



Informazioni Stampa 2000



VFR



VFR

Introduzione

La superba e popolare Honda VFR è da anni acclamata quale "vetrina in movimento" della più avanzata tecnologia Honda applicata alle 2 ruote. Dal suo motore V4 (DOHC) al telaio perimetrale a doppia trave in alluminio massiccio, all'impeccabile qualità delle parti lavorate a mano, la VFR ha incorporato quanto di meglio Honda ha da offrire in campo motociclistico.

Nel 1998 la VFR è stata completamente rinnovata - e non solo con un "face-lifting". Il suo nuovo motore, decisamente potenziato, è basato su quello che equipaggia la RVF/RC45 che ha già vinto il Mondiale Superbike, mentre l'innovativo telaio "Pivotless" separa il canotto di sterzo dal forcellone (infulcrato direttamente sui carter motore), il tutto racchiuso in un accattivante design. Approfonditi studi aerodinamici hanno permesso ai tecnici di collocare i radiatori della VFR ai lati piuttosto che sul davanti, come accade nei convenzionali sistemi di raffreddamento a liquido, per conseguire maggiore efficacia ed un design più compatto. Il Doppio Sistema di Frenata Combinata (Dual CBS) di nuova generazio-

ne montato sulla VFR è più semplice, più leggero e più valido rispetto a quello delle precedenti generazioni, garantendo un controllo della frenata ancor più perfezionato. E, nonostante la conformità "Euro-1" del modello in vendita in Italia, la novità assoluta della presenza del dispositivo Honda di controllo delle emissioni allo scarico, il nuovo HECS3, fornisce la prova inconfutabile degli sforzi persistenti sostenuti dalla Casa al fine di ridurre al massimo l'impatto ambientale delle "due ruote". Era un sistema montato di serie solo in tre paesi (Germania, Austria e Svizzera...) Ma i tempi cambiano, e la casa si è resa conto che è giunto il momento di offrire a tutta la clientela continentale la possibilità di

acquistare una VFR a basse emissioni. E più che montare semplicemente il sistema su tutte le moto destinate ai paesi europei, i progettisti hanno voluto rimarcare come la nuova versione a basse emissioni garantisca la medesima potenza e le stesse vincenti prestazioni della versione standard che avrebbe dovuto sostituire - anzi, offrendo quel "quid" in più in modo da accrescerne ulteriormente il potenziale. Si è dunque lavorato su due tavoli; installare il sistema a basse emissioni HECS3 ed esplorare ulteriori modifiche che confermassero alla VFR il ruolo di Regina delle Sport Touring e di Ammiraglia Tecnologica Honda.





VFR

Progettazione e Sviluppo

Per entrare degnamente nel terzo millennio, la VFR consolida ulteriormente la propria posizione di leader per prestazioni e tecnologia della classe 750 cc. Ulteriori migliorie accuratamente concepite, apportate al sistema HECS3, hanno garantito un livello di prestazioni del motore tale da giustificare l'utilizzo su tutte le moto destinate all'Europa ed al resto del mondo. Infatti, le prestazioni della VFR

non sono state semplicemente "abbastanza" elevate ma "decisamente" incrementate, con un minor livello di emissioni allo scarico e con un minor consumo di carburante rispetto all'attuale modello. Semplicemente, oggi non esiste sul mercato una moto di simili dimensioni con tali caratteristiche. Al vertice dell'eccezionale sviluppo condotto per dotare il veicolo del dispositivo HECS3, la VFR annovera anche alcu-

ne altre priorità, come un nuovo starter automatico "bypass" che assicura avviamenti veloci e facili anche nelle più avverse condizioni climatiche, ed il nuovo antifurto Honda collegato all'accensione (H.I.S.S.). In qualità di superba Ammiraglia "Hi-Tech" della Honda, la VFR brilla fra mille altre moto grazie al suo ridotto impatto ambientale, alla sicurezza passiva ed al piacere che si prova... guidandola. Nient'altro la eguaglia.





