

VFR1200F

2010 Informazioni Stampa



La nuova, splendida Road-Sport

Come definire la nuovissima, splendida VFR1200F? Forse, una perfetta combinazione di capacità sportive e granturistiche, permeata di tecnologia. Ma è una moto totalmente nuova, dall'idea all'ultimo... bullone. La perfetta interpretazione del concetto di "road sport" moderna. Ovvero una moto che soddisfa le più complesse esigenze della clientela odierna, adottando lo Stato dell'Arte della tecnologia disponibile. La VFR1200F sfrutta soluzioni estremamente sofisticate derivate dalle competizioni, per ottenere un controllo e feedback unici. Tecnologie, tuttavia, adattate ed evolute secondo una linea guida che fa della versatilità il grande punto di forza di questa moto.

Il suono armonioso del propulsore 4 cilindri a V di 76° fa riaffiorare ricordi ed emozioni legati alle Honda più blasonate, ma la linearità ed il... battito del V4, senza pari al mondo nell'erogazione della tanta coppia (e potenza), posiziona questa VFR in una categoria a parte – ben più avanzata rispetto alle Honda del passato, così come ad ogni altra rivale dei giorni nostri.

Progettazione e Sviluppo

Per ideare una VFR tutta nuova, Honda ha formato una squadra vincente, un vero e proprio "think tank" di altissimo profilo internazionale: tre ingegneri giapponesi, uno statunitense ed un europeo. Diretto dall'ing. Kishi, a cui si devono alcune fra le pietre miliari della gamma Honda (ricordate la CBR1100XX Blackbird?) e con la supervisione di Mr. Hasegawa, questo team di altissimo livello si è dimostrato un vero "melting pot" culturale, pronto ad acquisire il meglio da ogni esperienza, anche in virtù delle differenze anagrafiche dei principali componenti. Tutti hanno lavorato con un unico obiettivo: creare una moto sportiva che risultasse appagante anche nella guida sulle lunghe distanze. Per predisporre mentalmente, i tecnici hanno immaginato di... svegliarsi presto una mattina e partire – assolutamente d'impulso – divorando d'un fiato 300km di autostrada prima d'affrontare una serie di tornanti di montagna; pranzare quindi in un bellissimo luogo e fare rientro a casa.

I primi "schizzi" della nuova VFR1200F sono stati realizzati in una... camera d'albergo di un isolato hotel alle porte di Roma! L'atmosfera bucolica ha ispirato i designer, che in seguito hanno approfondito il concetto di base sviluppandolo nei modi più svariati ed esplorando tante diverse possibilità. Anziché sintetizzare tutte queste idee in un solo disegno finale, lo staff è rientrato a Tokyo portando tutte queste proposte sul tavolo, si da poterne discutere a mente fredda.

Designer ed ingegneri hanno quindi lavorato in parallelo per realizzare la VFR1200F, discutendo e perfezionando ogni soluzione man mano che i disegni prendevano forma nei clay-model (modellini) in argilla. Il designer europeo Teofilo Plaza ha descritto questi sei mesi di lavoro come l'esperienza più intensa ed avvincente della sua già affermata carriera. Una volta trovato l'accordo sulla base tecnica, sono occorsi altri venti mesi di collaudi e sviluppo, durante i quali il team ha continuato a collaborare in piena armonia.



Styling

Il "Concept V4" (attorniato da numerosi esemplari delle più belle moto che avevano "fatto la Storia" dei V4 Honda) sbalordì il pubblico di Intermot, replicando ed ampliando il proprio successo al Salone di Milano nel novembre 2008. Quest'avveniristica moto tutta rossa, dalle linee assolutamente radicali, rivelava tutta la libertà di pensiero che aveva caratterizzato il lavoro dei progettisti Honda fin dal primo giorno.

A dodici mesi di distanza, la VFR1200F è pronta per il lancio, e sorprende vedere quanto richiami integralmente quello splendido prototipo. E, sebbene la tradizione V4 sia ovviamente stata ricercata e rispettata, il risultato è una moto decisamente fuori dagli schemi, superiore ad ogni altra.

I progettisti hanno inteso chiarire fin da subito un punto essenziale della nuova VFR: non doveva nascere come una moto giapponese progettata secondo gli standard europei. Invece, la VFR1200F è stata pensata fin dall'inizio come una moto Honda (giapponese) da ideare e commercializzare in Europa per l'Europa, permeata alla base da due terzi di cultura nipponica in fase di progettazione...

