

Honda Gold Wing Tour 1800 DCT à l'essai, la référence est de retour !



Par Jean-Michel Lainé

Publié le Mardi 20 Fevrier 2018 à 10h11

- [Essais Moto-Scooter](#)



En un peu plus de 4 décennies, la Honda Goldwing s'est imposée comme la référence du Grand Tourisme à moto. Sans véritable évolution depuis l'arrivée de la Gold Wing 1800 en 2001, Honda choisit cette année de s'attaquer à ce monument parce que toutes les bonnes choses ont une fin.

L'année 2018 sera disruptive aussi chez Honda avec **cette Gold Wing Tour 1800 DCT**. Cette héritière ne garde rien d'autre que le nombre de cylindres de son flat, même son nom change puisque **l'ancienne Gold Wing s'appelle désormais Gold Wing Tour**, Honda ayant souhaité garder le nom simple pour le bagger.

On ne pourra pas reprocher à Honda d'y être allé avec le dos de la cuillère. **Le style proche d'un frigo des sixties de la précédente génération de Goldwing laisse la place à des lignes plus dynamiques** pour accompagner cette cure de jouvence.

L'avant modernisé par l'éclairage à LED est nettement moins large et s'approche **des dimensions d'une GT japonaise ou européenne**. On est loin de l'embonpoint de la Gold 2017. L'arrière s'affine aussi avec **un volume de chargement qui sacrifie près de 40 litres** et un siège passager bien moins spacieux. Ces choix sont dictés par les usages actuels selon les gens de chez Honda.

[Visionner toutes les photos de notre essai de la Honda Gold Wing 2018](#)



Honda revoit l'aménagement de fonds en combles

Tout le monde s'accorde par contre sur la mise à jour technologique. Honda a mis les petits plats dans les grands pour se hisser au niveau de la concurrence. **Les poignées chauffent toujours (peu), les selles chauffent encore (beaucoup) et le pare-brise se règle en hauteur électriquement (enfin !).**

Le verrouillage est centralisé et le démarrage sans clé, mais c'est sur l'info-divertissement qu'Honda fait un grand pas en avant avec **le Bluetooth** pour connecter les passagers ou écouter sa musique préférée, **le GPS** qui est parfaitement lisible et pour les possesseurs d'iPhone, **Apple CarPlay** pour retrouver ses applis préférées.

Viennent s'ajouter **de nombreuses aides électroniques à la conduite avec 4 modes (tourisme, sport, pluie et éco), l'aide au démarrage en côte, le contrôle de couple, le freinage D-CBS (ABS combiné), la précharge à réglage électrique, le régulateur de vitesse et surtout, le fameux mode "manœuvre"** avec sa marche avant / arrière au guidon pour aider au stationnement. Un must.

Tout ceci donne l'occasion à Honda de **dépoüssier l'ergonomie de son vaisseau amiral** en supprimant les nombreux boutons présents dans les flancs de carénage qui obligeaient à quitter les yeux de la route. Un large écran TFT de 7 pouces prend place entre les deux compteurs à aiguille. Il n'est pas tactile mais **se commande de 2 façons distinctes** : soit la molette "automobile" au centre du guidon lorsqu'on est à l'arrêt, soit le joystick au guidon gauche lorsqu'on roule. Les commodos sont ainsi bien moins chargés et deux bras suffisent maintenant pour voyager en Gold.



La riposte flamboyante des mécaniciens

Non ces changements ne sont pas le seul résultat des designers et des électroniciens, **les mécaniciens ont aussi beaucoup travaillé**. Ils se sont d'abord penchés sur la partie-cycle qui était facile mais pas toujours très précise lorsque le rythme augmentait. **La fourche traditionnelle disparaît au profit d'un système à double triangle** qui n'est pas sans rappeler le Duolever de BMW. Il permet de découpler l'amortissement du guidage pour plus de confort et de précision à la fois. **Le mono amortisseur ne change pas pour sa part**, mais l'avant et l'arrière sont réglables en hydraulique selon le mode de conduite sélectionné. Tout ceci trouve sa place dans un nouveau cadre pour 2018.

Autre changement capital, celui de la motorisation et de la transmission. Certes Honda est resté fidèle au **6 cylindres à plat avec un simple ACT**, mais il passe à **24 soupapes**. Il gagne quelques chevaux mais il est surtout couplé à la **3^{ème} génération de boîte automatique à double embrayage à 7 rapports**. Pour les réfractaires à la boîte automatique, la boîte « méca » passe à 6 rapports, mais pour les autres ce duo flat6 et boîte DCT devrait faire l'unanimité.