VFR

Scelta Cromatica

Scelta Cromatica

La VFR entra nel 2000 con tre splendide colorazioni che accentuano la sua posizione di spicco nello scenario motociclistico internazionale.

Conduce il trio un nuovo verde perlato, con una (scura) tonalità sontuosa che costituisce motivo d'attrazione ad ampio raggio per motociclisti di ogni età. A questo si abbina un lussu-

reggiante blu elettrico - che sprigiona un frizzante, moderno sentimento di entusiasmo per l'innato carattere sportivo della VFR. Come nel 1999, la gamma si completa con il colore più fortemente identificatosi con la VFR, ovvero il rosso italiano - una vivace colorazione che traduce le prestazioni aggressive della VFR e ne incarna alla perfezione l'innata sportività.

Gamma Colori

- Italian Red
- Pearl Conifer Green
- Candy Tahitian Blue



VFR - 20004 - I



VFR

Il Motore

Per erogare la potenza e le prestazioni richieste per permettere al sistema a basse emissioni HECS3 di equipaggiare tutte le VFR distribuite nell'anno 2000 ed oltre, i progettisti hanno riconsiderato gli effetti dell'Iniezione Elettronica Programmata del Carburante (PGM-FI) sull'efficienza del catalizzatore ed il rendimento delle emissioni collegate. Infatti, tutti i fattori nel sistema sono strettamente vincolati in un equilibrio critico di prestazioni: un cambiamento in merito ad un aspetto può sortire maggiori ripercussioni in un altro ambito - laddove può non essere tanto facilmente compensato.

La chiave fondamentale per spiegare la differenza di prestazioni tra la VFR standard e la HECS3 potrebbe essere rintracciata nel disegno del sistema di scarico, in particolare in prossimità dei convertitori catalitici. Per funzionare in maniera ottimale, i catalizzatori devono infatti raggiungere una certa temperatura d'esercizio prima di funzionare al 100%. Ciò risulta particolarmente importante in fase d'avviamento e può risultare un problema quando fa molto freddo, giacché i catalizzatori sono posizio-

nati relativamente lontano dal motore; impiegano quindi più tempo per raggiungere la temperatura ottimale di funzionamento.

Il condotto di scarico per la VFR con HECS3 commercializzata sino ad oggi aveva superato questo problema utilizzando una tubazione più stretta per accelerare tale processo di preriscaldamento. Ma una sezione più piccola ha l'effetto aggiuntivo di diminuire la potenza sviluppata, così la versione HECS3 della VFR

erogava circa 8 PS in meno rispetto a quella standard. Magari non era un'enormità, risultava certamente migliore di ogni altro sistema del genere sviluppato fino a quel momento, ma il problema della diminuzione di potenza persisteva: e questo i progettisti della VFR non volevano permetterlo. La soluzione giunse osservando da vicino i colleghi dell'R&D impegnati nello sviluppo della versione ad iniezione della CBR1100XX Super Blackbird...





VFR

Il Motore

Nuovo Starter Automatico Bypass

Temperature estremamente rigide possono a volte portare l'olio a condensare, ad aumentare gli attriti interni od a condensare perfino i vapori di benzina lungo le pareti interne dei carburatori od all'interno dei corpi farfallati. Quando questi sintomi si combinano (spesso...), l'avviamento è quasi impossibile quando fa molto freddo, o perlomeno viene resa estremamente difficile ed irregolare l'operazione di riscaldamento da fermo del mezzo.

Il motore non "gira bene" ed è irregolare nell'erogazione, spegnendosi anche saltuariamente, fino a quando non raggiunge la temperatura ottimale d'esercizio.

Per combattere efficacemente questo problema, l'iniezione elettronica della VFR prevede ora l'aggiunta di un nuovo starter automatico bypass che assicura prestazioni dolci ed avviamenti rapidi ad ogni latitudine.

