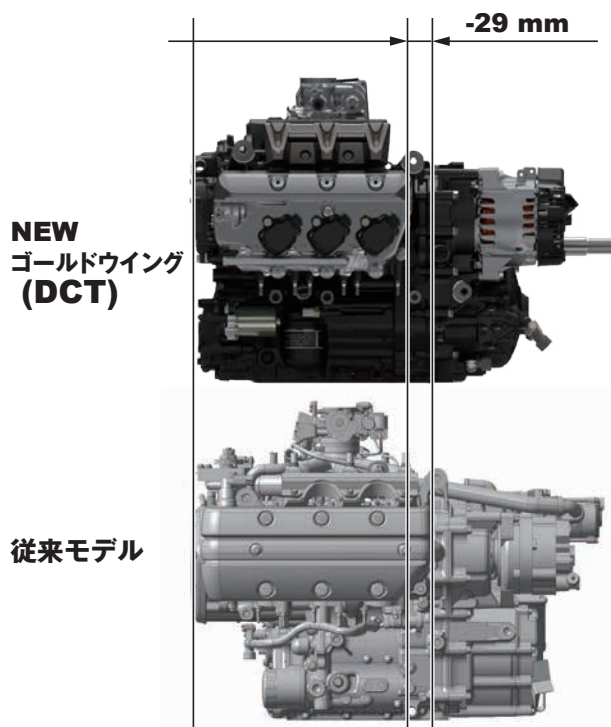
運動性能向上のために、エンジン自体の軽量コンパクト化も図りました。ボア径を従来の $\phi 74\text{mm}$ から $\phi 73\text{mm}$ に変更するとともに、クランクシャフトを高強度材の「SCM440H」に変更することでクランクウェブの薄肉化を図り、シリンダー間の距離(ボアピッチ)を各9mm、左右シリンダーオフセットを4mm短縮。クランクパルサー(燃料の噴射量やタイミング、点火タイミングをコントロールするためにエンジン回転数とピストンの位置を検知する部品)の位置を従来のクランクシャフト前部からクランクシャフト後部に移動させ、エンジン前部フロントカバーからクランクまでの距離を約7mm短縮させました。

これらによりエンジン前部から左シリンダーヘッド後端までの長さを従来に比べ29mm短縮し、さらにエンジン搭載位置を、より車体前側に寄せることでライダーの足元スペースを確保しました。

また、CRF450Rなどで実績のある新世代ユニカムバルブトレイン(インレット側:フィンガーフォロワーロッカーアーム、エキゾースト側:ローラーロッカーアーム)の採用により、従来のバルブリフター保持構造を廃止することで軽量化を図りました。同時にロッカーアームシャフトを吸排共用、同軸化させることで、さらなるコンパクト化に寄与しています。このほかにもシリンダースリーブのアルミ化、カムシャフト材質変更、冷却水経路の見直し、7速+リバースDCT(別項)やISG(別項)採用によるスターターモーターとそれらに付随する補機類の廃止など、多岐にわたる軽量化を実現しました。

これらにより、2バルブから4バルブ化への変更を含めてもエンジン単体で従来よりも約6.2kg(6速マニュアルトランスミッション仕様で比較)、7速+リバースDCT採用による重量増を含めても約3.8kgの軽量化を実現しました。

■エンジンコンパクト化イメージ図



●吸気系

吸気系は、エンジン本体同様、軽量化に加え、1800ccの大排気量を活かした、どの回転域からでも得られるトルク感溢れる加速とレスポンスに寄与するため、吸気効率向上を図りました。

軽量化

- スロットルバタフライを従来の2個から1個に集約
- インテークマニホールド内径および肉厚の見直し

吸気効率向上

- インテークマニホールド容積の低減

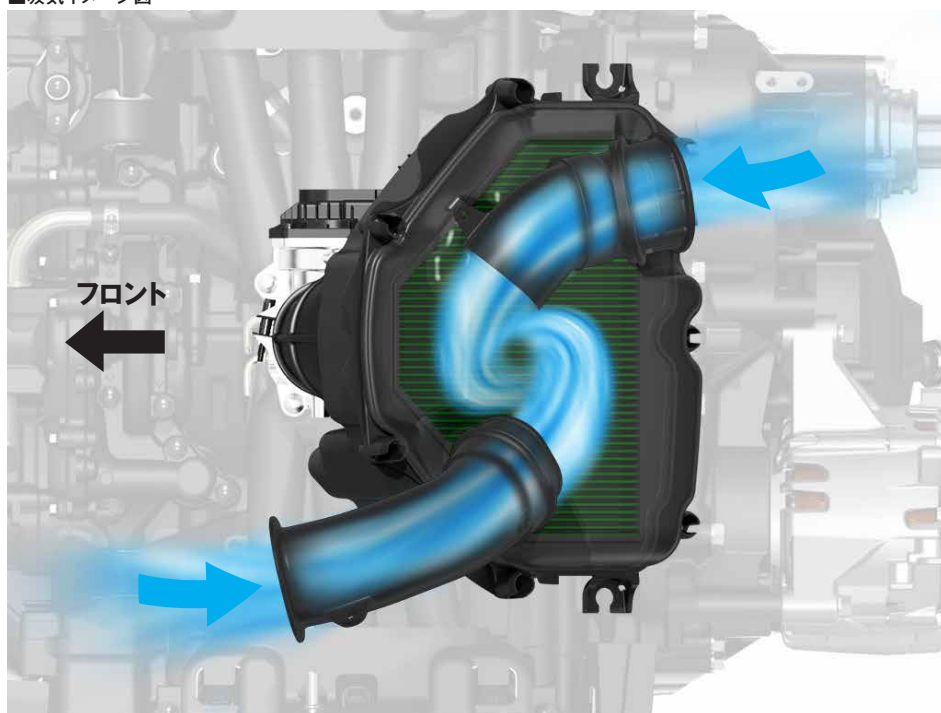
吸気効率向上のため、スロットルバルブから吸気バルブまでのインテークマニホールド容積を約一割低減することで、グリップ操作により取り込む空気をより速く燃焼室に送る事を可能とし、ライダーのグリップ操作に対するレスポンス向上に寄与しています。

- エアクリーナー吸気効率の向上

エアクリーナーにつながる2本の吸気ダクトの内、左側ダクトを車体前側に、右側ダクトを車体後側にそれぞれ配置*することで、吸気に渦巻きを発生させる構造としました。これにより、エアフィルター全面をより有効に使うことによる吸気抵抗の低減効果としてスロットルレスポンスの向上が図られました。また、吸気脈動をエンジン低回転領域に合わせるため、吸気ダクトの形状、サイズを最適化することで、スロットル低開度領域からのレスポンスとトルクを向上させました。

※ 特許出願中

■吸気イメージ図



●排気系

排気系では軽量化と外観向上を図るとともに、新しいゴールドウイングに相応しいエキゾーストサウンド実現のため、マフラーからエキゾーストパイプに至るまでの一連の構造を新設計することで音質をマネジメントしました。

マフラー内部は、2室+音の減衰を図る共鳴室による構成とし、サイレンサー内部に使用していたグラスウールを廃止して軽量化を図るとともに、完成車のスタイルとのマッチングを一層高めたクローム仕上げ*の異形断面カバーを採用。熱によるクローム変色を抑制し、外観性を向上させました。

※Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission(AIRBAG)/Gold Wing Tour

■エキゾーストパイプ、マフラー構成図

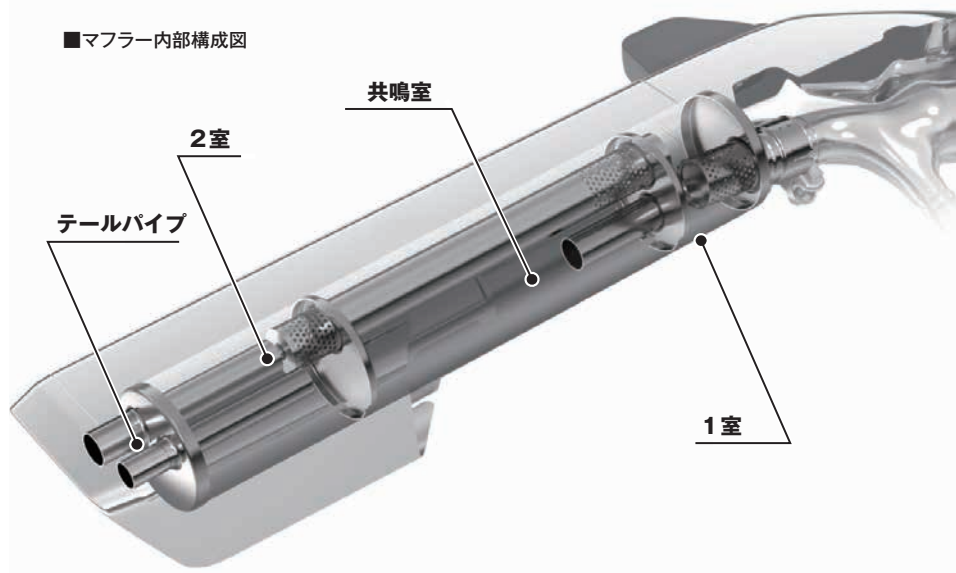


音質は、F6エンジンから生み出される重低音とともに、“息遣い”を通して乗り手に一層操作しているという実感を提供するため、鼓動感を演出しました。

左右2本出しのマフラー内部に持たせた共鳴室の容量やパイプ径、長さのチューニングにより、過度な音量を抑えながら重厚な印象の低音を実現しました。また、エキゾーストパイプ断面積を、6気筒のうち2気筒のみ約20%減少させることで、気筒間の音量を変化させてモーターサイクルらしい鼓動感を演出。さらに、高い圧力をもった排気を直接テールパイプに導く構造により、燃焼と連動した音の歯切れのよさを実現しました。

これらにより、重厚さと鼓動感を備えた、走り出しからクルージングまで楽しめる魅力的なサウンドを作り込みました。

■マフラー内部構成図



●低燃費化

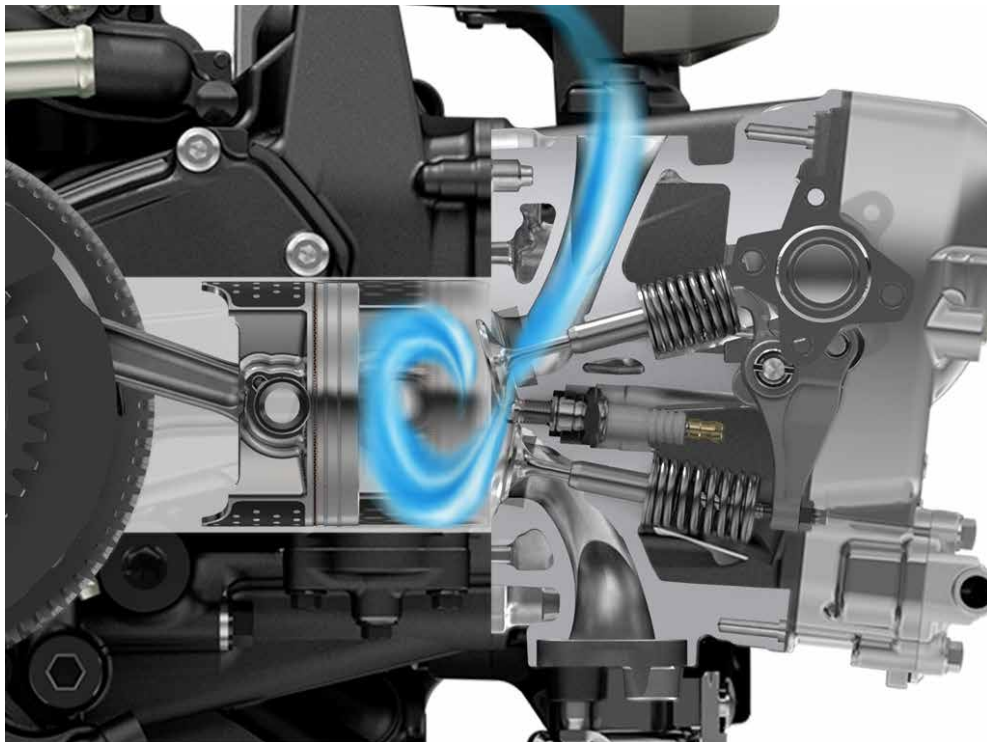
パワーユニットの開発にあたっては、低燃費化を図るため燃焼効率向上とフリクション低減技術を投入しました。

