



GL1800DA

GL1800DA

Uppdaterad rakt igenom, nya Honda Gold Wing är vassare, kompaktare och lättare. Den vidstarka sexcylindriga boxermotorn har nu 4-ventiler per cylinder och är utrustad med elektronisk gasreglering (Throttle By Wire- TBW), 4 körlägen, Honda Selectable Torque Control (HSTC) som ser till att du alltid har optimalt med motorkraft med bibehållet bakhjulsgrepp, och Hill Start Assist, som underlättar vid start i backe. Det nya chassit har en aluminium-box ram, dubbel "Wishbone" framfjädring och enkelsving, Pro-Arm- där dämpningen och fjäderförspänningen bak är elektriskt justerbar. En elektriskt manövrerad vindruta, Smart Key och Apple CarPlay är också standardutrustning. Helt nya, tredje generationen av Hondas unika dubbelkopplingstransmission med sju växlar kommer också att finnas tillgänglig.

Motor	4-T,L-KYLD
Cylinderarrangemang	BOXER 6
Ventiler/Cylinder	4
Kamaxelarrangemang	SOHC
Slagvolym	1833 cc
Cylinderdiameter	73 mm
Slaglängd	73 mm
Kompressionsförhållande	10.5 : 1
Effekt	93 kW/5500 varv - 126 hkr
Moment	17.3 kpm/4500 varv
Växlar	7+AUT+BACK
Startanordning	EL
Batteri	12 V / 20 AH
Generatoreffekt	12V / 120A
Frambroms	2-320MM
Bakbroms	1-316MM
Längd	2575 mm
Bredd	905 mm
Höjd	1430 mm
Axelavstånd	1695 mm
Sitthöjd	745 mm
Markfrigång	130 mm
Framdäck	130/70-18
Bakdäck	200/55-16
Tankvolym	21.1
Bränsleförbrukning	5.6 liter/100km
Torrsvikt	-
Tjänstevikt	383 kg
Bromssystem	DCBS/ABS
Stöldskydd	H.I.S.S
CoI	131 g
Övrigt	Honda Selectable Torque Control

Produktbeskrivning

Genom att dela en gemensam motor- och chassiplattform kommer nya "Vingen" att vara tillgänglig som grundmodell GL1800 Gold Wing, och som en "Touring"-utgåva med toppbox, som även kommer erbjudas med DCT och airbag. Beroende på version har upp till 48 kg sparats jämfört med föregående modell.

Motorn och chassit har utformats tillsammans, för att flytta förarpositionen framåt och skapa en mycket kompaktare motorcykel. Aluminiumramen är konstruerad runt framgaffeln, vilket möjliggör att flytta motorn framåt - eftersom framhjulet nu rör sig upp och ner i ett mer vertikalt plan, samtidigt som det ger högkvalitativ fjädringsprestanda och stabilitet fram tack vare dess styvhet och reducerade friktion. Fjädringens dämpning kan även justeras elektriskt.

Med optimerad storlek har den nya sexcylindriga boxermotorn inte förlorat något av vare sig sin effekt, vridmoment eller berendeframkallande kraftleverans. Elektronisk gasreglering, Throttle By Wire, har lagts till, tillsammans med 4 körlägen, TOUR, SPORT, ECON och RAIN. Honda Selectable Torque Control (HSTC) upprätthåller optimalt bakhjulsgrepp medan fjädringsdämpning och kombibromssystemet (CBS) anpassas beroende på vilket körläge som väljs. Hill Start Assist (HSA) och automatisk tomgångsstopp ger användarvänlighet och förbättrar bränsleeffektiviteten.

Den manuella växellådan är nu 6-växlad, medan den nya Dual Clutch Transmission (DCT) har 7 växlar, med kopplingsmoment, växlingshastighet och varvtal för upp- /nedväxlingar specialanpassade specifikt för respektive körläge. Den har också en krypkörningsfunktion och back. Den manuellt växlade modellen använder samma backsystem som tidigare design.

Framförallt erbjuder Gold Wing en helt ny känsla av frihet, med en kraftig förändring när det handlar om ren körglädje. Prestandaförbättringen matchas av ännu större nivåer av avkoppling: de snygga, aerodynamiskt effektiva, kåporna sveper runt föraren och den elektriska vinrutan anpassas efter önskemål, Sadeln ger komfort för hela dagen. Nya funktioner som smartnyckelsystemet, Apple CarPlay och Bluetooth-anslutning ger ännu högre grad av bekvämlighet.

