

VFR1200F 2012

La 'road-sport' V4 per eccellenza

Data comunicato stampa: 8 novembre 2011

Aggiornamenti modello: erogazione di coppia migliorata; autonomia estesa; controllo trazione (TCS); nuovi dettagli di stile; sella più confortevole; nuovi indicatori di direzione a led, nuove colorazioni, nuove funzionalità versione Dual Clutch Transmission

1. Panoramica sul modello
2. Aggiornamenti chiave
3. Dettagli del modello
4. Colorazioni
5. Storia del modello
6. Accessori disponibili a richiesta
7. Caratteristiche tecniche



1. Panoramica sul modello

La versione 2012 dell'inimitabile VFR1200F è stata ulteriormente perfezionata. Il motore offre ora prestazioni globalmente superiori, con una coppia meglio strutturata fino a 4.000 giri/min. Gli aggiornamenti al sistema di alimentazione elettronica PGM-FI, combinati a una superiore capacità del serbatoio, consentono ora alla VFR1200F di viaggiare per oltre 300 km con un singolo pieno di carburante. Il cambio sequenziale a doppia frizione della versione Dual Clutch Transmission è stato sviluppato con funzionalità aggiornate, e grazie alla sella più comoda e all'adozione dell'efficace controllo di trazione (Traction Control System) la guidabilità della 'road-sport' Honda raggiunge livelli di eccellenza assoluta.

Lanciata nel 2009, la VFR1200F è stata sviluppata per offrire al pubblico un invidiabile mix di capacità sportive e touring, sfruttando tutte le più moderne tecnologie. È la perfetta interpretazione del concetto di sport-touring moderna, nata per soddisfare le complesse esigenze degli utenti di oggi e dotata delle più avanzate tecnologie disponibili.

Progettata per un livello di controllo e feedback unici, la VFR1200F adotta le più moderne soluzioni derivate dalle competizioni, adattate ed evolute in linea con una concezione che fa della versatilità il suo grande punto di forza. Il suono armonioso del dinamico e fluido V4 fa riaffiorare ricordi ed emozioni legati ai più famosi modelli VFR Honda, con il "pulsare" inconfondibile del motore e un livello prestazionale unico nel settore.



2. Aggiornamenti chiave

2.1 Motore

NOVITÀ: coppia più vigorosa

Sulla versione 2012 la già poderosa coppia del V4 da 1.237 cc è diventata ancora più grintosa, con una spinta superiore fino a 4000 giri/min, una novità che rende la VFR1200F 2012 ancora più esaltante da guidare.

NOVITÀ: più efficienza nell'uso del carburante

Grazie alla superiore efficienza del motore e all'aumentata capacità del serbatoio, la VFR1200F 2012 ha una maggiore autonomia e offre migliorati consumi.

NOVITÀ: controllo di trazione (TCS)

Anche sulle superfici con scarsa aderenza o durante le accelerazioni più violente, sicurezza e trazione sono garantite dall'introduzione come equipaggiamento di serie del controllo di trazione (Traction Control System).

NOVITÀ: cambio sequenziale a doppia frizione con nuove funzionalità

La VFR1200F è stata la prima moto di serie equipaggiata con l'innovativo cambio a doppia frizione Honda, ora aggiornato con un software di gestione dotato di nuove funzionalità. L'erogazione è perfetta, senza interruzione della spinta, con cambi marcia sempre immediati e precisi. Grazie alle due frizioni coassiali la prontezza degli innesti è senza paragoni e rende ognuna delle tre modalità (Manual, Drive, Sport) emozionanti su ogni tipo di percorso.

2.2 Design ergonomico

NOVITÀ: comfort superiore

Il nuovo design della sella offre un comfort superiore al pilota e al passeggero, grazie a una nuova imbottitura, a cuciture più raffinate e a un nuovo materiale di rivestimento che assicura una migliorata stabilità a bordo.

3. Dettagli del modello

3.1 Styling

Scolpita nello spazio

I progettisti della VFR1200F si sono ispirati a due elementi classici della cultura giapponese nel corso del loro lavoro. La parola giapponese "Ma" si può tradurre liberamente come "lo spazio fra le cose". Il concetto appare più facile se applicato alla musica. Pensando, per esempio, all'importanza intrinseca di un momento di silenzio o di una pausa fra i diversi movimenti di una sinfonia classica, e all'effetto che si genera sulla sua esecuzione se qualcuno per errore applaude o disturba durante quel silenzio, si capisce l'importanza del concetto di "Ma". L'altro concetto, "tsuya", descrive a sua volta il piacere che possiamo provare verso un oggetto, il suo fascino, il modo in cui ci attrae e cattura la nostra attenzione. Concentrandosi sull'aspetto *tsuya* si attribuisce un significato diverso a ogni linea, curva e angolo.