燃焼効率に関しては、燃焼室形状を2バルブ/バスタブ型から4バルブ/ペントルーフ型に変更し、インレットポート形状の最適化を図りシリンダー内にタンブル流を形成させることで、燃焼効率の向上を図っています。

フリクション低減では、エキゾースト側にローラーロッカーアームを採用、また、ピストンスカートにモリブデンコーティングを施しました。

これらの低燃費化技術と併せ、燃料タンク容量を従来より4L減らした21Lとすることによる軽量コンパクト化への寄与、完成車重量の低減により、60km/h定地燃費値で7km/L向上させ、従来同等の航続距離を確保しました。

■シリンダー内タンブル流イメージ図



● 第三世代7速+リバースDCT※(1)

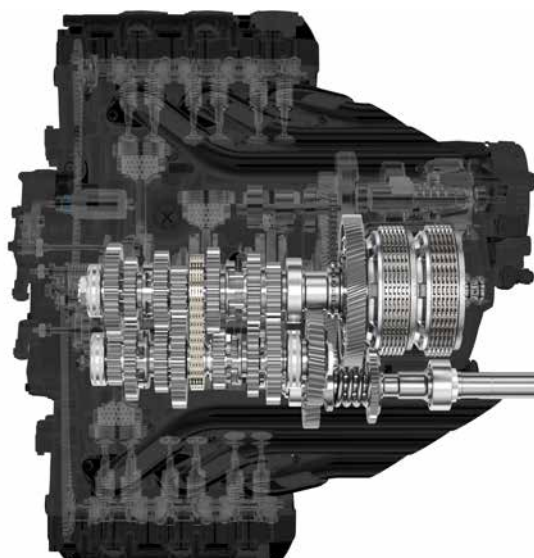
新しいゴールドウイングには新開発した第三世代7速DCTを搭載。

長距離ツアラーとして高速巡航を考慮し、燃費や静粛性をさらに向上させるため7速化を図るとともに、手元のスイッチで操作できる微速前後進機能(ウォーキングスピードモード)を追加し、さらに、フラッグシップモデルに相応しく変速時の質感を大幅に向上させました。

DCTは、二輪車ではHondaだけが採用している先進技術です。ライダーをクラッチ操作と変速操作から開放し、加速やコーナリング、ブレーキなどファンライドに直結する車体操作に、より集中できることに寄与します。Hondaはこの考えに基づきDCT適用モデルを増やしなが、その走りが楽しめるフィールドを広げてきました。そして現在では高いライディングスキルを持つお客様からも「スポーツバイクはマニュアルトランスミッションでなければならないという先入観を払拭できた」と評価をいただくなど、DCTのもたらす走りの楽しさ、充実感が高い評価と共にFun市場に拡がりつつあります。

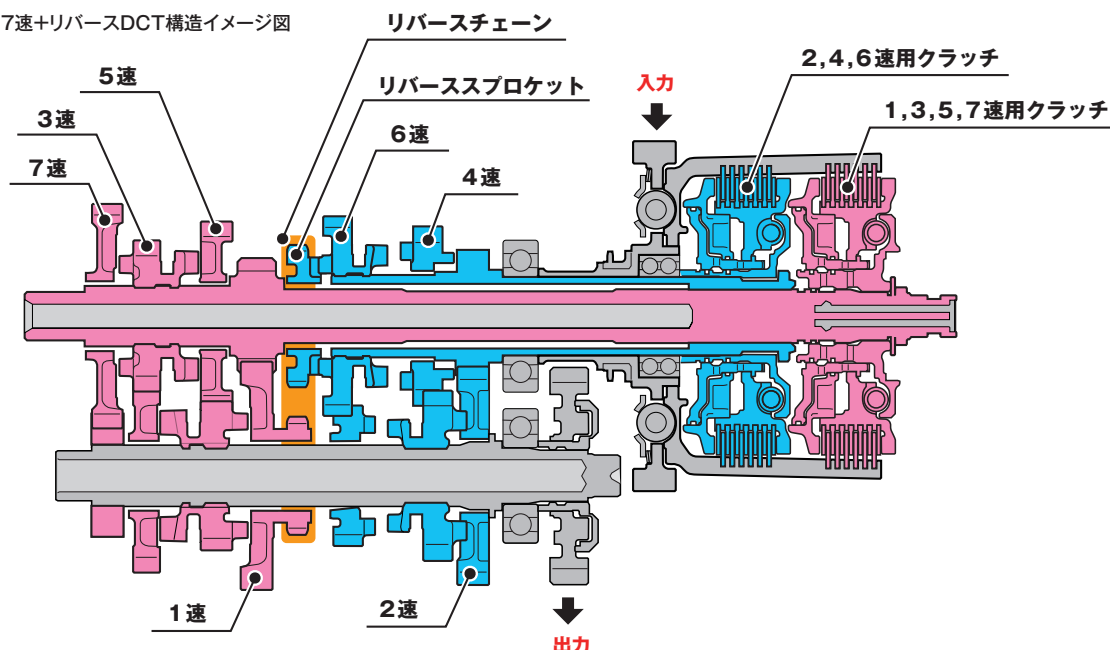
Honda二輪のDCTは、通常のトランスミッションのギア構成をベースに、奇数段(1,3,5,7速)用と偶数段(2,4,6速)用の2つのクラッチを備え、それぞれに対応するメインシャフトを同軸で2本設けた2重管構造としています。変速時にはそれぞれ受け持つ変速ギアのクラッチ作動を連携させることで駆動力の途切れないシームレスな変速と、ダイレクトな駆動力を達成しながら、自動変速とマニュアル変速の任意選択を可能としています。

■ 第三世代7速+リバースDCT



※ Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG)

■ 第三世代7速+リバースDCT構造イメージ図



● 第三世代7速+リバースDCT※1(2)

第三世代DCTの特徴は以下となります。

機能追加 微速前後進機能(ウォーキングスピードモード)

ゴールドウイングに搭載する第三世代DCTでは、そのトランスミッション構造を活かしてコンパクトにリバース機構を組み込んだ微速前後進機能(ウォーキングスピードモード)を採用しました。従来ではモーター駆動による電動リバースのみの機能であったため、車両切り返し時にはR⇔N⇔Lowの操作を繰り返す必要がありました。これに対し第三世代DCTでは、エンジン駆動力と電子制御クラッチを使うことで、左手ハンドルスイッチの+ボタン、-ボタン操作だけで微速前後進を可能とし、切り返しや駐車場等、低速での取回しがよりスマートに行えます。

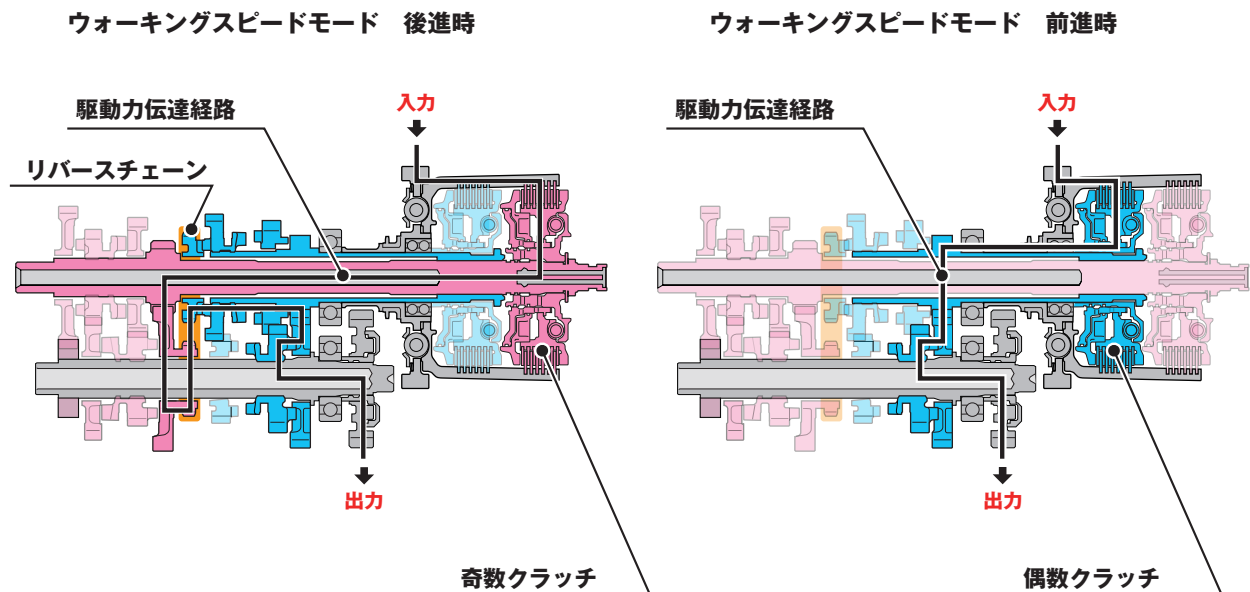
このDCTの構造を利用したリバースシステムは他に例のない独自技術※2です。2重管構造のメインシャフトの内、偶数段につながっているアウターメインシャフトがカウンターシャフト上のギアを介しチェーンでインナーメインシャフトとつながる構造とすることで、アウターメインシャフトにカウンターシャフトを逆転させるリバースアイドルシャフトの役割を兼ねさせました。これによりリバースアイドルシャフトを必要としない軽量コンパクトな構造のリバースシステムを実現しました。

微速前後進(ウォーキングスピードモード)作動時には、DCTの2つのクラッチを活かし、#1クラッチで後進し、#2クラッチで前進することを可能としたことでギアの切替えなくクラッチ制御のみで微速前後進を実現しました。さらに、スロットルパイワイヤシステム(別項)によりエンジン回転数を一定に保ちながらクラッチ容量を緻密に制御することで速度をコントロールし、様々なシチュエーションにおける安心の車体取回しを可能としています。

※1. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission(AIRBAG)

※2. Honda調べ 2018年1月時点

■DCT ウォーキングスピードモード機構イメージ図



●第三世代7速+リバースDCT※1(3)

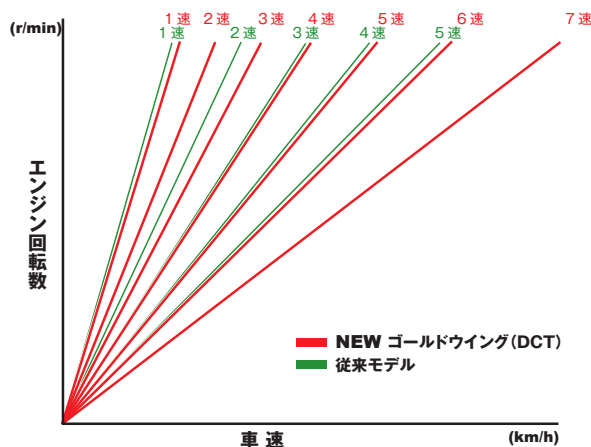
エンジン軽量コンパクト化への寄与

前述の微速前後進(ウォーキングスピードモード)を実現した新構造により、一般的なトランスミッションで必要なリバースアイドルシャフトが不要となることに加え、従来の電動リバースに付随する補機類を廃止。また、高強度材の採用とギア歯型の最適設計により歯幅の最小化を図りました。これらにより軽量コンパクト化を図った7速+リバースDCTは、従来の5速マニュアルトランスミッションに対し、エンジン単体で約3.8kgの軽量化に大きく寄与しています。

質感向上 変速ショック低減

第三世代DCTの変速ギアレシオは、低速側をクロスレシオ(ギアレシオを近づける)とすることで、変速時のエンジン回転数変化および駆動力変化の低減により変速ショックを低減させています。また、高速側は逆にワイドレシオとすることで高速巡航時のエンジン回転数を低く抑え、従来モデルに対し大幅に静粛性を向上させています。これらにより各速度域での快適性向上に寄与しています。

■ギアレシオ比較イメージ図



●第三世代7速+リバースDCT※1(4) - 1

質感向上 変速音低減(1)

併せて、変速時の音を低減することによりフラッグシップモデルに相応しい上質な変速フィールを達成しました。変速時の音の原因を探り、それぞれに以下の変速音低減技術を採用しました。