Introdotta lo scorso anno sulla Super Blackbird CBR1100XX, questo dispositivo apre nuovi passaggi d'aria interni progettati in ogni corpo farfallato, al fine di erogare un'iniezione "extra" di aria che aiuti nella messa in moto ed aumenti le velocità di circolazione interna, per un più rapido riscaldamento qualora la temperatura del liquido refrigerante scenda al di sotto dei 40° C. Non appena il motore si riscalda, il liquido circola attraverso i corpi farfallati per

elevare il carburante alla temperatura ottimale di combustione, e attraverso lo starter bypass, per mettere in azione un pistoncino che gradualmente fuoriesce per chiudere i passaggi d'aria supplementari.

Completamente automatico, questo semplice ma innovativo ed efficace "marchingegno" assicura avviamenti rapidi, cicli più brevi di riscaldamento, un funzionamento regolare anche a freddo e prestazioni più dolci in tutte le condizioni operative.



VFR - 20006 - I



VFR

Motore

Naturalmente, l'adozione del "bypass" ha comportato anche qualche modifica alla centralina (ECU), ora ancor più precisa, per aumentare la velocità di funzionamento al minimo e quindi accelerare il riscaldamento dei convertitori catalitici. Possono così essere utilizzati tubi di scarico dal diametro più largo, senza che questo intacchi l'efficienza operativa dei

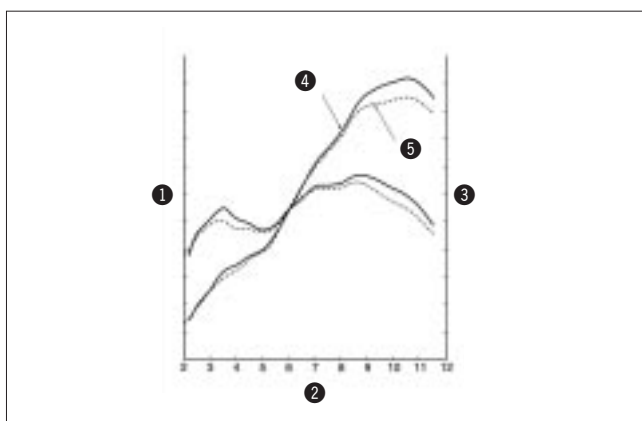
catalizzatori, elevando nel contempo la potenza massima sviluppata.... Dunque, nonostante l'installazione dell'HECS3, la VFR "Europea" dell'anno 2000 eroga una potenza massima di 106 PS - la stessa della versione priva di marmitta catalitica. L'ampliamento della fascia di utilizzazione ottimale del sistema permette all'HECS3 di ridurre efficacemente

le emissioni anche quando la VFR viene guidata in condizioni limite. Un ulteriore vantaggio è il notevole risparmio di carburante: la più corretta gestione interna ha permesso alla nuova VFR di ottenere un consumo del 12% inferiore rispetto al modello attuale HECS3.

Curva delle Prestazioni del Motore

- ① Potenza Massima (PS)
- ② Regime di Rotazione del Motore (giri/minuto)
- ③ Coppia Massima (Kg-m)
- ④ Nuova VFR
- ⑤ Modello '99

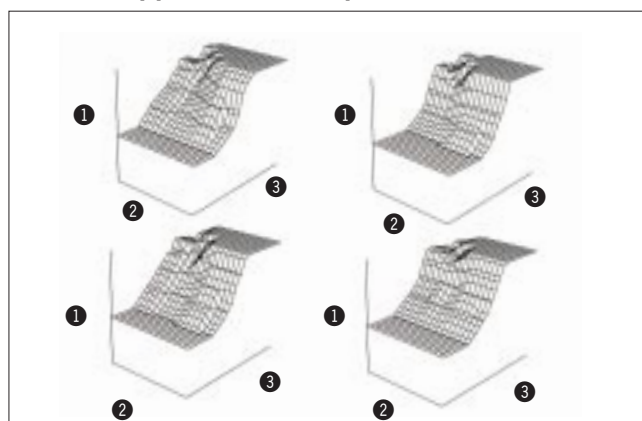
Curva delle Prestazioni del Motore



Mappatura del Tempo d'Accensione

- ① Anticipo della Candela (gradi)
- ② Posizione
- ③ Regime di Rotazione del Motore (giri/minuto)