Alla parola giapponese "Ma" possono essere abbinati diversi significati; non esiste però un perfetto termine corrispondente in italiano; si può quindi tradurre liberamente come "lo spazio fra le cose". Concentrando la propria attenzione sullo spazio che circonda un oggetto, è possibile ricavare infatti una nuova prospettiva sulla sua forma complessiva. Ciò che è visibile diventa una sola cosa con ciò che visibile non è, assumendo una nuova sembianza. Questo concetto astratto appare più semplice se applicato alla musica. Per esempio, basti pensare all'importanza intrinseca di un momento di silenzio o di una pausa fra i diversi momenti di una sinfonia (classica) o di una semplice ballad (pop), e dell'effetto che si genera sulla sua esecuzione se qualcuno per errore applaude o disturba questo silenzio. Questa l'importanza di ciò che i giapponesi chiamano "Ma".

Esattamente come il termine precedente, anche "Tsuya" non si richiama ad un concetto fisico. Questa parola descrive il piacere che possiamo provare verso un oggetto, il suo fascino, il modo in cui ci affascina e cattura la nostra attenzione. Concentrandosi sull'aspetto "Tsuya" di un elemento, si conferisce nuova vita ad una forma e si attribuisce un significato diverso a ogni linea, curva od angolo.

Su un piano più ampio, si può dire che sia stata la funzionalità della VFR1200F a determinarne la forma - e non il contrario. La centralizzazione delle masse, un controllo totale da parte del pilota e l'efficienza aerodinamica hanno fornito le chiavi per progettare questo mezzo; da qui ha avuto inizio l'evoluzione della sua seducente forma. La particolare e stretta configurazione del motore V4 e l'intelligente spaziatura fra i cilindri hanno permesso di ottenere un... "punto vita" estremamente snello, riducendo così l'altezza da terra in modo da permettere a guidatori di ogni taglia di poggiare facilmente i piedi a terra in ogni circostanza. Inoltre, questo... vitino di vespa permette al pilota di... entrare fisicamente "nella" moto anziché salire "sopra" di essa, con un feeling decisamente superiore al solito. L'elegante e complesso profilo del serbatoio ha un preciso scopo - al di là di una chiara valenza estetica: fornire supporto ed assistenza al pilota affinché possa mantenere sempre il pieno controllo del mezzo, recependo ogni minima indicazione dalla moto in ogni situazione. Il design ergonomico della carenatura si armonizza con il medesimo serbatoio, per offrire un supporto aggiuntivo e garantire protezione dal vento a pilota e passeggero. Anche i comandi manuali ed i vari interruttori (con una nuova disposizione dei pulsanti) sono assolutamente ergonomici. Si è posta inoltre particolare attenzione verso il comfort e la sicurezza del passeggero: l'ampia doppia sella termoformata dispone di una seduta molto ampia, che si abbina alle maniglie di sostegno ed ai poggiatesta che favoriscono comfort e sicurezza.

Carenatura a Doppio Strato

Il design (brevettato) con carenatura "a doppio strato" della VFR1200F è un perfetto connubio di forma e funzione. Progettisti e ingegneri hanno infatti creato un design dalla bellezza indiscutibile, che assicura nel contempo una perfetta gestione dei flussi d'aria e della dissipazione del calore del motore. Il design è così strutturato su due livelli e sfrutta una veloce circolazione dell'aria, generando vantaggi a livello dinamico e meccanico. Quali? In primo luogo, l'aria che entra fra i due strati attraverso le aperture ovali ai lati della carenatura (che si notano nella vista frontale), viene incanalata nella migliore direzione atta a rendere più stabile la moto alle andature più elevate. In secondo luogo, la maggior velocità del flusso destinato al propulsore (poiché l'aria viene canalizzata verso condotti più piccoli prima di raggiungere i radiatori) permette di ottimizzare il raffreddamento del motore e, nel contempo, di allontanare l'aria calda dal pilota e dal passeggero, rendendo più... fresca e confortevole la guida. In ultima analisi, anche il calore normalmente generato dal brillante 4 cilindri a V viene deviato lontano dal guidatore...