◦フォークシャフトダンパー

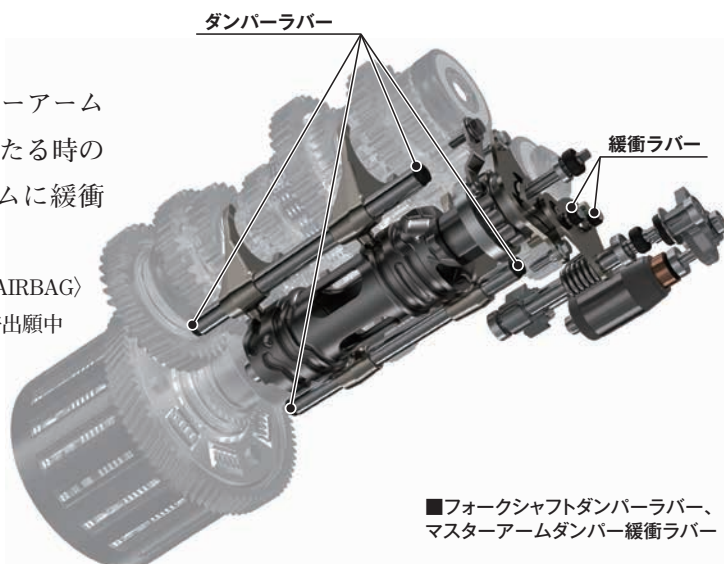
変速時にギアを移動させるシフトフォークを保持するフォークシャフトの端面が、変速に伴いエンジンケースに当たる打音を抑えるため、フォークシャフト両端に緩衝を目的としたダンパーラバー※2を追加しました。

◦マスターアームダンパー

変速時にギアを切替える機能を持つマスターアームが、その動きを規制するストッパーピンに当たる時の打突音を低減させるために、マスターアームに緩衝ラバー※2を追加しました。

※1. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG)

※2. 特許出願中



■フォークシャフトダンパーラバー、マスターアームダンパー緩衝ラバー

● 第三世代7速+リバースDCT※¹(4) - 2

質感向上 変速音低減(2)

◦ DCTクラッチセンターダンパー

クラッチとメインシャフトの間にトルクを吸収するスプリングダンパーを設ける※²ことで、変速時にドグクラッチが勘合する際の音を低減しました。

※1. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission(AIRBAG)

※2. 特許出願中

■ DCTクラッチセンターダンパー

スプリングダンパー



● より素早くより上質な変速への進化

走行シーンごとに適した走りのキャラクターを提供するシーン別ライディングモード(別項)のスポーツモードでは、素早い変速と上質なフィールを両立させるため変速時の制御を進化させました。

従来のDCTでは、シフトアップ時の変速ショックを抑制するためにはクラッチが接続するまでの時間を長く設定する必要がありました。

これに対し第三世代DCTは、変速時のクラッチ制御とスロットルバイワイヤシステム(別項)の出力制御を協調させることで変速ショックの低減と変速時間の短縮を両立しました。変速時間を短縮するため、クラッチトルクを増加。これにより発生する変速ショックにつながる慣性トルク分を、スロットルバルブ開度を制御することで差し引き、素早い変速に加え、ショックの少ないスポーティーで上質な変速フィールを実現しました。

●ISG スタータージェネレーター統合システム(1)

ISG(Integrated Starter Generator)は、バイクに必要な電力を発生させるジェネレーターに逆向きの電力を供給することでモーターになる性質を利用し、ジェネレーターとスターターモーターの機能を一つに統合した部品です。新しいゴールドウイングでは、ジェネレーターとしての発電量とエンジン始動トルクのバランスなどを考慮しISGを大型二輪車初採用*。軽量コンパクト化とエンジン始動時の静粛性向上を図ることで上質感を高めています。

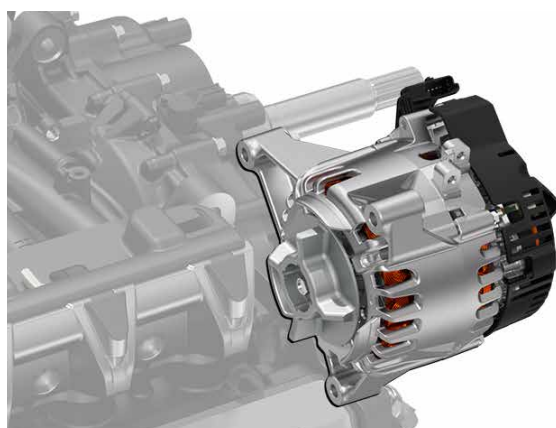
※Honda調べ 2018年1月時点

軽量化

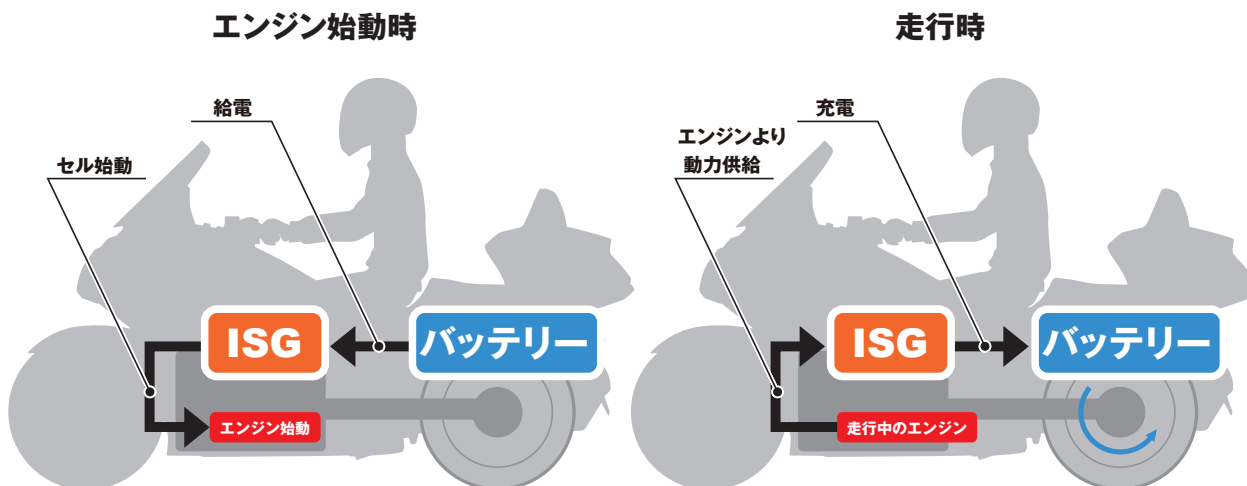
ISGの採用により従来のスターターモーターやそれに付随する始動系の減速ギア、配線類を廃止。また、ISG側とクランク軸側双方の駆動力を伝達するカップリング(継手)に使用するダンパーを、従来ジェネレーターのビスカス(流体)式からアークスプリングとラバー併用の機械式*に変更することで軽量化を図りました。これらによりシステム全体で約2.4kgの軽量化を実現しました。

※ 特許出願中

■ISG(Integrated Starter Generator)



■ISG作動イメージ図



静粛性向上

新しいゴールドウイングは、ISG駆動ギアにヘリカルギヤを採用する事でエンジンのメカノイズを低減しました。これにより、排気音の魅力をより際立たせる事に寄与しています。

●ISG スタータージェネレーター統合システム(2)

アイドリングストップシステム*

ゴールドウイングに採用されたアイドリングストップシステムは、ISGの採用による静かなエンジン始動性と、DCT、スロットルバイワイヤシステム(TBW)制御の組み合わせによるスムーズな発進フィーリングが特徴です。アイドリングストップがONの状態ですべての信号などで停車した約3秒後に自動的にエンジンが停止、再びスタートする時は従来のバイクと同様にスロットルグリップを回すだけで瞬時にエンジンが始動し発進することができます。

エンジン始動時に、クラッチを作動させるDCTの配管にあらかじめ油圧を与えるよう制御することで、ライダーがグリップを開けてから車体が動き出すまでのタイムラグを縮めながら、唐突な発進を抑制するためTBW制御によりグリップ開度に対しスロットルバタフライ開度を徐々に追従させ、ゴールドウイングに相応しい上質感溢れる発進フィーリングを実現しました。

※ Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission(AIRBAG)

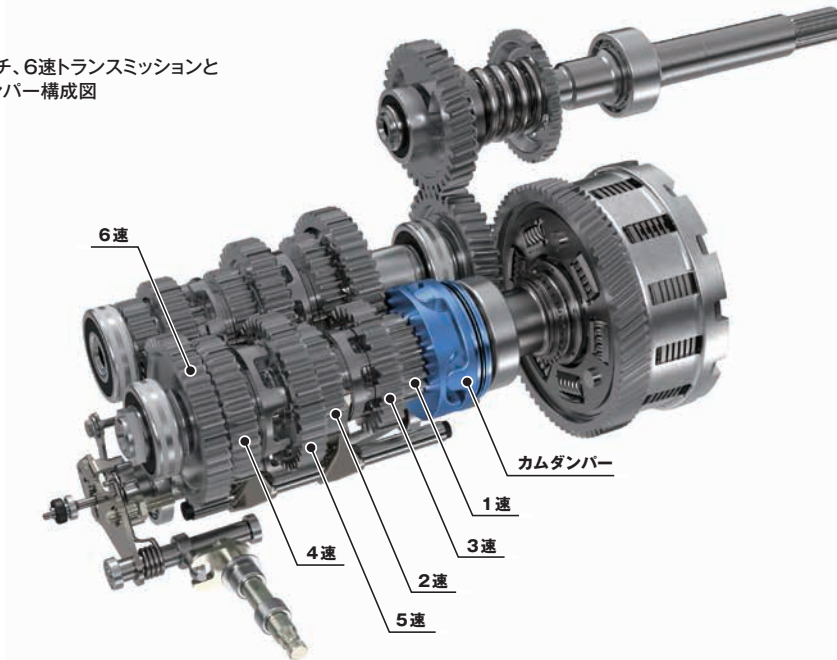
■アイドリングストップからの発進制御イメージ図



●6速マニュアルトランスミッション+アシストスリッパークラッチ※1

変速機構には、6速マニュアルトランスミッション仕様もラインアップしました。従来の5速に対し、6速化を図ることで100km/h前後で巡航する際のエンジン回転数を下げ、静粛性を大幅に向上しました。また、クラッチとトランスミッションの間に双方の慣性マスを分離させる役割のカムダンパー※2を設けることにより、ギアが入る時の音とショックを低減し、変速音の質感を大幅に向上させると同時にトランスミッションの耐久性向上を図りました。

■クラッチ、6速トランスミッションとカムダンパー構成図

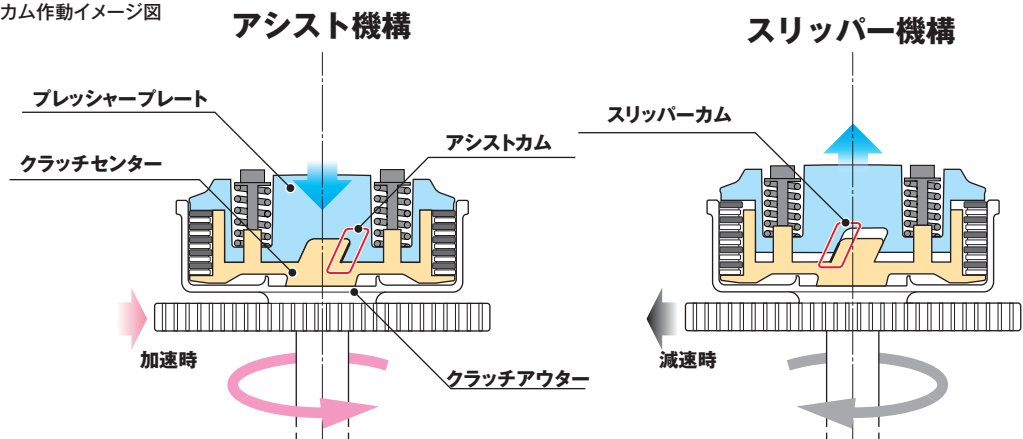


さらに、従来モデルの油圧式アシストクラッチに代わり、カム式のアシストスリッパークラッチを採用することで、クラッチ操作荷重の低減だけでなくシフトダウン時の変速ショック低減も図りました。クラッチ操作荷重の低減では、アシストスリッパークラッチのアシスト機構に加えてクラッチリリース油圧部のフリクション低減、クラッチディスク枚数の見直しなどにより、クラッチ操作荷重を従来モデルに対して約20%低減しました。また、スリッパ機構により、シフトダウン時の変速ショックを大幅に低減し、上質なフィーリングに大きく寄与しています。