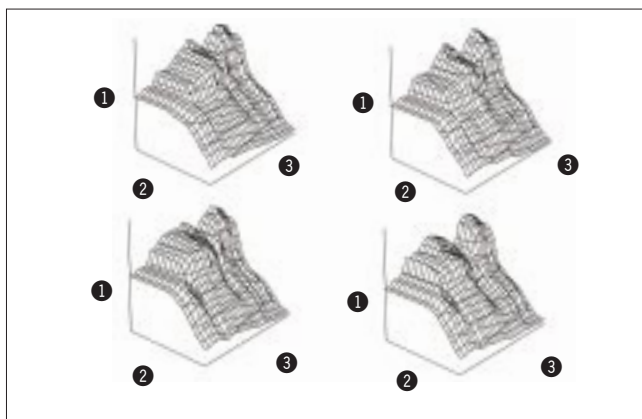
Mappatura del Tempo d'Accensione



Mappatura dell'Iniezione

- ① Tempo (secondi)
- ② Posizione Acceleratore
- ③ Regime di Rotazione del Motore (giri/minuto)

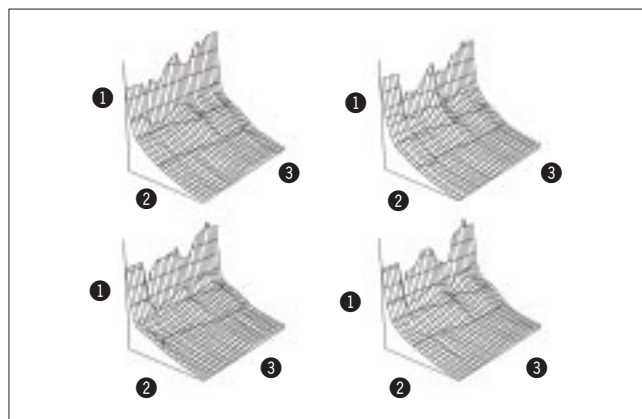
Mappatura dell'Iniezione



Mappatura della Pressione d'Aspirazione

- ① Tempo (secondi)
- ② Pressione nei Manicotti d'Aspirazione
- ③ Regime di Rotazione Motore (giri/minuto)

Mappatura della Pressione d'Aspirazione





VFR

Il Telaio

Frizione più facile da azionare

Modificato anche il disegno della frizione al fine di migliorarne il funzionamento. In particolare, sono variati il rapporto del pistone e la potenza della molla principale; inoltre il numero dei dischi è stato ridotto da nove ad otto. Ne risulta un'azione più leggera e un passaggio più dolce da una marcia all'altra.



VFR

Il Telaio

Anche il superbo telaio perimetrale a doppia trave in alluminio della VFR e le sospensioni ad alte prestazioni non sono stati risparmiati da modifiche. Vista la già eccellente base di partenza, ci si è "limitati" ad inserire un nuovo composto in gomma di maggiore durata per l'"O-ring" del

pistone del monoammortizzatore posteriore, oltre a nuovi tamponi in gomma "a prova d'impatto" che hanno sostituito i precedenti. In questo modo, la sospensione raggiunge un eventuale "fondocorsa" in maniera più progressiva.





VFR

Dotazione di Serie

Antifurto Collegato all'Accensione (H.I.S.S.)

La Honda, attenta a rispondere alle esigenze del mercato, e cosciente del sempre più increscioso problema dei furti, cerca sempre di proteggere... l'investimento della propria clientela. Gli sforzi della casa si sono così tradotti nella progettazione di spazi interni per riporre i lucchetti ad U o le catene, oltre che in efficaci punti di aggancio al telaio, ed anche a realizzare ingegnosi interruttori meccanici per immobilizzare gli scooter sul cavalletto centrale.

L'anno scorso la Honda ha introdotto su diversi modelli l'ultimo ritrovato nella lotta contro i ladri: un nuovo sistema di antifurto collegato all'accensione, che rende impossibile la messa in moto se non si è in possesso delle chiavi originali. Il sistema, battezzato H.I.S.S. (Honda Ignition Security System),

è un "immobilizer" particolarmente efficace, composto da un interruttore con trasponder assolutamente resistente alle manomissioni, e da un blocco elettronico basato sull'interdipendenza tra un chip speciale, (contenente il codice di sicurezza ed inserito in ciascuna delle due chiavi fornite all'acquirente) e la centralina (ECU) d'accensione.