Un perfetto equilibrio fra le differenti superfici della VFR1200F conferisce al frontale un'estetica originalissima e leggera, disegnando un profilo che fende l'aria e oppone la minima resistenza aerodinamica. Ma il look anteriore si caratterizza anche per la marcata forma a X - dalle luci di posizione sugli specchietti al faro completo - dove gli elementi concavi dirigono lo sguardo (e l'aria) in alto verso il cupolino, che alla base inferiore presenta un'ulteriore feritoia. Persino le estremità del cupolino sono state accuratamente studiate per migliorare la stabilità in rettilineo. Il nuovo, potentissimo singolo faro anteriore utilizza la medesima tecnologia già sfruttata sulla CBR1000RR Fireblade, in cui la luce si diffonde attraverso due strisce colorate tipo-LED che incominciano i lati del faro, generando una maggior luminosità e profondità del fascio di luce.

Scelta Cromatica

Ogni elemento del design è stato modulato utilizzando i più moderni criteri di progettazione; ovunque si ravvisa una maniacale attenzione per i dettagli e la qualità costruttiva. L'area anteriore e la carena laterale sono state infatti fuse in un'unica superficie armonica ed aerodinamica. Il compattissimo codone è rivolto verso l'alto, come a sottolineare la dinamica leggerezza della moto. Il faro posteriore e gli indicatori di direzione richiamano chiaramente il design del frontale.

Le innovative tecnologie di verniciatura, appositamente sviluppate nell'impianto Hi-Tech di Kumamoto (la sister-factory dello stabilimento di Atessa in Italia), hanno permesso di realizzare nuove tonalità cromatiche, con una qualità elevatissima ed assolutamente uniforme. La finitura del rivestimento trasparente rende ancor più profonda la colorazione, generando una luminosità di una tale classe da non trovare riscontro nelle altre moto di produzione. Inoltre, l'effetto "specchio" delle differenti superfici crea un'immagine unica, che colpisce l'attenzione anche da lontano.

Per esaltare il brillante look della nuova VFR1200F, la trama armonica e lo splendido design della carenatura, sono state scelte nuove ed affascinanti colorazioni.

Nel 2010, questa moto farà quindi il suo debutto sul mercato internazionale nelle tonalità:

- Candy Prominence Red
- Seal Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White

Motore

Il propulsore della VFR1200F è destinato a sviluppare altissime prestazioni, massima accelerazione a tutti i regimi ed una vigorosa sensazione di coppia e potenza. Inoltre, Honda ha puntato ad ottenere il suono ed la sensazione tipica dei propulsori V4 più sportivi, ma riponendo particolare cura verso la curva d'erogazione - il più lineare e confortevole possibile. Questo nuovo V4 regala infatti le migliori prestazioni nella fascia di giri più importante e sfruttata. La curva di coppia è concentrata dai bassi ai medi regimi, in modo che sia facile "aprire" e "chiudere" il gas (anche nella marcia più alta) mantenendo sempre la brillantezza desiderata, anche sui percorsi più tortuosi. Questa linearità rende esaltante la guida, e caratterizza questa VFR come una sportiva stradale dalla tanta potenza sempre utilizzabile.

Erogazione Lineare

Per coniugare le prestazioni sportive del V4 alle gite del weekend, agli spostamenti in città od ai lunghi viaggi in due e con i bagagli, è stato necessario affrontare una lunga serie di sfide. Il propulsore della VFR1200F presenta gli elementi chiave nella risposta dinamica del motore e nell'eccezionale coppia. Ma, per rendere disponibile tanta potenza in modo semplice e garantire nel contempo un comfort elevato, era necessario gestire attentamente le vibrazioni. E' stato quindi ideato un posizionamento dei cilindri del tutto particolare. Al posto della tradizionale configurazione V4, dove vi è la medesima spaziatura fra i cilindri anteriori e quelli posteriori, la VFR1200F adotta un'ingegnosa soluzione che consente di centralizzare le masse e, al tempo stesso, risparmiare spazio. I due cilindri posteriori sono così posizionati uno accanto all'altro ma ravvicinati, mentre quelli anteriori risultano più distanti fra loro. Quest'ingegnosa soluzione ha consentito di creare quella "vita" stretta della moto che risulta agevole per la posizione in sella e confortevole per le gambe. Ciò ha aiutato a centralizzare la massa, contribuendo al senso di equilibrio della moto e alla sua facilità di gestione. Inoltre, l'assenza di ogni squilibrio fra lato destro e sinistro elimina la necessità del contralbero, riducendo ogni spreco dovuto agli attriti interni.