なお、Gold Wing Tour/Gold Wingのリバース機構は、従来同様リバースモーターによる機構としています。

※1. Gold Wing Tour/Gold Wing ※2. 特許出願中

■アシストスリッパークラム作動イメージ図



●スタイリングのねらい

大幅な軽量コンパクト化により向上した運動性能や、Premium Tourerとして作り込まれた五感で感じられる上質さを持ち、幅広いシチュエーションで楽しめることを目指した新しいゴールドウイングは、スタイリングでもそれらを表現しました。

スタイリングのねらいは

“Refined Shape Tension Style”

洗練された鋭さと緊張感

従来までのゴールドウイングの価値観“The King”を表現した、ゆったりとしたスタイリングからは対照的な、むしろアスリートのように鍛え上げられ引き締まった印象の、力強くシャープな姿は、性能向上や先進技術など、数々の進化を示すものです。

そして、それらの技術、機能を外観に表現する中で生み出された、まぎれもないゴールドウイング固有のシルエットは、今回の開発で目指した「革新」の方向性の正しさを裏付けていると考えています。



■イメージスケッチ

●スタイリングの特徴

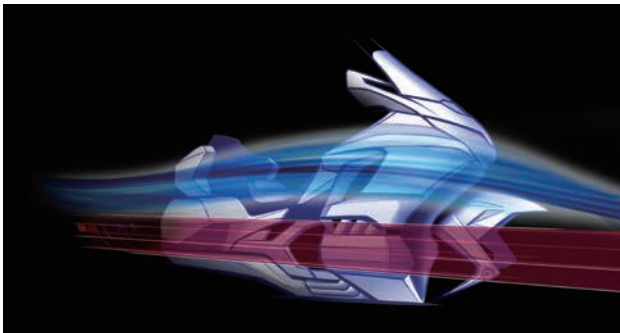
新しいゴールドウイングは、快適性、高い運動性能、質感の高さを高次元でバランスさせた機能的なスタイリングが特徴です。フロントビューは、ゴールドウイングが若々しく一新されたことを印象付ける、勢いよくスラントさせたフロントマスクと、コンパクト化を図ったカウルで構成しました。

また、サイドビューでは車体前後を貫くラインを基調として、ボディ上下で異なる機能を表現することで車体のコンパクトさを視覚的にも補完しています。

フェアリングを中心に構成されるボディ上側は、シャープでソリッドな面を基本に抑制の効いた張りを持たせることで軽快さと上質さを演出。同時にボディ各部端面やネガ面、エッジなどの形状を煮詰めることで、コンパクトな外観を実現するとともに快適性と軽快な操縦性の双方に寄与する優れた空力特性を獲得しています。

ボディ下側は、新機構のダブルウィッシュボーンフロントサスペンションから唯一無二のF6エンジンヘッド、マフラーへと続くメカニカルラインによりモーターサイクルらしい機能美を強調しています。

これら、各部に求められる機能との調和を図りながら、先進性と飛躍的に向上させた性能を一目で伝えるのが新しいゴールドウイングのスタイリングです。



●エンブレム

唯一無二の存在であるゴールドウイングの象徴として、“威厳、風格、力強さ”をテーマにエンブレムを一新し、センターコンソール部とスマートキー（別項）に配しました。

立派なたてがみを持った威厳のある獅子の頭、力強い肩から伸びる威風堂々とした翼と軽快さを持った羽先、獲物に掴み掛かる爪をモダナイズしたデザインを、シャープな立体感と2トーンクロームによる高い質感で仕上げることでゴールドウイングのアイデンティティとその進化を表現しました。



■Gold Wing Tour (写真は北米仕様車)

●カラーリングのねらい

カラーリングにおいても造形面同様、“機能”を追求しています。そこでは、より精神的な機能、つまり“人の気持ち”に、よりダイレクトに訴えかけることを重視しています。このため新しいゴールドウイングのカラーリングでは車両開発と並行して、色調はもとより質感や仕上げが、見て、触って、乗って、人に与える印象について検討を進めてきました。

その知見を基に、新しいゴールドウイングでは「心を震わせる上質さ」を統一テーマとして、色調、質感、仕上げの各要素がもたらす印象を統合的にコントロールしてカラーリング展開を図りました。

具体的には、ボディ上側とボディ下側を異なる触感として表現した色調、質感、仕上げを適用。ボディ上側は、厚みのあるクリアコートの平滑さにより深みを増した色調と、しっとりした、温度まで感じさせるような質感の高いシボを施したシート表皮で“上質な感触”を表現。ボディ下側は、車両の性格がお客様に与える印象の違いに配慮し、Gold Wing TourとGold Wingで異なる表現を反映し、“視覚を通して感じる質感”を目指しました。

Gold Wing Tourのボディ下側は、コントラストが映える金属質感表現により、精緻なメカニズムが高密度に内包されていることを一目で伝える表現としました。

Gold Wingのボディ下側は、ダークでローコントラストな色調とマットな質感で構成する事により、迫力溢れる動力性能を強調し、より若いお客様の嗜好にもマッチさせています。



■Gold Wing Tour (写真は北米仕様車)

■Gold Wing (写真は北米仕様車)

●ゴールドウイング専用レッド

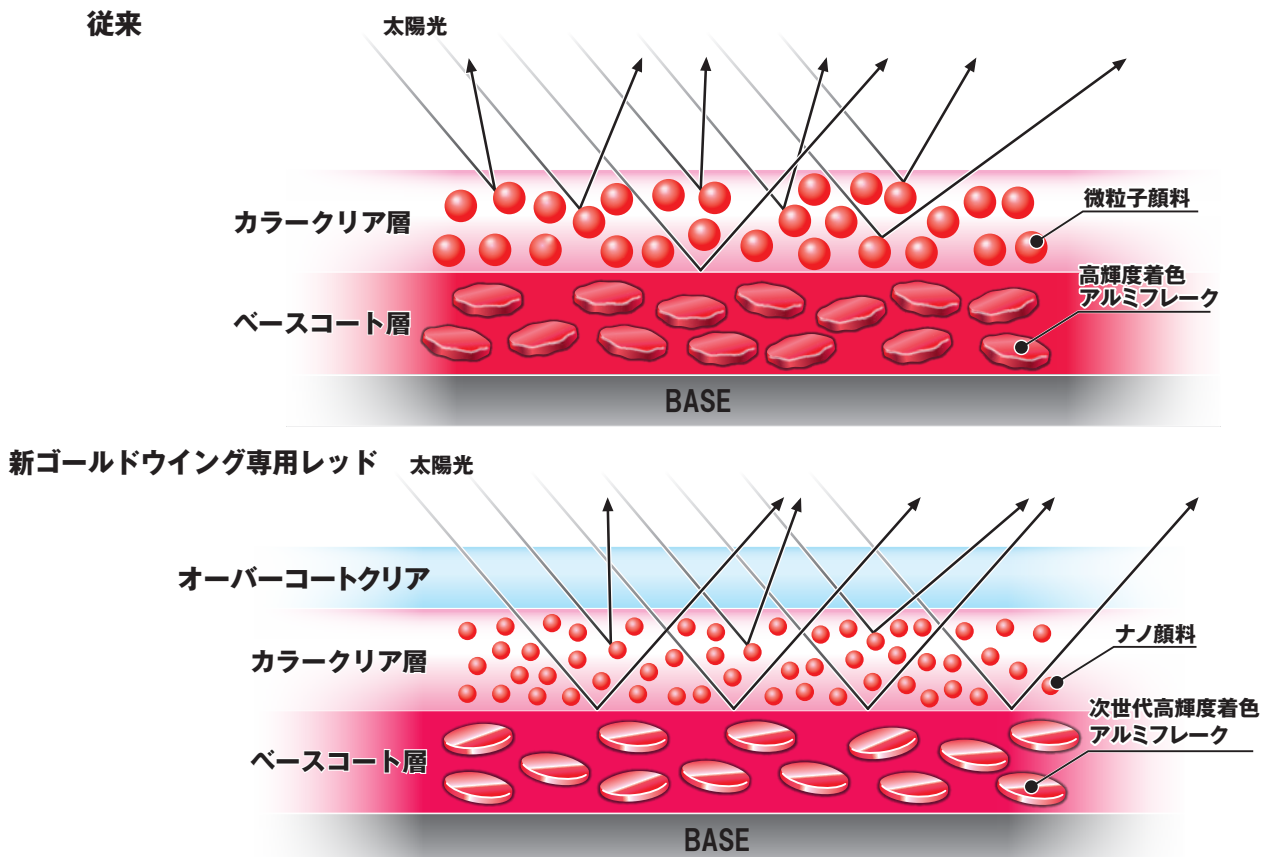
キャンディアーダントレッド

Hondaは1948年に創業しました。Hondaの二輪車は、それ以来380種を超える「赤」で彩られてきました。現在「赤」は、二輪車はもとより、Hondaそのものを象徴する色となっています。そしてどの「赤」も、Hondaの歴史が常にスポーツ、パッション、チャレンジによって紡がれて来たことを物語っています。

新しいゴールドウイングでは、専用の赤を新開発。さらに革新を遂げたHondaのフラッグシップモデルであることを象徴する「最上級のレッド」としました。

ベースコートの上にカラークリア、さらにオーバーコートクリアを塗り重ねた3層構造のキャンディ塗装仕様とし、ベースコートには従来のアルミフレークよりさらに薄くなめらかな表面で反射率を上げた“次世代高輝度着色アルミフレーク”を採用することで、より強くシャープな輝きを実現。また、カラークリアには“ナノ顔料”を採用することで、ベースコートに到達する光の透過率を格段に向上させました。これらにより従来のキャンディ塗装では成し得なかった、高彩度の透明感によるくっきりとした明るいハイライトと陰影の濃さを獲得。濡れたような深みと劇的なコントラストの強さによる豊かな立体感は、プレミアムツアラーとしての存在感を体現し、一目見た瞬間に人の心を捉えます。

■キャンディ仕様 新旧塗装断面比較イメージ図



ベースコートには、従来よりさらに薄くなめらかな表面で反射率を上げた“次世代高輝度着色アルミフレーク”を採用し、強くシャープな輝きを獲得。カラークリアには、従来よりさらに細かい“ナノ顔料”を採用することで、ベースコートに達する光の透過率を格段に向上。高彩度の透明感と、見る角度で色味が大きく変わる性質により豊かな立体感を実現。

カラーリング (3)



●Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG)

キャンディー アーダント レッド/ダークネス ブラックメタリック

濡れたような深みと劇的なコントラストの強さを持つ新ゴールドウイング専用レッドに、奥行きを感じさせる漆黒感を持つブラックメタリックの2トーンカラーを配することで、最上級モデルに相応しいシックで豪華な存在感を表現しました。他にもこのカラーリングだけの仕様として、フロントガーニッシュの一部とパッセンジャーグリップにマットシルバーを施すとともに、シート表皮にグレーのラインを縫い合わせた、より表情豊かな仕様のシートを適用することで最上級のグレード感を演出しました。



●Gold Wing Tour



キャンディー アーダント レッド

濡れたような深みと劇的なコントラストの強さを持つ高彩度の新ゴールドウイング専用レッド。

パール ホークスアイ ブルー

高い彩度とともに深みを感じさせる質感豊かな新規ブルーパールを採用する事で、見る者を捉えて離さない鮮烈な印象を放ちます。この新色のブルーにトーンの異なるグラフィックを配し、大人らしい落ち着きを併せ持つ上質な仕上げとしました。



パール グレア ホワイト

上質感と深淵とした輝きを兼ね備えた人気の高いパールホワイト。

※写真はすべて北米仕様車

カラーリング (4)



●Gold Wing

マット マジェスティック シルバー メタリック

平滑な表面のアルミフレックを採用し、材料の配合割合と特殊な塗装技術で光の反射をコントロールしたマットシルバー。新しいゴールドウイングの先進性を感じさせるとともに、ソリッドでエッジの際立つボディサーフェスをひととき強調するカラーです。



パール スタリオン ブラウン

陽光を反射するサラブレッドの躍動美をイメージした新色のブラウンを、Gold Wingの持つ高い運動性能を表現するため開発しました。このブラウンも彩度の高さと深い陰影を両立させることで、Gold Wingの専用カラーとして見る人に深い印象を与えます。