Och mycket omsorg har lagts ner på Gold Wings färgval. Överdelen har djupare färgton, med ett tjockt lager av klarlack kompletterat av säten tillverkade i högkvalitativa och slitåliga material. Nedre delen är markerad med sina livliga texturer som ger ett starkt visuellt intryck.

- Skarpa linjer med en modern form framhäver motorcykeln
- Komfort, värmereglering och ventilation kraftigt förbättrat
- Vindrutans höjd och vinkel elektriskt justerbar
- Farthållaren fungerar smidigt via den elektriska gasregleringen (TBW)
- Gott om bagageutrymme för touring, där toppboxen rymmer två integralhjälm
- 7-tums TFT-skärm för navigation och ljudinformation
- Apple CarPlay låter Iphone-användaren använda sin enhet
- Full LED-belysning och blinkers med automatisk avstängning
- Smart key-manövrering ger smidig start och tillgång till bagageutrymmen

attityd. Den nya Gold Wing har en helt annan framställning och ersätter de avslappnade linjerna i den utgående modellen med en slimmad, mer atletisk stil. Nyckelordet som Hondateamet använde under utvecklingsarbetet var " Raffinerad form, Snygg styling".

Den presenterar en unik silhuett och extraordinär komfort med dynamiska egenskaper hos chassi och motor, förutom den traditionella Gold Wing-premiumnivån när det kommer till passform, finish och material. Den nya "looken" är vågat framåtriktad, kombinerat med kåpomans kompakta förhållanden, som ger en energisk frontsignatur.

Huvudlinjen hos motorcykeln, som sträcker sig framifrån och bakåt, lyfter fram de olika övre och nedre chassidetaljerna samtidigt som den tydligt framhäver maskinens minskade storlek. En central del är kåpan med sina skarpa och plana ytor och den nyanserade aerodynamiska detaljeringen. Det lägger till en spänning som antyder den prestanda som erbjuds.

Inte att förglömma är motorcykeln själv, "Wishbone"-framfjädringen, den sexcylindriga boxermotorn, avgassystemet i all sin funktionella skönhet. Tillsammans skapar denna design nyskapande stil, och otroliga nivåer av teknik och elektronik.

Den är förvisso både med mindre och vassare design, med starkt fokus på den nya estetiken, men de ansvariga för utvecklingsteamet hade också komfort, värmehantering och framförallt luftventilation högt på sin agenda.

Den tidigare motorcykelns stora kåpa var utformad för att skapa en ficka med stillastående luft bakom den, Det nya tillvägagångssättet är att kanalisera luftflödet runt föraren och passageraren, vilket ger en behagligt kylande bris. Det reducerade aerodynamiska draget har också hjälpt till att förbättra bränsleeffektiviteten.

Borta är också den stora vindrutan, som istället ersatts av en mindre, elmanövrerad ruta, som manövreras från vänster styrhalva. Det ger utmärkt vindsydd (med föraren och passageraren närmare rutan än tidigare) men samtidigt en känsla av utrymme och frihet när det behövs. Rutans vinkel och höjjustering är steglös. Som tillval finns en större ruta, ett justerbart vindsydd för armarna och överkroppen och fixerade vind- och vädersydd för benen och fötterna.

Sett ur sadelperspektivet åtskiljs förare och passagerare, ungefär som den gamla modellen – där föraren kan njuta av körningen, medan passageraren kan luta sig tillbaka och njuta av turen. Förarens sadelform är bekväm och stödjande samtidigt som den gör det möjligt att byta körställning för att njuta av Gold Wing, och enklare nå marken med fötterna.

All belysning är av LED-modell. Den nedre delen av strålkastarna använder 5 polerade optiska linser på båda sidor för att skapa en "Jewel-Eye"-ljusbild. Med hjälp av strålkastare (i övre delen) skapas ett tredimensionellt intryck. Framre blinkers är integrerade i backspeglarna och blinkersfunktionen avbryts automatiskt, systemet jämför fram och bakhjulens hastighet, slirfunktionen bidrar också till högkvalitativ nedväxlings-känsla. Backmekanismen är exakt som den var hos den tidigare Gold Wing.