I vantaggi di questa inedita configurazione asimmetrica dei cilindri sono completati dall'albero motore con i perni di biella sfalsati, che lavorano inclinati di 28°, riducendo con grande efficacia le forze del primo ordine e la rumorosità meccanica. Così facendo, si elimina definitivamente la necessità del contralbero di equilibratura. Il nuovo V4 eroga oltre il 90% (!) della coppia massima (129 Nm a 8.750 giri/min) a soli 4.000 giri/min e, per aiutare il guidatore a sfruttare adeguatamente tanto vigore, l'erogazione è resa più fluida da ben 4 parastrappi posti all'interno della trasmissione cardanica, che contribuiscono ad eliminare definitivamente le vibrazioni od eventuali "beccheggi" in accelerazione ed in rilascio.

Tecnologia Racing-oriented

La VFR1200F utilizza la distribuzione monoalbero a camme in testa UNICAM, già adottata normalmente dalle formidabili CRF Honda da cross! La logica alla base è semplice: in un ambiente nel quale spazio, prestazioni e peso sono fondamentali, questa tecnologia risulta perfetta per soddisfare i criteri primari di ergonomia e centralizzazione della massa del propulsore. Deriva dalle CRF da competizione anche il sistema con carter sigillato, che riduce le eventuali perdite di pompaggio dovute al movimento dei pistoni ed alla densità dell'aria - un sistema mai utilizzato prima su una moto da strada. Ciò garantisce ulteriori vantaggi al guidatore, quali una prontezza operativa davvero efficace e minori consumi.

Rivoluzionaria trasmissione cardanica

La compatta configurazione della trasmissione migliora la stabilità alle alte velocità, la percorrenza in curva e la trazione. A lungo sviluppato dai tecnici Honda, questo cardano Hi-Tech presenta il perno del forcellone disassato rispetto all'albero di trasmissione, una soluzione che annulla virtualmente ogni "beccheggio". Un giunto scorrevole compensa inoltre ogni eventuale variazione di lunghezza nell'intero arco d'escursione della ruota posteriore. Un ulteriore parastrappi, posto sull'albero finale, assorbe efficacemente l'eventuale gioco.



Grazie alla rigidità del perno del forcellone, la stabilità è eccellente ed il feeling pilota-moto, ovvero fra la manopola del gas e la ruota posteriore, è davvero diretto: se si guidasse bendati, nessuno direbbe mai che la VFR1200F monta un cardano!

Esclusività... elettronica

Un nuovo "throttle-by-wire" (funzionamento del gas a comando elettronico, senza contatto "fisico" completo fra la manopola dell'acceleratore ed il propulsore) esalta sulla VFR1200F la simbiosi uomo-macchina. Grazie ad una precisissima misurazione del carburante a tutti i regimi, questa sofisticata tecnologia assicura al guidatore una gestione perfetta in ogni situazione. Si tratta di un ulteriore punto assegnato a quelle formidabili sensazioni trasmesse dalla VFR1200F.

Per migliorare il controllo anche durante le decelerazioni più brusche, è stata adottata una frizione antisaltellamento simile a quella utilizzata sulla CBR1000RR Fireblade. Pertanto, anche in caso di una fortissima "staccata" in pista con conseguente brusca scalata, la frizione mantiene un normale innesto, evitando ogni fortuito bloccaggio della ruota posteriore. Questo consente al pilota di mantenere sempre il pieno controllo del mezzo.