キャンディー アーダント レッド

濡れたような深みと劇的なコントラストの強さを持つ高彩度の新ゴールドウイング専用レッド。



※写真はすべて北米仕様車

●制御、電装のねらい

制御、電装においては、ゴールドウイングと過ごす時間をより豊かなものにするため、Hondaのフラッグシップを名乗るに相応しい先進装備を搭載しました。

制御、電装のねらいは

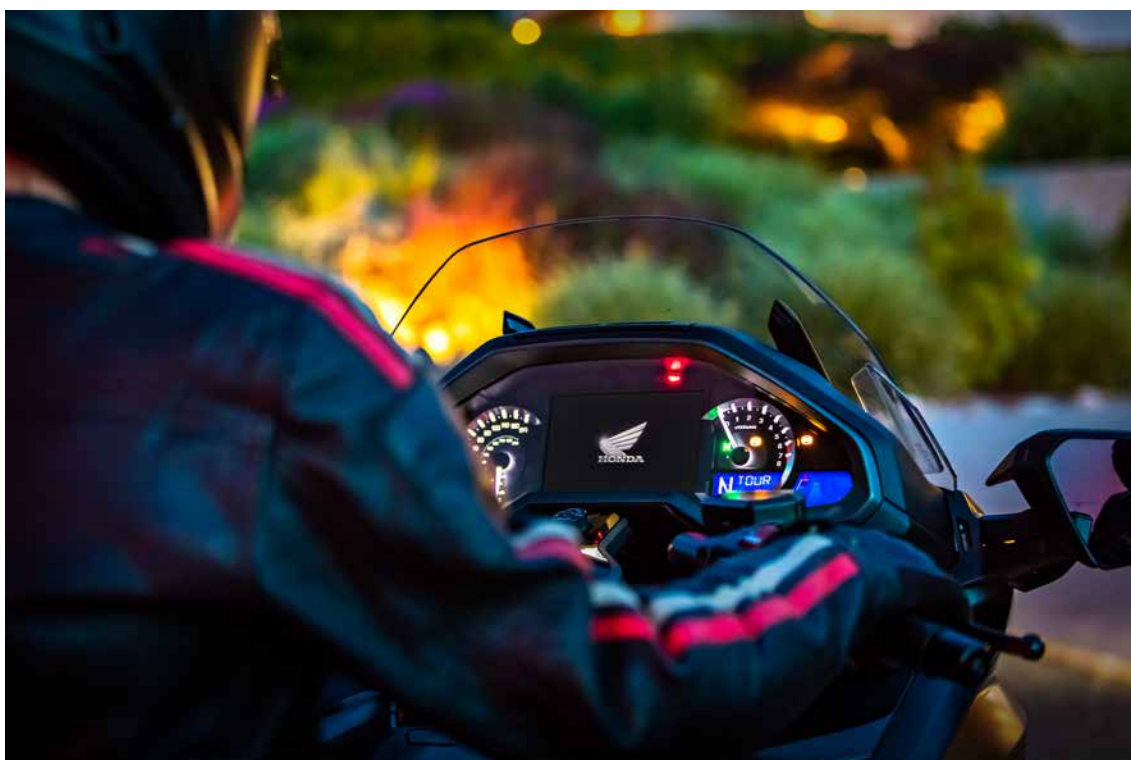
“Premium”を実感する先進装備

制御、電装領域では、先進技術により大幅な質感向上を図ることでライダーとパッセンジャーに“Premium”を実感させます。また、より簡単で直感的な操作への見直しなどヒューマンインタフェースの洗練を図り、進化した便利さ、一層快適な使い勝手を実現しました。

各電子デバイスはCAN (Controller Area Network) 通信でシステムを構築。これにより将来のアップデートなどに対応できる可能性を持たせるとともに、従来のハーネスやコネクターなどを簡素化することで軽量化にも寄与しています。

また、各制御で使用するパラメーターの測定精度を高め、より細かく制御することでライダーとパッセンジャーに、より上質なフィールを提供します。

他のいかなるモーターサイクルとも比べることのできないテクノロジーを独自にパッケージングした新しいゴールドウイングの制御、電装は、走りや使い心地など、走行中の質感向上への寄与だけでなく、乗る前や乗った後の車体取り回し性にも大幅な向上を図り、ライダーとパッセンジャーをこの上なく快適で上質な世界へと迎え入れます。



■Gold Wing (写真は北米仕様車)

●スロットルバイワイヤシステム(TBW)

スロットルバイワイヤシステムを新たに採用。右手ハンドルスイッチハウジング内のアクセルポジションセンサー (APS) がライダーの操作するグリップ開度を検出、その電気信号によりECUがスロットルバルブ制御を指示します。このTBWの採用によって、シーン別ライディングモードなどの先進装備を搭載可能としたことに加え、7速DCT、クルーズコントロールなどの質感を高めることにも大きく寄与しています。

●シーン別ライディングモード (1)

ゴールドウイングは初代以来40年以上にわたり、お客様の「こう使いたい」という要望と、それに対するHondaの提案が、常に進化の両輪となっています。このような進化の伝統に沿って新たに搭載されるシーン別ライディングモードは、お客様各々の「ライディングの経験」そのものの質をより高めることを目標としました。

新しいゴールドウイングでは「こんな場所では、こんな時には、こんな走り」というイメージに合わせて、シーンごとにHondaが推奨する走りのキャラクターを、より直感的に選択することを可能としました。これによりお客様は、大幅に進化した性能をフルに使った「1台で4台分の走りのキャラクター」を楽しんでいただけます。

4種のシーン別ライディングモードは、TBWによるパワーフィールの違いに加え、7速DCTのATモード変速スケジュール、トルクコントロール、サスペンションの減衰特性、ブレーキ特性の計5要素で制御されます。これにより、各走行シーンにマッチした出力特性と運動特性による「走る」「曲がる」「止まる」の最適バランスを提供します。

また、Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG) / Gold Wing Tourでは各ライディングモードに加え、電動プリロードシステム (別項) により、荷物の有無や乗車人数に最適なプリロードレシオを選択可能とし、常に高い運動性能と快適な乗り心地を楽しんでいただけます。

シーン別ライディングモード 制御一覧表

モード	代表的シーン	走りの特徴	パワーフィール (TBW 特性)	7速 DCT ^{※1}	トルクコントロール (ON/OFF 可)	サスペンション ^{※2}	ブレーキ
ツアー	フリーウェイ 長距離巡航	70~120km/h付近 ストレスのない 巡航性能	グリップ開度 \approx スロットル開度	低回転クルーズ キックダウン 最適化	後輪スリップ時に トルクを制御 制御量 — 大	広い守備範囲で 快適な 乗り心地を提供	安定した 性能を持つ コントロールな 制動特性
スポーツ	ワインディング ソロライド	より積極的に パフォーマンスを 楽しむ	グリップ開度 < スロットル開度 クイックレスポンス	高回転まで ギアポジションを 保持	後輪スリップ時に トルクを制御 制御量 — 小 (制御中でもより加速操作可能)	ピッチングを 抑制し加減速時の 安定感をより向上	頻繁な加減速に 対応した より安心感の高い 制動特性
エコノ	郊外 クルージング	~ 90km/h付近 リラックスして 流せる特性	グリップ開度 > スロットル開度 穏やかなレスポンス	最も早い タイミングで シフトアップ	後輪スリップ時に トルクを制御 制御量 — 大	よりソフトな 乗り心地	安定した 性能を持つ コントロールな 制動特性
レイン	ウェット ダート	低ミュー路での 過度な緊張感から開放	グリップ開度 > スロットル開度 穏やかなレスポンス	より早い タイミングで シフトアップ	後輪スリップ時に トルクを制御 制御量 — 大	よりソフトな 乗り心地	安定した 性能を持つ コントロールな 制動特性

※1. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG) のAT (オートマチック) モード時

※2. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG) / Gold Wing Tour

●シーン別ライディングモード (2)

シーン別ライディングモードは以下の4種類です。各モードの選択は右手ハンドルスイッチで行い、走行中はスロットルグリップを全閉にすると切替え完了となります。

ツアー

新しいゴールドウイングの走りの基準となるモードです。ツアーとしての進化を感じさせる高い快適性と軽量化による一層モーターサイクルらしい運動性能を高次元でバランスさせました。巡航時のエンジン回転を低く抑えながら、勾配などの地形変化に対してもスロットル操作で力強く加速するストレスフリーなキャラクターです。また、Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission〈AIRBAG〉はアクセル開度に応じた適切なオートキックダウン(シフトダウン)により、ライダーの要求に合わせた加速に応えます。

スポーツ

大幅な軽量化を図った車体の持つ高い運動性能を存分に楽しめるキャラクターです。一段とシャープなレスポンスによる圧倒的な加速と、高回転まで回せる変速スケジュール*、スポーティーな走りをした際の加減速に対応したより安心感の高い制動特性がライダーをより積極的なライディングに駆り立てます。

※Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission〈AIRBAG〉のAT(オートマチック)モード時

エコノ

市街地や郊外などをゆったり流すシーンなどで、Hondaが推奨する走りを表現しました。スロットル操作に対して穏やかな加減速特性とし、サスペンションもソフトな減衰特性とすることで、よりリラックスできるクルーズ走行を可能にしています。

また、Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission〈AIRBAG〉のAT(オートマチック)時には、低回転に抑えられた変速スケジュールにより燃費向上にも寄与しています。

レイン

ウエット路やダートなど、路面の摩擦係数が少ないシーンで最も安心感の高い走りを提供します。スロットル操作に対してエコノよりもさらに穏やかな加減速特性にするとともに、トルクコントロールにより、雨天走行時などでのライダーの緊張を軽減します。

●トルクコントロール (シーン別ライディングモード連動)

シーン別ライディングモードには、各シーンでの走りのキャラクターに合わせてON/OFF可能なトルクコントロールを採用しました。前後ホイールに設置した非接触式のABS車輪速センサーの車速信号から後輪のスリップ率を算出。スリップ率が所定の値以上となった場合、TBWによるスロットル開度制御と燃料噴射制御の併用によりエンジン出力をコントロールすることで、後輪の過剰なスリップを抑制します。これにより、車体の不安定な挙動を低減し、ライダーは安心感のある走行を実現できます※1。

※1. トルクコントロールは、ライダーのライディングを支援するためのシステムです。ライダーがどんなライディングをしても必ずスリップを防止するものではありませんので、滑りやすい路面では速度を落として安全運転をお願いいたします。

●電動アジャストサスペンションシステム※2 (シーン別ライディングモード連動)

選択中のライディングモードに連動し、シーン別に最適化された前後サスペンションの減衰特性を自動的に変更する電動アジャストサスペンションシステムを採用しました。

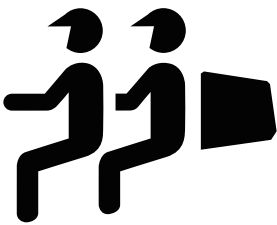
選択したライディングモードに従って、クッション内に配置されたステッピングモーターがニードルを動かすことでオイル流量をコントロールし、前後サスペンションの減衰力を調整します。これにより、走行シーンに最適化された操縦性や乗り心地の提供に寄与します。

※2. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission<AIRBAG>/Gold Wing Tour

●電動プリロードシステム※3

プリロードシステムには、従来の数値によるリアサスペンションプリロードから、より直感的に選択できる電動プリロードシステムを採用しました。ライディングモードの選択とは別に、パッセンジャーや荷物の有無に合わせた4タイプのプリロードを、メーター中央部のフルカラー7インチTFT液晶画面とスイッチを併用した階層内操作で選択可能としました。選択中のプリロードはメーター右下の液晶部にイラストで表示されます。これにより車体姿勢や乗り心地を最適化し、新しいゴールドウイングの優れた運動性能をより引き出しやすくしました。

※3. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission<AIRBAG>/Gold Wing Tour



電動プリロードアジャスター一覧表

一人乗り	ソフト ↓ ハード
一人乗り + 荷物積載	
二人乗り	
二人乗り + 荷物積載	

●ブレーキシステム(シーン別ライディングモード連動)

ブレーキシステムには、前後輪の制動力配分を最適化するデュアルコンバインドブレーキシステムに、ABSシステムを加えた電子制御式コンバインドABS*を採用しました。従来2個のモーターで行っていたABS作動を、より小型軽量の還流式ABSモジュレーター1個に置き換え、さらにブレーキ作動制御を行うブレーキECUと一体化することで、ブレーキシステム全体として約1.3kgの軽量化を実現しました。

この電子制御式コンバインドABSは、選択中のライディングモードに連動して、よりシチュエーションに合わせた制動特性を自動的にアジャストします。これにより、ライディングでの安心感を一層高めました。

※ ABSはあくまでもライダーのブレーキ操作を補助するシステムです。したがって、ABSを装備していない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転までは制御できません。ABS作動時はキックバック(揺り戻し)によってシステム作動を知らせます。