La forma segue la funzione

La forma della VFR1200F è determinata in grande misura dalle funzioni che deve assolvere. La centralizzazione delle masse, il sicuro controllo del pilota e l'efficienza aerodinamica hanno fornito le chiavi per progettare la moto, e da questo punto di partenza ha avuto inizio l'evoluzione della sua forma. La bancata stretta dei cilindri posteriori e la spaziatura tra di essi hanno permesso di disegnare una vita veramente snella, riducendo così l'altezza da terra in modo che il pilota possa appoggiare facilmente i piedi al suolo in ogni circostanza. Inoltre, questo vitino di vespa fa sì che il



pilota si senta "nella" moto anziché sopra di essa, con un senso di controllo e feedback largamente superiore. La sagoma elegante ma complessa del serbatoio carburante ha un preciso fine al di là della sua chiara valenza estetica. La sua forma infatti fornisce supporto e assistenza al pilota affinché possa migliorare ulteriormente il proprio controllo e senta meglio la risposta della moto in ogni situazione di guida. La linea ergonomica della carenatura è armonica rispetto al serbatoio del carburante, per offrire un supporto aggiuntivo e garantire protezione dal vento a pilota e passeggero. Anche i comandi manuali e i vari interruttori con la nuova disposizione dei pulsanti hanno una concezione assolutamente ergonomica.

Carenatura a strati

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 gestione dei flussi d'aria e del calore assolutamente perfetta. Il design della carenatura è infatti strutturato su due livelli per assecondare il fluire dell'aria sfruttandolo per la dissipazione del calore del motore. In primo luogo l'aria che entra fra i due strati e attraverso le aperture ovali ai lati della carenatura (che si notano nella vista frontale) viene incanalata nella migliore direzione atta rendere la moto più stabile alle andature più elevate. In secondo luogo, la maggiore 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.

Attenzione per i dettagli

Il perfetto equilibrio fra le 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 della moto si caratterizza anche per la marcata forma a X dove gli elementi concavi dirigono lo sguardo e l'aria in alto verso il cupolino, a sua volta caratterizzato un'ulteriore feritoia alla base. Persino le estremità del cupolino sono state accuratamente studiate per migliorare la stabilità alle alte velocità. Il potente singolo faro anteriore diffonde la luce attraverso due strisce colorate tipo-LED che incorniciano i lati del faro, generando una maggior luminosità e profondità del fascio di luce.

Ogni elemento del design è stato modulato utilizzando i più moderni criteri di progettazione, tanto che 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, ora a LED per una migliorata visibilità, richiamano chiaramente il design del frontale.

Finiture di lusso

Anche la versione 2012 trae vantaggio dalle nuove tecnologie di verniciatura, appositamente sviluppate negli impianti high-tech di Kumamoto, hanno permesso di realizzare nuove tonalità cromatiche. La finitura del rivestimento trasparente rende più profonda la colorazione, generando una luminosità di una tale classe da non trovare riscontri nelle altre moto di produzione. Inoltre, l'effetto specchio delle differenti superfici crea un'immagine unica che colpisce l'attenzione anche da lontano.

3.2 Motore

NOVITÀ: prestazioni ai medi regimi ancora più potenti

Il motore della VFR1200F è stato progettato per garantire a chi guida una coppia e una potenza entusiasmanti, con un'erogazione lineare e sempre perfettamente sfruttabile, mentre il sound del propulsore riporta subito alla mente il carattere dei leggendari modelli V4 Honda. La VFR1200F sa trasformare anche i viaggi più lunghi in esperienze indimenticabili, grazie a prestazioni eccezionali su tutti i tipi di percorso, dalle tortuose strade di montagna alle più veloci autostrade europee, da soli o con il passeggero. Un importante aggiornamento sulla versione 2012 riguarda

la coppia ai bassi regimi, ora più efficace con una spinta superiore fino 4000 giri/min, per rendere la VFR1200F ancora più divertente da guidare.