Uno scarico affascinante ed un rombo esaltante

Progettisti ed ingegneri non si sono concentrati esclusivamente su potenza ed erogazione del nuovo motore, ma hanno lavorato intensamente anche sulle... sensazioni che il propulsore V4 doveva trasmettere e sulla tonalità di scarico. E' stata quindi adottata una soluzione che potesse emulare la vivacità tipica dei 4 cilindri in linea, ma la potenza e soprattutto le... vigorose pulsioni, dovevano restare quelle dei V4 più sportivi. L'intero complesso di scarico risulta quanto più compatto possibile, con alcuni condotti (al cui interno è posizionato il catalizzatore) collocati su un lato, mentre i tubi di scarico provenienti dalla bancata posteriore sono stati posizionati sull'altro lato. In basso a destra, un bellissimo silenziatore triangolare si sposa alla perfezione con le eleganti linee della carenatura. Le note combinate di aspirazione e scarico generano una tonalità, anzi, un suono decisamente irresistibile; del resto è questo il vero rombo dei V4 Honda, che distingue la VFR1200F da ogni altra moto. Già al minimo, pulsa regolarmente lasciando presagire l'enorme potenziale del propulsore. Ogni minima rotazione della manopola del gas sprigiona un'esplosione di pura aggressività, che si trasforma in un... urlo irresistibile al salire di giri! Il suono pulsante del motore contribuisce a creare quel carattere così esclusivo di questa nuova sportiva stradale, e riveste la stessa importanza del design o del comfort.

Il terminale di scarico è un elemento chiave rispetto alle travolgenti emozioni che il suono del V4 è in grado di suscitare. Progettato per fornire il minimo ingombro in curva (anzi, "in piega") e non intrusivo rispetto alla posizione sulle pedane del guidatore e del passeggero, lo splendido, voluminoso silenziatore cromato libera una tonalità tanto sofisticata quanto eccitante. Grazie alla sua doppia uscita (che richiama quella meno sofisticata della Fireblade), già ai bassi regimi il suono è ricco di bassi ed originale. Salendo con il gas e... la lancetta, una volta che si apre la valvola di scarico (servoassistita), il motore si... libera in un urlo trascinate - da vero V4 racing!



Ciclistica

Il telaio, le sospensioni e tutti i componenti della trasmissione raggiungono una tale simbiosi da massimizzare le prestazioni sportive e la stabilità del mezzo. Il robusto telaio “a diamante” a doppia trave in alluminio è rigido e leggero al tempo stesso. La lunghezza del forcellone e dell'albero motore non hanno aumentato l'interasse della moto. Nel contempo, il lungo forcellone contribuisce a una maneggevolezza sempre equilibrata, con una stabilità eccezionale alle alte velocità.

Il forcellone è associato ad un monoammortizzatore posteriore con Unit Pro-Link - regolabile nel ritorno. Anteriormente, la robusta forcella telescopica da 43 mm (regolabile nel precarico) garantisce un controllo sempre fluido e sicuro. L'azione combinata di questi due elementi rende confortevole la guida - anche con passeggero e bagagli a bordo - e rafforza la sensazione di “controllo totale”.

Freni ad alte prestazioni

La versatile VFR1200F è equipaggiata di un impianto frenante all'avanguardia anche fra le moto sportive. Di nuova concezione, le potenti pinze anteriori a sei pistoncini (3+3 contrapposti) e le posteriori a due pistoncini “mordono” con grinta dischi idraulici di ampio diametro (due da 320mm davanti e 276mm dietro). La presenza di serie sia della Frenata Combinata (CBS) che di un efficace ABS assicura sempre la ripartizione ideale della forza frenante fra l'anteriore e il posteriore; ciò consente di sfruttare al massimo livello il potenziale sportivo della moto e/o le sue capacità nel mototurismo.

Dotazione di Serie

Strumentazione

Il quadro della VFR1200F combina linee sofisticate e praticità. Protetto e al tempo stesso reso ben visibile dall'inclinazione del cupolino, il pannello degli strumenti sfoggia un design elegante, in armonia con l'ariosa struttura del frontale. Rafforza inoltre la sensazione di “dominio totale” della strada.

Il grintoso contagiri analogico centrale (con tachimetro digitale) è circondato dai display LCD con le letture di carburante, temperatura del liquido refrigerante e consumo di carburante. Sono inoltre presenti l'orologio, l'indicatore della temperatura esterna e, sulla parte superiore, le spie dell'antifurto HISS e dell'ABS.

Innovative borse laterali

Per aumentare la versatilità della moto nel turismo, al posteriore la VFR1200F presenta di serie attacchi integrati per i bagagli, pressofusi ed inseriti in modo discreto nell'area del vano sottosella ed alle estremità delle pedane del passeggero. La particolare struttura consente di collocare e/o estrarre in un attimo le apposite borse laterali della moto (accessori originali disponibili a richiesta), senza interrompere l'elegante styling del veicolo.