Un'antenna a spirale posta intorno al blocchetto d'avviamento rileva istantaneamente la presenza della chiave codificata che trasmette il segnale all'ECU – la quale ne controlla immediatamente la validità con uno dei due codici a riconoscimento programmato. Se è quello corretto, come indicato dall'accensione del relativo LED sulla strumentazione, il motore si mette in moto. Se invece il codice della chiave non corrisponde a quello

inserito all'origine, anche se la chiave è identica in tutto e per tutto a quella d'avviamento, l'accensione rimane disattivata e il motore non si mette in moto... Inoltre, poiché il propulsore viene disattivato nel "cuore" del sistema di accensione, è impossibile aggirare l'antifurto con un cablaggio "volante" o cambiando il blocco dell'interruttore...

Se il sistema di accensione con antifurto della VFR non può offrire una garanzia "totale" contro i furti, complica comunque notevolmente la vita ai ladri rendendo inutile qualsiasi tentativo di... scappare con la moto, e facendo perdere tempo (e scoraggiando) eventuali ladri.

Un adesivo giallo con la sigla H.I.S.S., collocato sul serbatoio, segnala la presenza del sistema.





VFR

Dotazione di Serie

Nuovi Specchietti Retrovisori

La VFR sfoggia oggi anche nuovi specchietti retrovisori dal profilo più arrotondato rispetto a quelli dell'attuale modello. I neri, solidi sostegni in alluminio (precedentemente in gomma rinforzata) sono anche pieghevoli - per consentire un più facile riposizionamento.

Nuovo design della strumentazione

I caratteri alfanumerici utilizzati sulla strumentazione della VFR sono ora corsivi in neretto, al fine di garantire una migliore visibilità - specialmente in notturna, quando gli occhi sono spesso affaticati da lunghe ore di guida.



VFR - 200011 - I



VFR

Caratteristiche Tecniche

Caratteristiche Tecniche

VFR

Motore		4 cilindri a V di 90°, 4 tempi, 16 valvole, (DOHC), raffreddato a liquido
Alesaggio × corsa		72 × 48 mm
Cilindrata		781,7cm ³
Rapporto di compressione		11,6 : 1
Alimentazione		Iniezione elettronica
Potenza massima		106 PS a 10.500 giri/minuto (95/1/EC) (78 kW/10.500 min ⁻¹) 110 PS a 10.500 giri/minuto (DIN) (81 kW/10.500 min ⁻¹)
Coppia massima		8,2 kg-m a 8.750 giri/minuto (95/1/EC) (80 Nm/8.750 min ⁻¹) 8,5 kg-m a 8.750 giri/minuto (DIN) (83 Nm/8.750 min ⁻¹)
Accensione		Digitale transistorizzata, controllata da computer con anticipo elettronico
Avviamento		Elettrico
Cambio		A 6 rapporti
Trasmissione		Catena sigillata con "O-ring"
Dimensioni	(L×L×A)	2.095 × 735 × 1.190 mm
Interasse		1.440 mm
Altezza sella		805 mm
Altezza da terra		130 mm
Capacità serbatoio carburante		21 litri
Ruote	Anteriore	17 × MT3.50 a 6 razze con sezione ad "U" in alluminio pressofuso
	Posteriore	17 × MT5.50 a 5 razze con sezione ad "U" in alluminio pressofuso
Pneumatici	Anteriore	120/70 ZR17 (58W)
	Posteriore	180/55 ZR17 (73W)
Sospensione	Anteriore	Forcella telescopica a cartuccia H.M.A.S. da 41 mm con regolazione micrometrica del precarico, escursione 109 mm
	Posteriore	Pro-Link con monoammortizzatore H.M.A.S. caricato a gas con regolazione micrometrica del ritorno e molla regolabile nel precarico (7 posizioni), escursione 120 mm
Freni	Anteriore	Doppio disco idraulico da 296 × 4,5 mm con pinza a triplo pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato
	Posteriore	Disco idraulico da 256 × 6 mm con pinza a triplo pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato
Peso a secco		210 kg

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.