Chassi

- Total viktbesparing på 48 kg jämfört med föregående modell
- Helt ny aluminiumsram flyttar motorn och föraren framåt
- "Wishbone" fjädring med dubbla länkarmar och omformad Pro-Arm
- Dämpningsnivå för fram och bak justeras för att passa aktivt körläge
- Bakfjädringen elektriskt justerbar
- Dubbelt kombi-bromssystem



GL1800DAK2

Ramen hos nya Gold Wing är av formgjuten aluminium och utformad för att hålla den (nu mycket kompaktare) motorn i ett tajtare utrymme, 40 mm längre fram. Dess strukturella tjocklek har optimerats på varje punkt för att ge en jämn och stabil körning, från gånghastighet och uppåt, oavsett om det är på trånga stadsgator eller ute på den öppna landsvägen. Ramen och svingarmen är tillsammans 2 kg lättare än den tidigare designen.

Positionen för förare och passagerare är nu flyttad 36 mm framåt, och tack vare dynamiken hos "Wishbone"-fjädringens framhjulsupphängning (och i vinklarna som de dubbla länkarmarna är inställda) är bakdelen hos framdäcket med fullfjädringskompression 24 mm längre fram.

En annan fördel med "Wishbone"-fjädringens funktion är minskad friktion, i jämförelse med den hos en standard teleskopgaffel när innerbenen glider upp och ner i gaffelbenen. Den nya Gold Wing-fronten är 30% mjukare. Lagringar används hos alla axelbussningar för styrning och fjädringsupphängning, vilket ytterligare minskar friktionen.

Styrningen via dubbla länkarmar är också skild från fjädringen som tillhandahålls av en stötdämpare och Gold Wing är nu 40% smidigare och lättare att styra. Dessutom kopplar en patenterad styrstång styret till framaxeln samtidigt som styret, som nu vrider en mindre massa (plus placeringen av styret) skapar en helt naturlig känsla för föraren.

Dubbla kombi-bromssystemet, Dual Combined Brake System (D-CBS), fördelar bromskraften optimalt fram och bak. ABS-funktionen hos föregående modell drivs med 2 motorer, som i det här fallet har ersatts av en mindre och lättare ABS-modulator av cirkulationsmodell som har integrerats med bromsens ECU, vilket resulterar i 1,3 kg viktbesparing för bromssystemet. Det anpassas också till det aktuella körläget, vilket automatiskt anpassar bromsegenskaperna till körsituationen, vilket ökar säkerheten. Dubbla 320mm främre bromsskivor greppas av 6-kolvs bromsok, medan bakbromsen utgörs av en 316-mm bromsskiva och ett 3-kolvs bromsok.

En annan nyhet är Gold Wing's nya Pro-Arm. Den gamla konstruktionen använde koniska lager och fästpunkter med nödvändig tjocklek för att ge korrekt styvhet. Den nya Pro-Arm-konstruktionen använder en nyutvecklade (patentsökt) pivotaxelstruktur och fästs i ramen på vänster sida. Den högra sidan tjänar som underhållsåtkomst.

Detta har förändrat spänningen och krafterna hos ramens svingarmsinfästning vilket ger mycket större designfrihet och gör maskinen lättare att hantera. Det bidrar också till stabiliteten. Pro-Link ger progressiv upphängning och komfort, länkaget har optimerats och sfäriska leder används hela tiden och eliminerar vridrörelse.

Fjädringens dämpningsnivå justeras också elektriskt i förhållande till det körläge som valts av föraren. Servomotorer som är inrymda hos fram- och bakre stötdämpare flyttar nålar för att styra oljeflödet, skraddarsydd dämpning för den aktuella körsituationen.

Fjäderförspänningen bak är nu elektriskt justerad. Det är ett intuitivt



GL1800DAK1

snarare än numeriskt system. Separat från de fyra körlägena finns 4 inställningar för fjäderförspänning i förhållande till belastning från mjukt till hårt, endast förare, förare med bagage, förare med passagerare och förare med passagerare samt fullt med bagage. Inställningen visas på TFT-skärmen och justeras via omkopplare.

Styrvinkel och försprång är inställda på 30,5 ° / 109mm, med en hjulbas på 1695mm. Den tidigare Gold Wing vägde in på 413kg, Den nya Gold Wing väger 365kg. Gold Wing Tour väger 379kg och DCT och airbag-versionen väger 383kg.