NOVITÀ: controllo di trazione (TCS – Traction Control System)

Tra le dotazioni di serie il Crosstourer prevede il controllo di trazione. Il sistema monitora la velocità di rotazione della ruota posteriore e quando rileva eventuali fluttuazioni anomale, indizio di un imminente slittamento con possibile perdita di controllo, riduce temporaneamente l'erogazione di potenza del motore mantenendo la moto stabile sulla traiettoria. Il sistema è disinseribile a scelta del pilota tramite l'apposito tasto sulla sinistra del cupolino. Unitamente al sistema C-ABS di frenata combinata e di antibloccaggio dei freni, il sistema TCS garantisce un'assoluta sicurezza e tranquillità, anche nelle condizioni di guida più difficili.

NOVITÀ: più efficienza nell'uso del carburante

Sulla VFR1200F 2012, l'avanzato sistema di alimentazione ad iniezione elettronica con PGM-FI è stato ulteriormente perfezionato per migliorarne l'efficienza. Ciò, unitamente all'incremento di capacità del serbatoio di mezzo litro (da 18,5 a 19 litri), consente alla VFR1200F di percorrere ora oltre 300 km con un singolo pieno di carburante.

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. Le caratteristiche di potenza della VFR1200F hanno i loro elementi chiave nella risposta dinamica del motore e nella sua eccellente coppia. Ma per rendere disponibile tanta potenza e garantire nel contempo un elevato livello di comfort, era necessario gestire con la massima attenzione le vibrazioni.

Per questa ragione è stata sviluppata una configurazione dei cilindri del tutto speciale. Al posto del tradizionale layout V4, con una spaziatura pari fra i cilindri tra lato anteriore e posteriore, la VFR1200F adotta un'ingegnosa soluzione che consente di centralizzare le masse e al tempo stesso risparmiare spazio. I cilindri posteriori sono posizionati uno accanto all'altro e ravvicinati, mentre quelli anteriori sono più distanti fra loro. Questo layout ha consentito di creare quella "vita" stretta della moto che risulta agevole per la posizione delle gambe. Ciò supporta inoltre la centralizzazione delle masse, contribuendo al senso di equilibrio della moto e alla sua facilità di controllo. Il fatto che non vi sia infine alcuno squilibrio strutturale fra lato destro e sinistro elimina la necessità del contralbero antivibrazioni e riduce gli attriti.

I vantaggi di questo layout dei cilindri sono completati dall'albero motore con accoppiamento simmetrico. Il suo funzionamento con inclinazione di appena 28°, riduce con efficacia le vibrazioni primarie e la rumorosità, eliminando la necessità del contralbero. Il nuovo V4 produce oltre l'90% della sua coppia massima (129 Nm a 8.750 giri/min) a 4.000 giri/min. Per consentire al pilota di sfruttare con il massimo comfort di guida tanta disponibilità di coppia, l'erogazione è resa più fluida da quattro parastrappi della trasmissione che contribuiscono a eliminare le vibrazioni.

Tecnologia racing

La VFR1200F utilizza la distribuzione monoalbero a camme in testa UNICAM 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 era perfetta per soddisfare i criteri primari di ergonomia e centralizzazione delle masse. Inoltre, deriva dalla gamma CRF e dalla RC211V il sistema con carter sigillato, che riduce le eventuali perdite di pompaggio dovute al movimento dei pistoni e dalla densità dell'aria. Ciò garantisce ulteriori vantaggi al guidatore, quali una prontezza operativa davvero efficace e minori consumi.



Controllo ottimale

Il sistema elettronico di attuazione del gas “Throttle-by-Wire” esalta la simbiosi uomo-macchina della VFR1200F. Grazie a una leggera e precisa misurazione del carburante a tutti i regimi, questo sofisticato sistema assicura al pilota un controllo superiore in ogni situazione. Si tratta di un ulteriore punto che va a vantaggio di quella sensazione di controllo e risposta della moto trasmessa dalla VFR1200F. Per migliorare il controllo anche durante le decelerazioni più brusche è presente la frizione antisaltellamento, la stessa della CBR1000RR Fireblade. Anche in caso di una fortissima staccata la frizione mantiene un normale innesto evitando ogni scompenso di assetto alla ruota posteriore, consentendo al pilota di mantenere sempre il pieno controllo del mezzo.

Rivoluzionaria trasmissione cardanica

Il nuovo layout compatto della trasmissione ha contribuito a dare stabilità alle alte velocità, migliorando la gestione delle curve e la trazione. Questo sistema altamente avanzato dispone di un albero sfalsato e di un punto di articolazione che crea un’espansione in senso verticale; c’è poi un giunto scorrevole a velocità costante che compensa le eventuali variazioni di lunghezza durante l’escursione della ruota posteriore. Un parastrappi sull’albero di uscita assorbe infine l’eventuale gioco. Grazie alla rigidità del perno, la stabilità risulta migliorata e la risposta al comando del gas è molto più rapida.