VFR

Scelta cromatica

"La" moto ? Forse. Quel che è certo è che la Honda VFR, da sempre una fra le moto sportive di maggior successo al mondo, è stata sottoposta a continui aggiornamenti nei suoi 15 anni di vita. E, dopo ogni "rivisitazione", la VFR si è sempre confermata una moto dal superbo equilibrio fra prestazioni e comfort, forte fra l'altro dell'inconfondibile rombo dell'eccezionale 4 cilindri a V. In sella alla VFR non si sbaglia: è una Super Sport Touring quanto mai versatile, che si trova perfettamente a suo agio in città come negli stretti passi di montagna – od addirittura in pista. La tantissima tecnologia presente, quale Sistema di Doppia Frenata Combinata (Dual-CBS), l'alimentazione ad iniezione elettronica (PGM-FI) ed il rinnovato convertitore

catalitico Honda a basse emissioni con sonda lambda (HECS3) rendono le prestazioni di questa moto sempre due passi avanti alla concorrenza.

Nel 2001, la VFR guiderà l'assalto delle Super Sport Touring Honda al nuovo millennio in tre stupende colorazioni che ne metteranno in rilievo il fantastico design. Un rosso brillante che ne esprime alla perfezione l'esplosivo potenziale delle prestazioni. Un fresco blu, che pone l'accento sulla vivacità e sulla naturale indole sportiva della VFR. La gamma si completa con un elegante grigio metallizzato dalla grafica volutamente sobria, comune a tutta la gamma delle moto sportive Honda - forte nel 2001 di un comune "family feeling".

Gamma Colori

- Italian Red
- Candy Tahitian Blue
- Accurate Silver Metallic

Nuove Caratteristiche

- Nuovi cerchi verniciati in color argento.
- Nuova colorazione.



**VFR**

Caratteristiche Tecniche

Caratteristiche Tecniche

VFR (Valori di omologazione 95/1/EC)

Motore	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi, 16 valvole, raffreddato a liquido (DOHC)
Alesaggio × corsa	72 × 48 mm
Cilindrata	781,7 cm ³
Rapporto di compressione	11,6 : 1
Alimentazione	Iniezione elettronica
Potenza massima	78 kW a 10.500 giri/minuto
Coppia massima	80 Nm a 8.750 giri/minuto
Accensione	Digitale transistorizzata, controllata da computer con anticipo elettronico
Avviamento	Elettrico
Cambio	A 6 rapporti
Trasmissione	Catena sigillata con "O-ring"
Dimensioni (L×L×A)	2.095 × 735 × 1.190 mm
Interasse	1.440 mm
Altezza della sella	805 mm
Altezza da terra	130 mm
Capacità serbatoio carburante	21 litri
Ruote	Anteriore 17 × MT3,50 a 6 razze in alluminio pressofuso con sezione a "U" Posteriore 17 × MT5,50 a 5 razze in alluminio pressofuso con sezione a "U"
Pneumatici	Anteriore 120/70 ZR17 (58W) Posteriore 180/55 ZR17 (73W)
Sospensione	Anteriore Forcella telescopica a cartuccia H.M.A.S. con steli da 41 mm e regolazione micrometrica del precarico, escursione 109 mm Posteriore Pro-Link con monoammortizzatore H.M.A.S. a gas con regolazione micrometrica del ritorno e molla regolabile nel precarico (7 posizioni), escursione 120 mm
Freni	Anteriore Doppio disco idraulico flottante da 296 × 4,5 mm con pinze a triplo pistoncino, sistema Dual-CBS e pastiglie in metallo sinterizzato Posteriore Disco idraulico da 256 × 6 mm con pinza a triplo pistoncino, sistema Dual-CBS e pastiglie in metallo sinterizzato
Peso a secco	208 kg

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.