Comandi manuali ergonomici

La VFR1200F è la prima moto di serie sulla quale è stata rivista totalmente l'ergonomia di manubrio ed interruttori. I progettisti hanno studiato il tempo necessario ad attivare ogni comando e la facilità dell'azione stessa, prestando particolare attenzione alla posizione della mano in curva. In conseguenza di ciò, la VFR1200F dispone di nuovi comandi ed interruttori sul manubrio e di una inedita struttura - dove si è invertita la posizione del segnalatore acustico e degli indicatori di direzione. Per favorirne l'utilizzo, l'interruttore delle frecce ha una forma che si adatta idealmente al naturale movimento del pollice.

Accessori disponibili a richiesta

Honda Genuine Accessories ha sviluppato una vasta gamma di optional esclusivi per la VFR1200F – tutti accessori progettati in linea con una moderna concezione di questa sportiva e versatile moto. Ogni dettaglio, dalla scelta dei materiali all'integrazione con il design esclusivo, è un ideale complemento allo styling ed alle prestazioni della VFR1200F. L'elenco comprende:

- Un kit di borse laterali da 35 litri, che si montano in un battibaleno sugli attacchi integrati - senza alcuna necessità di utilizzare un supporto aggiuntivo. Le borse, che si aprono con la semplice chiave di accensione, sono state sviluppate in galleria del vento e realizzate nello stesso colore della moto. Quella di sinistra può alloggiare persino un casco integrale.
- Anche l'elegante bauletto da 31 litri (con serratura) è dotato di un sistema a montaggio/sgancio rapido. Il rivestimento superiore richiama il colore della propria moto. Naturalmente, è in grado di ospitare un casco integrale ed altri oggetti.
- Resistenti borse interne in nylon, adatte sia al bauletto che alle borse laterali. Di colore grigio chiaro e con l'ala Honda in bell'evidenza, sono dotate di cinghie, maniglie e zip per un facile e pratico trasporto.
- Borsa da serbatoio da 13 litri, con predisposizione per un facile montaggio.
- Lussuosa sella in Alcantara per il massimo comfort.
- Visiera Touring da collocare all'estremità del cupolino di serie, regolabile in 3 differenti posizioni: Aumenta la protezione dal vento per i guidatori più alti.
- Sella più bassa, dal sottile profilo centrale, che consentirà a proprietari di ogni... taglia di poggiare con maggior facilità i piedi a terra. Si inserisce perfettamente nel design ergonomico della moto.
- Manopole riscaldabili, dal controllo integrato regolabile per il massimo comfort.

- Kit di navigazione satellitare per moto; un pratico comando ne consente l'utilizzo anche senza dover mai lasciare il manubrio. Auricolare e kit auto inclusi. Il software di navigazione segnala i concessionari Honda nell'elenco dei Punti di Interesse (POI).

La Storia

Honda e i motori V4: così è nata una Leggenda

Sono passati quasi quarant'anni da quando Honda ritornò nel MotoMondiale sviluppando il primo motore 4 tempi V4. In questo periodo, tantissime moto equipaggiate con un propulsore V4 hanno partecipato alle più svariate competizioni, cercando sempre di garantire la massima potenza ed un'erogazione più fluida. Basta ricordare sigle affascinanti come NR500, RC30, RVF400, NR750, RC45, VFR750, NSR500 (una versione 2 tempi del V4 !) e RC212V: queste non sono che alcune fra le moto che hanno scritto la Storia dei V4 Honda.

La VFR: l'antesignana del Granturismo Sportivo

La "razza VFR" nasce principalmente orientata alla pista ed alle competizioni, con le RS e RVF750 - anche se la "prima volta" di un motore V4 su una moto da strada si deve alla pionieristica VF750. Presentata nel 1982, questa moto combinava un design pratico ed essenziale con alte prestazioni e ridotte necessità di manutenzione. La prima VFR750 risale invece al 1986; divenne immediatamente il riferimento assoluto della categoria, con la quale tutte le altre sportive, più meno versatili, dovevano confrontarsi. Forte di un look compatto e sofisticato che celava le tecnologie allora più in voga, risultava davvero "giusta" per ogni pilota. Era una Sport Tourer confortevole e versatile, e poneva particolare enfasi sul termine "Sport"... Da allora, Honda ha sempre caratterizzato la VFR come un'innovativa "ammiraglia tecnologica", con dotazioni d'avanguardia spesso ereditate dalle competizioni.