●ヒルスタートアシスト

一般のモーターサイクルでは、坂道発進時には、ブレーキを離す、スロットルを開ける、クラッチをつなぐという操作を勾配に応じて、同時にする必要があります。この時の過度な緊張や負担を軽減するために、ヒルスタートアシストを採用しました。

坂道で停車した後に、さらにブレーキレバーを素早く握り込むとABSモジュレーターがリアブレーキキャリパーに液圧を発生させます。その後坂道発進の際、ブレーキレバーをリリースしても、その液圧により制動力を一時的(約3秒)に保持するため、スロットル操作のみ*で坂道発進が可能となります。ヒルスタートアシスト作動中は右メーター部のHSAインジケーターが点灯または点滅し、ライダーに知らせます。

※Gold Wing Tour/Gold Wingではクラッチとスロットル操作

●クルーズコントロール

従来より装備されていたクルーズコントロールの進化を図りました。右手ハンドルスイッチ部のクルーズコントロールスイッチで設定した速度がメーター左下エリアに表示されることで使い勝手を高めました。

また、TBWとの連動により、よりスムーズな指定速度への移行や、勾配などの走行環境に左右されにくい快適なフィーリングを獲得しました。6速マニュアルミッション仕様の場合は従来通り、変速の際クラッチを握ることでクルーズコントロールがキャンセルされます。

Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission(AIRBAG)のAT(オートマチック)モードでは、クルーズコントロールにて速度復帰(リジューム)する際、適切な変速スケジュールで自動変速を行いながら元の速度に戻ります。

●スマートシステム

スマートシステムをゴールドウイングに初めて採用する事で、一層便利に扱いやすくなりました。

スマートキー

ゴールドウイングに搭載されたスマートシステムは、握り心地まで考慮された専用デザインのスマートキーにより作動します。落ち着いた黒マット地にクロームリングとゴールドウイングエンブレムを配し、フラッグシップモデルに相応しい高級感溢れるデザインとしました。また、このスマートキーにはエマージェンシー用キーも内蔵されています。

■スマートキー



イグニッションON/OFF

スマートキーを身に着けたままでイグニッションON/OFF操作、ハンドルロックを可能としました。従来のようにキーを取り出し鍵穴で操作する方法に比べ、乗降時の手順を減らすことで利便性を向上させました。

エンジンを始動する際は、スマートキーを身に着けたままメインスイッチノブを右に回し、イグニッションONにした後スタートスイッチを押します。また、スマートキーを身に着けたままスタートスイッチを長押しすることで、メインスイッチノブを操作せずに、エンジン始動とハンドルロックが解除されるクイックエンジン始動を採用しています。

エンジンを停止する際は、メインスイッチノブを左に回します。エンジン停止後、車両から離れる際はメインスイッチノブをさらに左に回し、ブザー作動中にハンドルを転舵するとハンドルロックされます。

また、スマートキーを持って車両に近づくと、メインスイッチノブ部が明るく光る“イルミネントリー”機能を搭載。さらに純正アクセサリで、足元を照らすLEDエントリーライトが追加可能です。これにより、ライダーとパッセンジャーへのおもてなしを演出しました。

サドルバッグ、リアトランク開閉

スマートキーを身に着けていれば、車両右側のサイドポケットやサドルバッグ、リアトランクにそれぞれ設置されたボタンを押すだけで、キー操作なく開閉を可能とし、お客様の操作を簡易化しました。また、リモートコントロールでサドルバッグやリアトランクのロックを一時的に開錠できます。これにより、ライダーが車両から離れていてもスマートキーのUNLOCKボタンを押せばパッセンジャーなどがサドルバッグやリアトランクにアクセスすることが可能となりました。さらに、サドルバッグやリアトランクにはダンパーが設けられ、滑らかで上質感のある開閉を実現しました。

アンサーバックシステム

スマートキーのアンサーバックボタンを長押しすることでハザードが点滅し、自車を見つけるのが容易になります。

タイヤ空気圧モニター

新しいゴールドウイングでは、タイヤの空気圧が一定以下になった場合、インジケータの点滅、点灯と、メーター左下にタイヤ空気圧を数字で表示*します。

* Gold Wingはインジケータのみ

●インフォテイメント

新しいゴールドウイングでは、従来から搭載していたオーディオの最新化に加え、Apple CarPlay^{*1}の二輪初対応^{*2}により、より多様な情報へのアクセスを可能とし、さらに便利で快適な使い勝手を提供します。

※1. Apple CarPlayはApple Inc.の商標です。

※2. Honda調べ 2018年1月時点

Apple CarPlay

車両運転を想定したナビをはじめとする機能やアプリケーションに特化したサービスを提供するApple CarPlayへの対応により、お客様がiPhone^{*3}内にお持ちのパーソナライズされた電話番号や音楽プレイリストなどの情報コンテンツが、そのまま乗車時にも活用できます。新しいゴールドウイングへの搭載に際しては、市販ヘッドセットの使用を想定したBluetooth^{*4}採用や、操作方法の最適化など、モーターサイクルライディングを前提としたマッチングを図ることにより、ライダーの利便性と快適性を高めています。

※3. iPhoneはApple Inc.の商標です。

※4. Apple CarPlay使用には、市販のBluetoothヘッドセットとの接続が必要です。

オーディオシステム

完成車の開発方針である軽量コンパクト化に寄与するため、従来よりも軽量のスピーカーを使用しながら、より乗車位置とのマッチングを高め、また、パワーユニットなどのメカノイズを抑えたことなどあいまって臨場感のある音質を実現しました。さらに、市販のBluetoothヘッドセットを使用することでiPhone以外の端末^{*5}でも電話が可能となります。

加えて、お客様の使い勝手や楽しみ方に合わせた以下の純正アクセサリを追加が可能です。

○パッセンジャーオーディオスイッチ

パッセンジャー専用の快適性向上アイテムとして設定。パッセンジャーが着座状態で操作できるよう右側サドルバック上部にスイッチを配置し、音量調整、ソース切り替え、および曲送りが可能となります。

○音源データなどを増やすためのUSBメモリに対応する増設用USBケーブル

○パワーアンプ&スピーカー(55W)

※5. Bluetooth対応端末のみ

●メーター

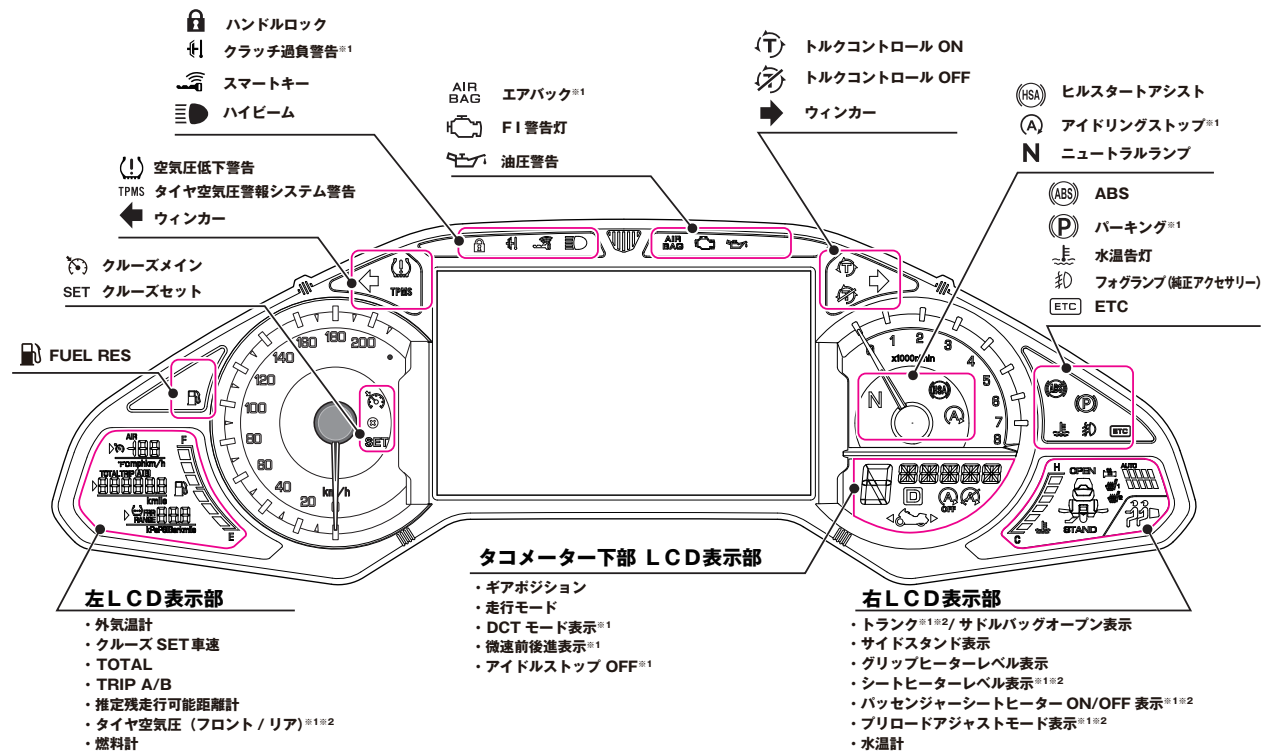
メーターパネルには、先進機能がもたらす豊富な情報を機能的にレイアウトしました。また、質感の高い仕上げと立体的なデザインにより、フラッグシップモデルのコクピットに相応しい高級感と先進性を兼ね備えたコクピットビューを提供します。

向かって左側の速度計、右側の回転計には視認性に優れたオーセンティックなアナログ式を採用。外周部をすり鉢状として奥行き感を持たせた文字盤をローコントラストなダークトーンで塗り分け、文字盤周囲に金属質感を持つリングを配し、さらに目盛りをLEDで白く発光させることにより、精緻なメカニズムと落ち着いたクールなイメージを表現しました。メーター中央部をフルカラー7インチTFT液晶画面とし、オーディオなどのインフォテイメント情報をはじめトルクコントロールON/OFFやプリロードアジャストなどのセッティング画面の役割も持たせました。速度計の左下エリアには外気温計、クルーズコントロールセット速度など数値による情報を、回転計の右下エリアにはシーン別ライディングモード、ギアポジション、各ヒーターレベルなどライディング中の車両の状態を示す情報をセグメント表示します。

これらの情報は、周囲の明るさによって自動調光(フルカラー7インチTFT液晶画面は最大光度1000cd)することに加え、8段階の明るさから任意に指定する事も可能です。

また、各種ウォーニングとインジケーターをフルカラー7インチTFT液晶画面上部から左右のエリアに配置する事により、少ない視線の移動量で重要な情報が提供可能な機能的なレイアウトとしました。

■メーター情報表示



※1. Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG)
 ※2. Gold Wing Tour

●ヒューマン/マシンインターフェース (HMI) (1)

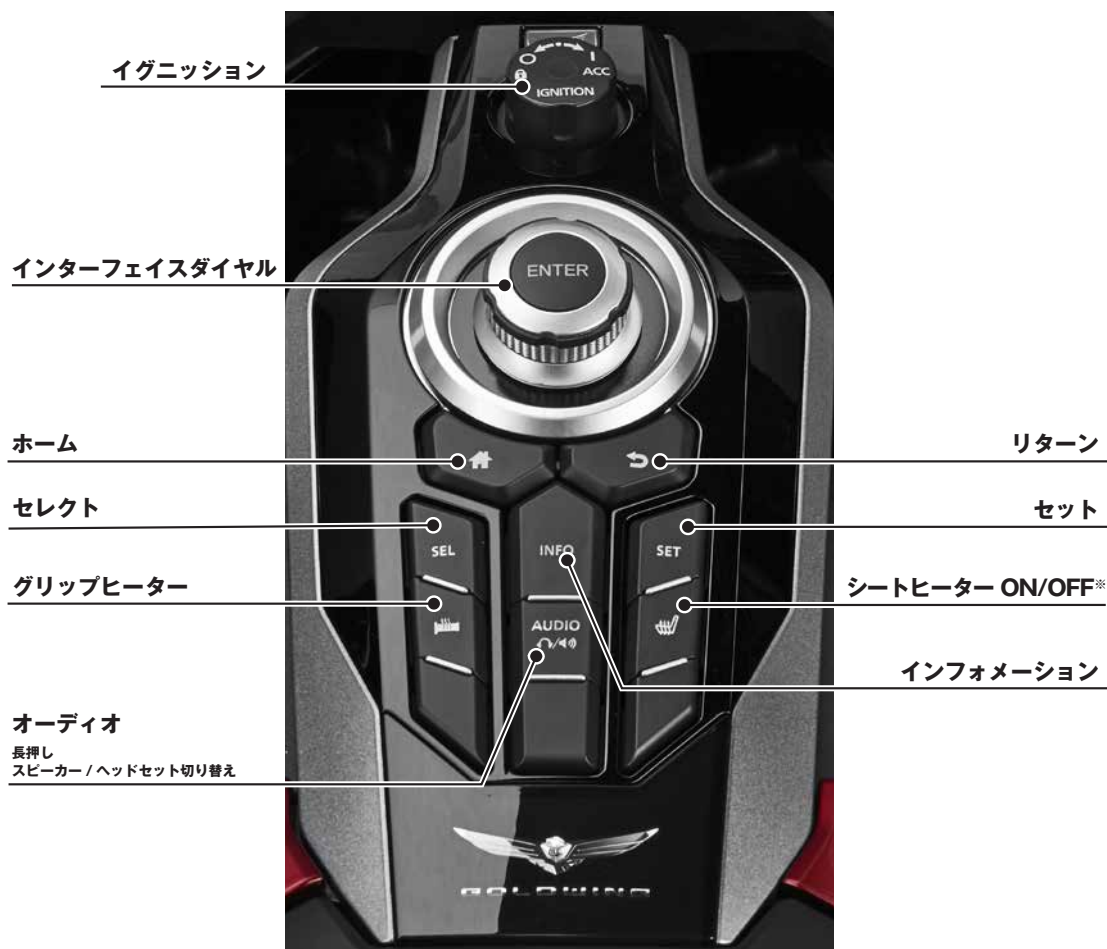
ゴールドウイングに搭載された数々の先進技術が扱いやすいよう、スイッチ配置と操作方法を液晶表示内容と併せてデザインし、使い勝手の良さを追求しました。