Motor

- Uppdaterad sexcylindrig boxermotor som nu är 6,2 kg lättare, med 4 ventiler per cylinder
- Elektrisk gasreglering, Throttle By Wire (TBW), lägger till 4 körlägen för att anpassa motoreffekten
- Körlägena hanterar även HSTC, fjädringsdämpning och bromsstyrka
- "Idling Stop" och Integrerad Startgenerator (ISG) finns på DCT-versionen
- Hill Start Assist (HSA) underlättar start i backe • 6-växlad manuell växellåda med assisterande/ slirkoppling

Mycket av attraktionen hos tidigare Gold Wing berodde på dess turbinmjuka sexcylindriga boxermotor, vilket gav vridmoment från låga varvtal med en distinkt kraftleverans och känsla som snabbt blev beroendeframkallande.

För att leva upp till de nya hanteringsnivåerna hos det nya chassit har även 1.833cc-motorn uppdaterats. Fortfarande är det en sexcylindrig boxermotor, men nu med fyra ventiler per cylinder i stället för två, som är mycket kompaktare i storlek och 6,2 kg lättare.

Toppkraften 93kW kommer vid 5.500 varv per minut, med max vridmoment på 170Nm vid 4,500 varv per minut. Boringen som ligger på 73mm (från 74mm) har optimerats till slaglängden på 73mm och boppitchen förkortad 9mm, vänstra och högra cylindrarna är förskjutna 4 mm och cylinderfodret är nu av aluminium. Kompressionsförhållandet är 10,5: 1.

Unicam-topplock, insugsventilerna styrs av vipparmarna, avgasventilerna med valsamar använder också en koaxial vridaxel för både insug och avgassystem istället för den gamla modellens ventillyftarstruktur.

Förbränningskammarna är nu med en 4-ventils 'pentroof' -konstruktion (i stället för en 2-ventils kammare) där insugsportarna är utformade för att främja spridningsflödet av bränslet inuti cylindrarna, vilket förbättrar effektiviteten. Kolvarna har en molybdenbeläggning för att minska friktionen.

En styvare vevaxel, tillverkad av SCM440H-stål, möjliggör en stiftförskjutning på -4 mm och jämfört med den tidigare konstruktionen är den nya motorn 33,5 mm kortare. Pulsgivaren (som läser av motorvarvtalet och kolvpositionen för EFI och tändning) har flyttats från motorns framsida till dess bakdel, vilket minskar avståndet mellan frontkåpan och vevaxeln med 7 mm.

Tillägget av elektrisk gasreglering, Throttle By Wire (TBW), har medfört 4 körlägen för att ändra motorns karaktär och kraftleverans, kopplad till Honda Selectable Torque Control (HSTC), fjädringsdämpning och kombi-bromssystemet "Dual Combined Brake System" (D-CBS).

TOUR-läget är grundinställningen för komfort och kraft. Den ger ett direkt öppningsförhållande på 100% mellan gasreglage och gasspjället med standard dämpning och bromskraftfördelning fram / bak.

SPORT ger den kvickaste responsen mellan gasreglaget till gasspjället och ger stark acceleration, med kraftigare dämpning och mer kraft hos

bakbromsen.

ECON-läget ger maximal bränsleekonomi och smidig köring, med mjukare gasrespons och standard dämpning och bromsstyrka.

RAIN anpassar systemet till våta och hala förhållanden, med mjukaste gasresponsen, standard bromskraftfördelning och mjuk fjädringsdämpning.

Hos alla 4 körlägen tillåter HSTC ständigt kontrollerbar acceleration i hala förhållanden.

Ett enda spjällhus har ersatt de två spjällhusen hos den tidigare konstruktionen, med revidering av inloppsrorets diameter och tjocklek för att spara vikt. Insugsrörsvolymen, från gasventilen till insugsventilen har minskat med cirka 10%, vilket ökar luftflödet och förbättrar responsen.

Det finns två luft insugskanaler placerade fram till vänster och höger bak. Denna struktur genererar ett virvlande när luften sugas in, resultatet är effektivare användning av luftfiltrets hela yta och minskning av motståndet. Den invändiga utformningen av båda kanalerna har optimerats för att anpassa sig till insugspulserna när motorn jobbar på låga varvtal, vilket förbättrar gasrespons och vridmoment vid mindre gasöppningar.

Ljudet och känslan hos Gold Wing-motorn har alltid varit dess signum. Medan de nya dubbla avgaserna upprätthåller strukturen hos den gamla modellen - 2 inre kamrar plus en resonanskammare har glasullen tagits bort för att spara vikt.