La VFR vera e propria (conosciuta anche come VFR800F) ha esordito sul mercato nel 1998. Basata sul propulsore ad iniezione della RC45, tramutava le esperienze "racing" in una moto perfetta su ogni percorso. Il 2002 vide invece la luce un... indimenticabile salto di qualità, con l'arrivo del rivoluzionario sistema di attuazione delle valvole V-TEC e del nuovo impianto frenante - con ABS disponibile a richiesta. I successivi aggiornamenti si sono concentrati verso una più lineare erogazione della potenza e nella ricerca di un'estetica ancor più contemporanea e moderna. Anche oggi, come sempre, la pista è il luogo privilegiato per lo sviluppo delle tecnologie da adottare sulla VFR, mentre l'assoluta versatilità e l'ampia e fluida erogazione continuano a non trovare emuli nella categoria. Anzi, la VFR crea da oggi un altro segmento di mercato. Il suo.

Dati Tecnici

Generale		
Modello		VFR1200F
Mold type		tipo ED
Motore		
Tipo		4 cilindri a V di 76° UNICAM, 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata		1.237 cm ³
Alesaggio x corsa		81 x 60 mm
Rapporto di compressione		12 : 1
Potenza massima		127 kW / 10.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Coppia massima		129 Nm / 8.750 min ⁻¹ (95/1/EC)
Regime del minimo		1050-1250 min ⁻¹
Capacità totale olio		4 litri
Alimentazione		
Carburatore		Iniezione elettronica PGM-FI
Filtro d'aria		Di carta, viscoso ed impermeabile all'olio
Capacità serbatoio carburante		18,5 litri
Consumo di carburante		15,5 km/litro (*)
Impianto elettrico		
Accensione		Digitale transistorizzata controllata da computer, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione		6,4° -10,4° prima PMS(regime minimo)
Candela		MR9E-9HES (NGK); VUH27ES (DENSO)
Avviamento		Elettrico
Capacità batteria		12 V / 11,6 AH (YTZ14)
Alternatore		560 W
Fari		12 V, 55 W x 1 (anabbagliante) / 55 W x 1 (abbagliante)
Trasmissione		
Frizione		Multidisco in bagno d'olio, con funzione antislittamento
Funzionamento frizione		Idrraulico
Cambio		6 marce
Riduzione primaria		1,738 (73/42)
Rapporti del cambio	1	2,6000 (39/15)
	2	1,7368 (33/19)
	3	1,3636 (30/22)
	4	1,1600 (29/25)
	5	1,0322 (32/31)
	6	0,9393 (31/33)
Riduzione finale		2,6990
Trasmissione finale		A cardano
Telaio		
Tipo		A diamante, con doppia trave in alluminio

Ciclistica		
Dimensioni	(LxLxA)	2.250 x 755 x 1.220 mm
Interasse		1.545 mm
Inclinazione canotto di sterzo		25° 30'
Avancorsa		101 mm
Raggio di sterzata		3,5 m
Altezza della sella		815 mm
Altezza da terra		125 mm
Peso in ordine di marcia		267 kg
Massa max. ammissibile		463 kg
Sospensioni		
Tipo	Anteriore	Forcella telescopica HMAS a cartuccia da 43 mm con regolazione micrometrica del precarico, escursione 120 mm
	Posteriore	Pro-Link con monoammortizzatore a gas HMAS, regolabile nel precarico (25 posizioni), regolazione micrometrica del ritorno, escursione 130 mm
Ruote		
Tipo	Anteriore	5 razze a sezione alveolare, realizzate in alluminio con pressofusione a gravità
	Posteriore	7 razze, realizzate in alluminio con pressofusione a gravità
Cerchi	Anteriore	17M/C x MT3,50
	Posteriore	17M/C x MT6,00
Pneumatici	Anteriore	120/70 ZR17M/C (58W)
	Posteriore	190/55 ZR17M/C (75W)
Pressione	Anteriore	250 kPa
	Posteriore	290 kPa
Freni		
Tipo	Anteriore	Due dischi idraulici flottanti da 320 mm con pinze a 6 pistoncini contrapposti, ABS Combinato e pastiglie in metallo sinterizzato
	Posteriore	Disco idraulico da 276 mm con pinza a 2 pistoncini, ABS Combinato e pastiglie in metallo sinterizzato

* Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni « base » della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori. - Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