走行に関係する操作は通常のHonda二輪車と同じスイッチ配置としました。また同様に、DCTなど走行中の操作頻度が高い機能もハンドルグリップから手を離さず操作可能としました。これらのスイッチは、ショートストロークかつ節度のある操作感を持たせることでグローブ装着時における操作のフィードバックが伝わりやすいよう配慮しました。

また、従来ではコックピット左右に分かれていた操作系を、さらに機能を盛り込みながら、より手の届きやすいセンターコンソール部にコンパクトに集約しました。この内、使用頻度の高い機能は専用スイッチによるダイレクト操作とし、空気圧、距離、温度などの単位設定やプリロード設定の他、停車時に操作する機能などはメーター中央部のフルカラー7インチTFT液晶画面とスイッチを併用した階層内操作としました。

これらヒューマン/マシンインターフェースを考慮しながらインテグレートされた機能や情報によって、ライダーとパッセンジャーがゴールドウイングと過ごす時間がより快適に、より楽しく、より充実したものになると考えています。

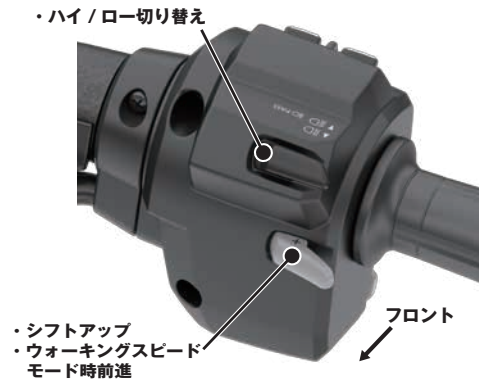
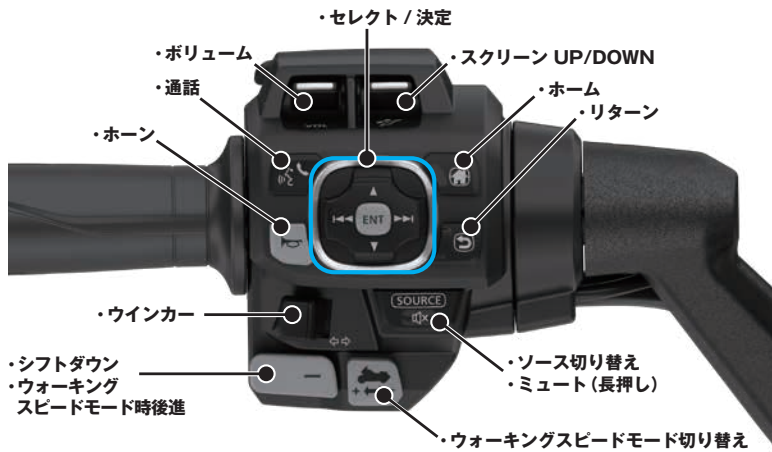
■センターコンソールスイッチ



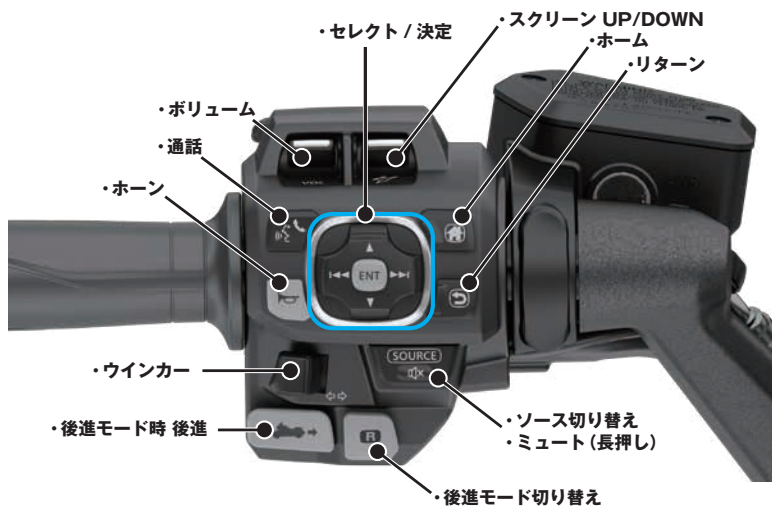
* Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG) /Gold Wing Tour

●ヒューマン / マシンインターフェース (HMI) (2)

■Gold Wing Dual Clutch Transmission (AIRBAG) 左ハンドルスイッチ

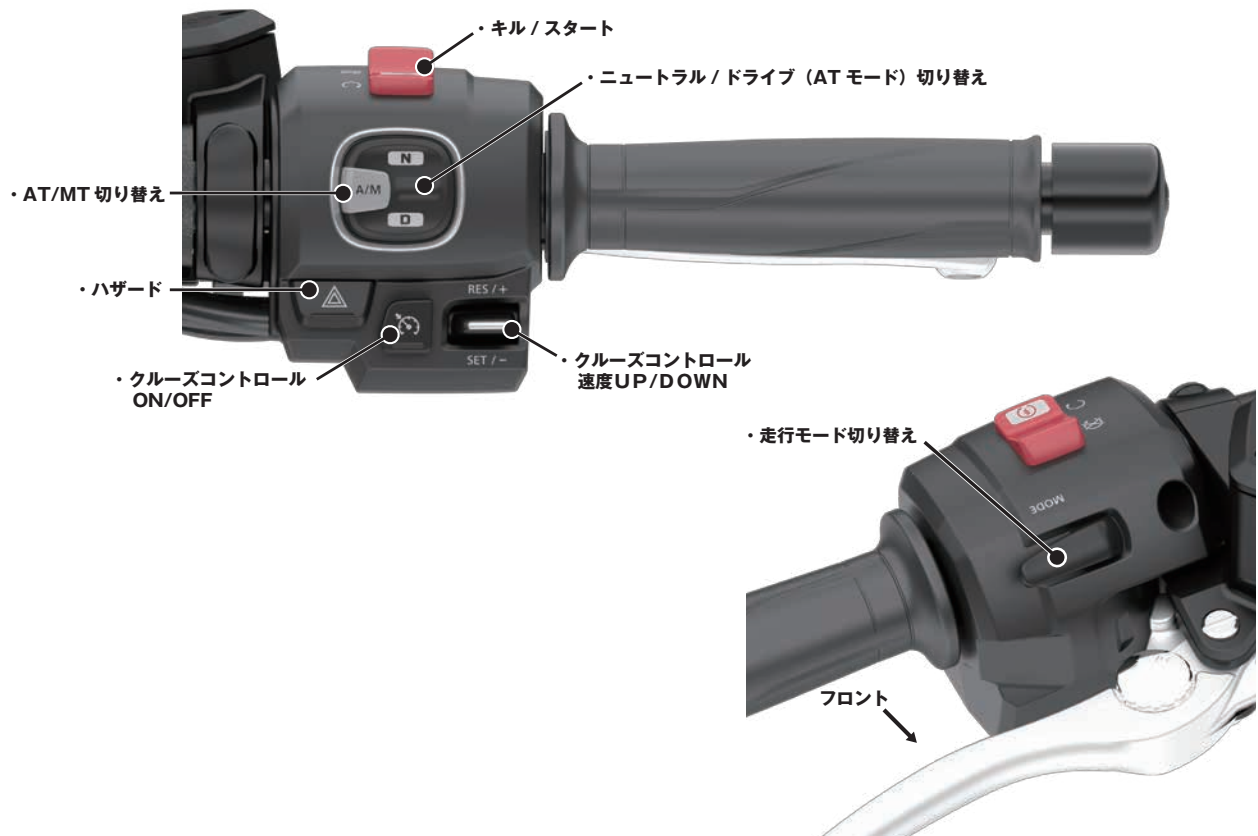


■Gold Wing Tour/Gold Wing 左ハンドルスイッチ

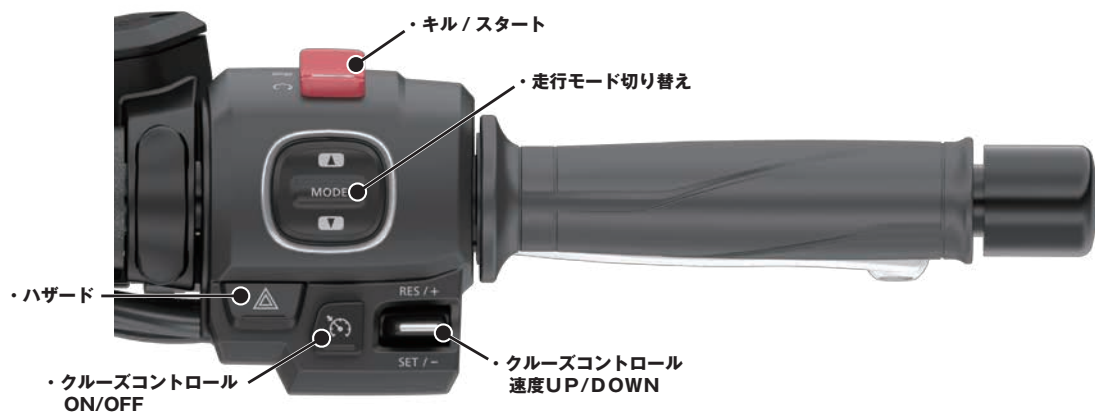


●ヒューマン / マシンインターフェース (HMI) (3)

■Gold Wing Dual Clutch Transmission (AIRBAG) 右ハンドルスイッチ



■Gold Wing Tour/Gold Wing 右ハンドルスイッチ



●多眼式LED灯火器 (1)

従来よりゴールドウイングのアイデンティティの一つとなっている灯火器による“ウイングライン”を進化させました。全灯火器をLED化することでヘッドライトのみならずテールランプも同じモチーフでの統一を可能とし、ゴールドウイングの存在感を一層印象付けます。前後とも多眼式LEDにより各灯火器の光り方を吟味し、フラッグシップモデルに相応しい高級感溢れる表情を作り込みました。

LEDヘッドライト

ヘッドライト中央から左右に伸びるセンターエクステンションにより灯面を上下に分け、上側にロービーム、下側にハイビームとロービームを兼ねたシグネチャーランプをそれぞれ配しました。

ロービームのジュエルアイLEDは、磨き上げられた光学レンズを左右5個ずつ使用し、宝石を思わせる煌きのある光の表情を実現しました。ハイビームを囲むように伸びるシグネチャーランプ(ライトガイド)にもウイングラインモチーフを用いることで、さらに鮮明な印象を演出。ライトガイドの、奥行きを持った立体自体を白くクールに発光させることで、これまでにない上質さを感じさせます。従来のライトガイドは一般的に外観から見えるレンズカットによるエッジ発光でしたが、新しいゴールドウイングではレンズ裏面に微細なカットを施すことで、ライトガイドの正面と上面の二面に亘って均一な面発光を可能としました。