För att komplettera motorns djupa bas-signatur genererar avgaserna nu ett kraftfullt muller, utan alltför mycket buller. Avgasrörens tvärsnittareor har reducerats med 20% för två av de sex cylindrarna, vilket medför förändringen i ljudvolymen och djupet.

ISG (Integrated Starter Generator) kombinerar generator och startmotor i en komponent, där generatorm effektivt blir startmotor när den förses med omvänd elkraft.

Dämparen som används för kopplingspunkten som överför drivkraften från både ISG-sidan och vevaxelns sida har bytts från den viskösa typen som används för generatorns tidigare modell till den mekaniska, med en båg fjäder och gummi. Vikten har nu minskats med cirka 2,4 kg för systemet som helhet. Spiralformade drev används för ISG-drivhjulen, vilket reducerar motorns mekaniska ljud.

De viktigaste egenskaperna hos "Idling Stop"-systemet är motorns extremt tysta start tack vare användningen av ISG, och där den smidiga startkänslan uppnås genom en kombination av DCT och TBW-kontroll. När du stoppar vid ett trafikljus med tomgångsstoppssystemet aktiverat, stannar motorn automatiskt efter 3 sekunder och vid omstart måste föraren bara vrida på gasen, som omedelbart startar motorn.

Systemet styrs så att hydrauloljetrycket påförs i förväg till DCT-systemet som i sin tur aktiverar kopplingen när motorn startar, så att tidsfördröjningen från när föraren vrider på gasen tills att motorcykeln börjar röra på sig minskar. För att begränsa risken för abrupt känsla öppnas TBW-gasspjället gradvis i relation till vridandet på gasrullen vilket ger den smidiga accelerationen som passar en Gold Wing. Idling Stop kan slås PÅ eller AV via brytaren på höger styrhalva.

Att starta i en backe med en konventionell motorcykel innebär ofta att bromsarna släpps samtidigt, man vrider på gasen och lättar på kopplingen i relation till hur kraftigt lutande backen är. För att underlätta detta arbete har nya Gold Wing med manuell växellåda med Hill Start Assist (HSA).

Efter att ha stoppat i en sluttning resulterar ytterligare tryck på bromsreglaget att ABS-modulatorm snabbt genererar hydrauliskt tryck hos det bakre bromsoket. Då det är dags att köra iväg, även när bromshandtaget släppts behåller hydraultrycket temporärt bromskraften (i ca 3 sekunder) så att start i uppförsbacken med gasreglaget är möjligt. När systemet är i drift aktiveras HSA-indikator för att informera föraren.

Den nya manuella 6-växlade växellådan sänker motorvarvtalet vid köring i 100 km/h, jämfört med den tidigare 5-växlade designen. Den

är också utrustat med en "kamdämpare" mellan kopplingen och transmissionen, som separerar den inre tröghetsmassan, reducerar ljudet och förbättrar växlingskvaliteten / hållbarheten.

En kamassisterad slirkoppling (med färre skivor och reducerad hydraulfriktion hos frikopplingsmekanismen) har ersatt den hydrauliska hjälpkopplingen. Detta har minskat kopplingsbelastningen vid hävarmen med 20% och ger även mjukare nedväxlingar, slirmekanismen bidrar också till högkvalitativa nedväxlingar.

- Tredje generationens DCT med 7 växlar
- Mjukare, tystare med snabbare uppväxlingar och nedväxlingar
- "Walking"-läge tillåter maskinen att "krypköra" framåt eller bakåt
- De fyra körlägena hanterar även DCT för optimal respons

Hondas unika dubbelkopplingstransmission är en naturlig del hos den nya Gold Wing-motom och kretsar kring DCT som bas. Detta är den tredje helt nya generationen av systemet och den första med 7 växlar, speciellt konstruerad för långväga resor. Systemet är också extremt smidigt och snabbväxlande. Och lättare än den 5-växlade manuella växellådan hos föregångaren.

DCT levererar konsekventa, sömlösa upp- och nedväxlingar och blir snabbt en självklarhet. Den använder två kopplingar: en för start och växla 1, 3, 5 och 7: den andra för 2, 4 och 6, med huvudaxeln för varje koppling placerad inuti den andra för kompakt format.

Respektive koppling är oberoende styrd av sin egen elektrohydrauliska krets. När en växelförändring sker, förbereder systemet nästa växel med hjälp av kopplingen som inte används för tillfället. Den första kopplingen frikopplas sedan elektroniskt, samtidigt som den andra kopplingen ingriper.