En route vers des voyages sans fin

Il est certain que ces changements ne laisseront pas de marbre les "wingers", alors commençons par **ce qui fâche : le volume de chargement, la protection et le confort du passager.**

La capacité de chargement est nettement réduite à tel point que **2 casques intégraux en taille S rentrent difficilement dans le coffre** : cela dépend de leurs formes. Si vous possédez des casques modulables ou des tailles L, l'étroitesse de l'ouverture rend l'installation des casques compliquée voire impossible et un intégral en taille S ne rentre pas dans les valises.

Le deuxième point porte sur la protection mitigée. Les tibias et les pieds sont plus exposés, mais ce sont surtout les mains et les épaules qui prennent plus d'air qu'auparavant. En revanche, si la protection latérale est moins efficace, le pare-brise protège bien mieux la tête et ne génère plus de turbulence dans le dos en position haute. Honda propose toutefois en option un pare-brise plus large. **Enfin le troisième point risque de contrarier le passager.** Celui du pilote s'est avéré finalement agréable, mais celui du passager semble en retrait. **Les poignées et les haut-parleurs sont trop bas** et le fauteuil moins enveloppant ne semble plus vraiment en être un.

Finissons par les choses qui donnent le sourire : la partie-cycle, le moteur et la boîte DCT. **La boîte mécanique à 6 rapports également essayée durant cet essai distille quelques à-coups** lorsqu'on cherche un filet de gaz et les changements de rapports ne sont pas aussi onctueux qu'on l'aurait souhaité. Rien de rédhibitoire mais **le point fort de notre nouvelle Gold Wing est la boîte automatique à double embrayage DCT.** Cette 3^{ème} génération a très nettement réduit les bruits

mécaniques et les passages de rapports sont très discrets. Un petit bijou de technologie qui trouve tout son intérêt dans ce vaisseau comme on l'espérait depuis tant d'années sur la GL1800.



Le Texas où se déroulait cet essai n'offrait pas beaucoup de virages mais quelques uns dévoilent tout de même **une machine bien plus vive et précise qu'auparavant**. Elle est aidée en cela par le train avant qui fait des merveilles et les 40 kg de moins sur la balance. On ne sent rien de la route, **on roule sur la moquette du salon**, cela peut surprendre mais devient rapidement très pertinent. Cette sensation comblera certainement les gros rouleurs qui agrémenteront le voyage de leur musique préférée sans trop de souci jusqu'à 110 voire 130 km/h selon les conditions.

Enfin, **les modes de conduite s'accorderont à nos envies**. Chaque mode intervient sur la réponse de la boîte DCT et celle du moteur, ainsi que l'hydraulique des suspensions. **La moto est plus incisive au freinage, précise en courbe comme sur les grands axes et se montre toujours très à son aise à basse vitesse**. On apprécie forcément la nouvelle ergonomie bien mieux pensée qui rassure dans le trafic. On doit juste s'habituer au joystick un peu trop sensible avec des gros gants. Au fil des kilomètres, on se pose tout de même la question de savoir **pourquoi Honda a autant amputé la capacité de chargement** ? On a entre les mains une formidable machine à voyager, une GT ultime qui nous emmènera au bout du monde avec le sourire aux lèvres mais avec moins de bagages. C'est dommage tout de même. Quoi qu'il en soit, **la nouvelle Gold se montre capable de flâner comme d'offrir des accélérations tonitruantes** avec la même maestria, c'est formidable tout comme le mode "manœuvre" qui viendra donner un petit coup de pouce lors d'un stationnement hasardeux en descente sur des graviers par exemple.



Bilan

S'il y en avait un il n'y en a plus après cet essai, **la nouvelle Gold Wing Tour DCT n'a plus grand chose à voir avec la précédente génération excepté l'architecture moteur**. Les plus grands regrets portent sur la protection du pilote et la capacité de chargement nettement en retrait. Pour le reste, elle a certes perdu de sa magie au guidon mais elle gagne franchement en agrément et en tonicité. C'est le jour et la nuit. L'équipement proposé est parfait et la boîte DCT trouve sa raison d'être avec **une consommation qui affichait 6,5 litres aux 100 km/h à la fin du roulage**.

La boîte DCT apporte un véritable agrément que la boîte 6 « méca » ne pallie pas. A moins d'être anti DCT, il n'y a aucune question à se poser. **La boîte automatique est un vrai atout avec le moteur et les suspensions qui s'accordent automatiquement** lorsqu'on change de mode de conduite. On regrette qu'Honda France n'importe que le modèle de base avec la boîte méca, et le modèle haut de gamme avec la boîte DCT et l'airbag. Impossible d'avoir le DCT sans l'airbag. Celui-ci nous prive d'un petit vide-poche pour recharger son portable mais aussi de 3.000 euros, puisque la DCT/airbag s'affiche à **35.999 euros contre 32.999 euros pour la BM6**.

Quoi qu'il en soit, les fans de la Gold seront tout autant surpris que les néophytes mais pour des raisons différentes. **La Gold Wing reste une machine unique et sans doute la reine de la catégorie GT**.