ハイビームは、ロービームやシグネチャーランプの光とメリハリをつけるために、リフレクターを奥に配置することで、ヘッドライト全体の立体的な印象に大きく寄与しています。

■ヘッドライト(Gold Wing Tour/写真は北米仕様車)



●多眼式LED灯火器 (2)

LEDテールランプ

テールランプもヘッドライト同様、多眼LEDを採用する事で従来のバルブ点灯では表現できなかった高いデザイン性とLEDならではの豊かな表現力を獲得しました。ストップランプとリアウインカーの下側を囲むように伸びるウイングラインモチーフのテールランプは、左右セパレートタイプの横長構成とすることでゴールドウイングならではの車格感を演出しています。

ストップランプとリアウインカーはそれぞれ異なるレンズカットを施し発光時の表情に違いを持たせました。また、LEDならではの灯体レイアウトのコンパクトさによってサドルバッグの容量確保に寄与しています。

ウインカー

ミラーにビルトインされたフロントウインカーは、LEDを左右3個ずつ使用し、レンズ面に光のムラのない発光を実現しています。リアウインカーはテールランプ、ストップランプとともにビルトインされたデザインを採用。また、ウインカーのオートキャンセル機能はHonda独自*のシステムです。従来の舵角感知方式からシステムの軽量化を図り、前後ホイールに設置した非接触式のABS車輪速センサーが前後輪の車輪速差率を感知することで直進、旋回などの状態を判別し、コーナリング完了をウインカーリレーユニットに伝えることでウインカーを自動的にキャンセルします。また、タイヤ空気圧の変化や磨耗によるタイヤ外径の変化にも対応して情報を補正することでリニアに作動します。

※ Honda調べ 2018年1月時点

灯火器類 純正アクセサリ

灯火器類には以下の純正アクセサリを設定しました。

◦LEDフォグライト

従来よりさらに小型化しながら十分な光量と低消費電力を両立。エンジン前部カバーにビルトインすることで機能とスタイリッシュな外観を両立しています。

◦LEDハイマウントブレーキランプ

Gold Wing Tourに純正アクセサリ設定されているトランクラックには、定評のあるハイマウントブレーキランプが装着可能。インテグレートされた外観は魅力的なリアビューをより際立たせます。

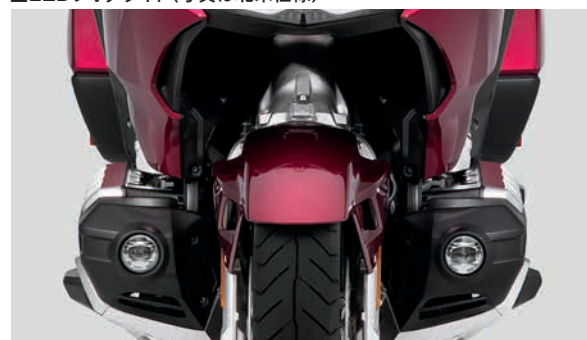
◦LEDトランクインナーライト

トランクリッド裏面の車両後方端部にライトを配置することで、荷物積載時にも照射光を遮ることなくトランク内全体を照らすことが出来るように配慮し、使い勝手を向上させました。また、トランクの開閉に合わせて自動で点灯消灯します。

■テールランプ (Gold Wing Tour/写真は北米仕様)



■LEDフォグライト (写真は北米仕様)



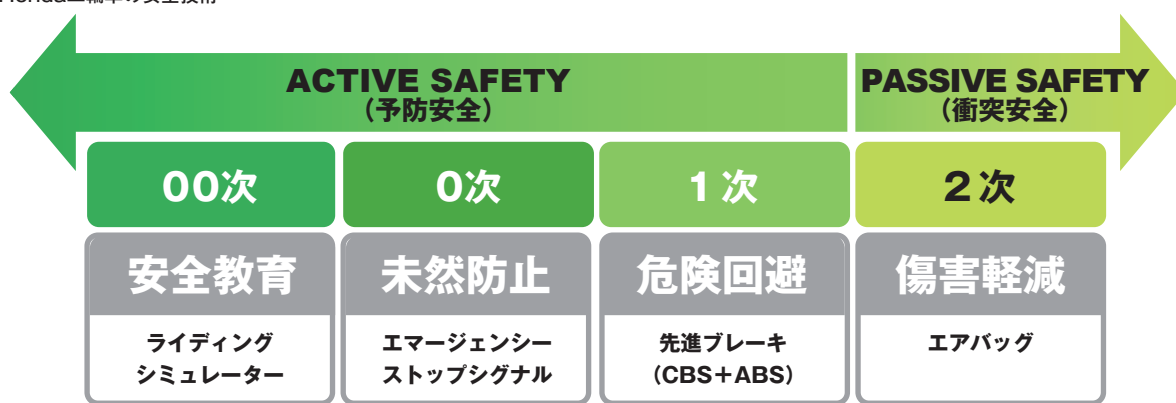
■LEDハイマウントブレーキランプ (写真は北米仕様)



Hondaは、共存安全思想のもと、二輪、四輪のみならず、道路を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現を目指しています。そして「ヒト(安全運転教育)」「テクノロジー(安全技術)」「コミュニケーション(安全情報)」の三領域の活動を相互に連携させながら、各国の交通環境や地域の実情に応じて効果的に展開しています。

二輪車では、安全教育、未然防止、危険回避、傷害軽減それぞれの領域で安全性向上の研究・開発を続けています。この内、新しいゴールドウイングのエマージェンシーストップシグナルは未然防止領域に、ブレーキシステム(別項)は危険回避領域に、エアバッグは傷害軽減領域にそれぞれ該当する技術です。

■Honda二輪車の安全技術

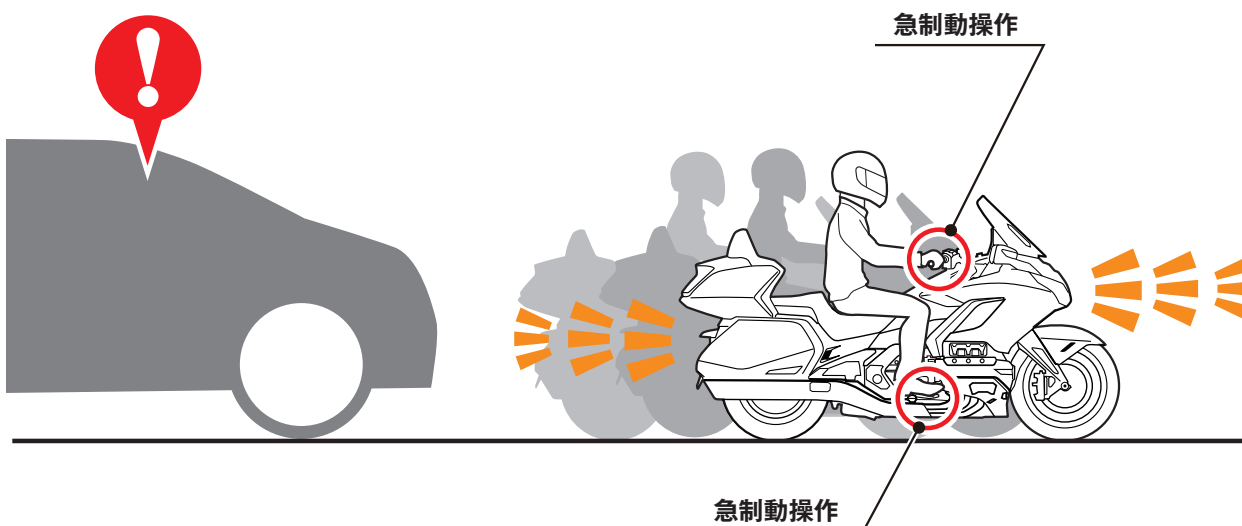


●エマージェンシーストップシグナル

新しいゴールドウイングでは、急ブレーキをいち早く後続車に伝える機能であるエマージェンシーストップシグナルを装備する事で、お客様の安心感に寄与します。

従来のウインカーリレーにCAN通信機能を持たせたフロントコントロールユニットが、50km/h以上で走行している時の急ブレーキを判定し、ハザードランプを高速点滅することで後続車などに注意を促します。

■エマージェンシーストップシグナル作動イメージ図



●二輪車用エアバッグ※

Hondaは2006年に、世界初の二輪車用エアバッグシステムを搭載したゴールドウイングの販売を開始しました。

二輪車用エアバッグシステムは、万一の衝突事故の際に人への傷害を最小限に抑えるという安全の考え方から、前面衝突の際、ライダーが前に投げ出される勢いを弱めることにより、相手車両や路面などとの打撃によるライダーの傷害を軽減するHonda二輪独自のシステムです。

二輪車用エアバッグシステムは、エアバッグモジュールと、作動を制御するための加速度センサーやコントロールユニットからなる衝突判定システムによって構成されています。

新しいゴールドウイングのエアバッグ開発では、全天候型の全方位衝突実験施設を使用した衝突試験やコンピューターシミュレーションなどを駆使することで、エアバッグモジュールの軽量コンパクト化を図りました。また、衝突判定システムは、より完成車の重心に近づけた配置とすることで、完成車の目標である運動性能向上に寄与しています。

※Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission<AIRBAG>

主要諸元



Gold Wing / Gold Wing Tour / Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG) 主要諸元	Gold Wing	Gold Wing Tour	Gold Wing Tour Dual Clutch Transmission (AIRBAG)
車名・型式	ホンダ・2BL-SC79		
全長(mm)	2,475	2,575	
全幅(mm)	925		905
全高(mm)	1,340 (スクリーン最上位置1,445)	1,430 (スクリーン最上位置1,555)	
軸距(mm)	1,695		
最低地上高(mm)★	130		
シート高(mm)★	745		
車両重量(kg)	365	379	383
乗車定員(人)	2		
燃料消費率*1 (km/L)	国土交通省届出値:定地燃費値*2 (km/h) 27.0 (60) <2名乗車時>		
	WMTCモード値★(クラス)*3 17.7(クラス3-2) <1名乗車時>		18.2(クラス3-2) <1名乗車時>
最小回転半径(m)	3.4		
エンジン型式	SC79E		
エンジン種類	水冷4ストロークOHC(ユニカム) 水平対向6気筒		
総排気量(cm ³)	1,833		
内径×行程(mm)	73.0×73.0		
圧縮比★	10.5		
最高出力(kW [PS] /rpm)	93[126]/5,500		
最大トルク(N・m [kgf・m] /rpm)	170[17.3]/4,500		
燃料供給装置形式	電子式<電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)>		
始動方式★	セルフ式		
点火装置形式★	フルトランジスタ式バッテリー点火		
潤滑方式★	圧送飛沫併用式		
燃料タンク容量(L)	21		
クラッチ形式★	湿式多板コイルスプリング式		
変速機形式	常時噛合式6段リターン		電子式7段変速(DCT)
変速比	1速	2.200	2.166
	2速	1.416	1.695
	3速	1.035	1.304
	4速	0.820	1.038
	5速	0.666	0.820
	6速	0.521	0.666
	7速	-	0.521
	後退	(電動リバース)	
減速比(1次★/2次)	1.795 / 0.972×2.615		
キャスト角(度)★	30°30'		
トレール量(mm)★	109		
タイヤ	前	130/70R18M/C 63H	
	後	200/55R16M/C 77H	
ブレーキ形式	前	油圧式ダブルディスク	
	後	油圧式ディスク	
懸架方式	前	リンク式	
	後	スイングアーム式(プロリンク、プロアーム)	
フレーム形式	ダイヤモンド		

■道路運送車両法による型式指定申請書数値(★の項目はHonda公表諸元) ■製造事業者/本田技研工業株式会社

- *1.燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。
- *2.定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。
- *3.WMTCモード値は、発進、加速、停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

燃料消費率の表示について
 WMTCモード測定法で排出ガス試験を行い型式申請した機種は従来の「定地燃費値」に加え、「WMTCモード値」を記載しています。エンジンや排出ガス浄化システムなどが同じシリーズ機種においては、定地燃費値が異なってもWMTCモード値が同一の場合があります。これは、型式申請時の排出ガス試験においては、排出ガス中の規制物質の排出量が多量な機種により試験を行い届け出をしており、この試験結果にもとづきWMTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTCモード値としているためです。
 WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ(<http://www.jama.or.jp/motorcycle/>)もご参照ください。

※本仕様は予告なく変更する場合があります。 ※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。
 ※Gold Wing、Honda SMART Key、PRO-LINK、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。
 ※写真は海外仕様車です。※写真は海外で撮影したものです。※写真によりアクセサリ装着車の場合があります。