Resultatet är konsekvent, snabb och sömlös växling. Dessutom,

eftersom dubbelkopplingarna överför kraften från en växel till nästa med minimal påverkan av drivningen till bakhjulet och minimerar eventuellt växlingsryck vilket gör växlingen både direkt och mjuk. Extra fördelar är hållbarhet (eftersom växlar inte kan skadas genom att man missar en växel), omöjlighet att hamna i friläge av misstag, avslappnad stadskörning och minskad förartrötthet.

I det lägre hastighetsområdet för det nya Gold Wing DCT-systemet är skillnaden mellan växlar små, vilket minskar växlingsryck, medan skillnaden är större i det högre hastighetsintervallet för att minska motorvarvtalet. I båda hastighetsområdena förbättras komforten, eftersom växlingarna upp eller ner alltid sker perfekt.

Växlingsljud och ryck har varit i fokus under utvecklingsarbetet av tredje generationens DCT. Ljuddämpande gummi i båda ändarna av skiftgafflarnas axel minskar kraftigt ljudet vid växling.

En fjäddämpare har installerats mellan kopplingen och huvudaxeln för att absorbera vridmomentet i rotationsriktningen, vilket reducerar ljudet och ryck till följd av kontakten mellan kopplingen och huvudaxeln vid växling.

Nya Gold Wing DCT har ett 1,8 km/h framåtdrivande "Walking"-läge och ett 1.2 km/h backläge, som manövreras via en +/- knapp på vänster omkopplare.

Av huvudaxlarna, som har en dubbelrörsstruktur, är det den yttre huvudaxeln, kopplad till jämnt antal växlar, som är sammankopplad med den inre axeln, via en kedja till balansaxeln. Denna konstruktion ger den yttre huvudaxeln rollen som backfunktionens tomgångsaxel, vilket har resulterat i en lättviktig backmekanism med en kompakt struktur utan att behöva någon separat tomgångsaxel för backväxeln.

Vid aktivering av "Walking"-läget används de två DCT-kopplingarna för att möjliggöra förflyttning bakåt med koppling nr 1 och framåt med koppling nr 2. På detta sätt är det nu möjligt att köra framåt eller bakåt i gånghastighet genom endast kopplingskontroll, utan att behöva byta växel. Vidare styr det elektroniska gasreglaget hastigheten med snabb styrning av kopplingskapaciteten, samtidigt som man behåller ett visst motorvarvtal, vilket garanterar smidig hantering med en känsla av säkerhet i alla tänkbara situationer.

De fyra kör lägena är sammankopplade med DCT. Alla delar samma motorkaraktär, kraftleverans och fjädringsinställningar som MT-modellen men kommer med extra DCT-specifika parametrar. TOUR använder standardinställningen för smidig koppling och växling i AT-läge, med ett lågt till högt varvtalsområde vid växlingar. SPORT aktiverar ett mer direkt kopplingsförlopp, där växlingar sker i ett förprogrammerat mellan-till-högt varvtalsområde.

ECON ger ett mjukt ingripande av kopplingen, med växlingar på låga-till-mellanhöga varvtal och normal växelkänsla. RAIN-läget ger också en mjuk kopplingsfunktion, och långsammare växling i AT-läget.

Anteckningar

Honda MC/ATV Märkesförsäkring - Honda har i samarbete med Svedea tagit fram en riktigt bra försäkring för dig som kör Honda. Vårt gemensamma mål är att du ska få ett så tryggt och bekymmersfritt Hondaäggande som möjligt och snabb hjälp om olyckan skulle vara framme. Du kan teckna försäkringen när du köper en ny eller begagnad Honda hos en auktoriserad Honda-återförsäljare.

Honda MC/ATV Finansiering – Tillsammans med Swedbank hjälper vi dig att förverkliga drömmen om en ny motorcykel. Det spelar ingen roll om motorcykeln är ny eller begagnad – den räcker som säkerhet för lånet. Tala med din Honda-återförsäljare om hur du bäst lägger upp din finansiering.



Hondas unika 5 års garanti gäller alla landsvägsmaskiner, och fyrhjuliga terrängfordon som går under benämningen arbetsfordon. Tävlings- och lekfordonen är undantagna. Garantin får du bara genom Hondas auktoriserade återförsäljare.