Uno scarico dal design unico e un rombo esaltante

Progettisti e 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 sulle tonalità di scarico. Hanno scelto pertanto una configurazione che potesse emulare la vivacità tipica dei motori con 4 cilindri in linea, ma con il pulsare e la sensazione di potenza dei veri V4. La configurazione dello scarico è quanto più compatta possibile, con alcuni condotti 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 coinvolgente tonalità di scarico, il vero rombo dei motori 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 sulla manopola del gas sprigiona un’esplosione di pura aggressività V4 che si trasforma in un urlo irresistibile al salire dei giri. Il suono pulsante del motore contribuisce a creare quel carattere stradale che riveste la stessa importanza del design o del comfort

Il terminale di scarico è un elemento chiave rispetto alle emozioni travolgenti che il suono del V4 è in grado di suscitare. Progettato per fornire il minimo ingombro in curva e per non essere intrusivo rispetto alla posizione dei piedi di pilota e passeggero, lo splendido e voluminoso silenziatore cromato libera una tonalità tanto sofisticata quanto eccitante. Grazie alla sua doppia uscita già ai bassi regimi il suono è ricco di bassi ed originale. Dosando il gas e al salire della lancetta del contagiri, una volta che si apre la valvola di scarico servoassistita, il motore sprigiona il suo rombo coinvolgente da vero V4 racing.

3.3 Sospensioni

Maneggevolezza e stabilità senza compromessi

Il telaio, le sospensioni e i componenti della trasmissione sono disposti in una perfetta configurazione che massimizza le prestazioni sportive e la stabilità. Il robusto telaio romboidale a doppio trave in alluminio è rigido e leggero al tempo stesso. La lunghezza del forcellone monobraccio con trasmissione a cardano è stata ottimizzata senza aumentare la lunghezza complessiva della moto. Il lungo monobraccio contribuisce a una manovrabilità sicura e ben

bilanciata, per una maggiore stabilità alle alte velocità. Esso è associato a un ammortizzatore posteriore con unità Pro-Link regolabile nel ritorno. All'anteriore invece, la robusta forcella telescopica da 43 mm regolabile nel precarico fornisce un controllo sempre fluido e sicuro. L'azione combinata di questi sistemi rende confortevole la guida – anche con passeggero e bagagli – e rafforza la sensazione di controllo totale.

3.4 Freni

Impianto frenante ad alte prestazioni

La VFR1200F è equipaggiata con l'evoluto sistema di frenata combinata antibloccaggio dei freni Honda C-ABS. Le potenti pinze radiali a sei pistoncini all'anteriore e la pinza a due pistoncini al posteriore agiscono su dischi di generose dimensioni (320 mm all'anteriore e 276 mm al posteriore). Il sistema di frenata combinata assicura una ripartizione ideale della forza frenante fra l'anteriore e il posteriore. L'aggiunta di un compatto e leggero sistema ABS montato di serie consente di sfruttare il potenziale sportivo della moto e le sue capacità nel mototurismo.

3.5 Design ergonomico

NOVITÀ: comoda sella dall'ergonomia ottimizzata

Per il 2012 la sella della VFR1200F è stata rielaborata con un'accogliente design che prevede una più comoda ed ergonomica imbottitura, cuciture più raffinate e una bellissimo rivestimento. La sella offre una seduta piatta ed ampia, con tanta libertà di movimento anche in senso longitudinale. Ciò migliora il comfort nel corso delle lunghe giornate trascorse in sella. Il passeggero trova alla giusta distanza maniglie e poggipiedi, posizionati in modo da trasmettergli un rassicurante senso di sicurezza.

Pannello strumenti

Il quadro della strumentazione sulla VFR1200F combina linee sofisticate e praticità. Protetto e al tempo stesso reso ben visibile dall'inclinazione del cupolino aerodinamico, la strumentazione sfoggia un design elegante in armonia con la struttura ariosa del frontale. Rafforza inoltre la sensazione di dominio totale della strada. Il contagiri analogico e il tachimetro digitale, ampi e sportivi, sono circondati dai display LCD che ora offre anche le informazioni sul consumo istantaneo e medio e dell'autonomia residua, oltre alla temperatura del refrigerante e al livello benzina. Inoltre è segnalata l'attivazione o meno del controllo di trazione (TCS). Sono inoltre presenti l'orologio, il display della temperatura esterna, le spie antifurto HISS e dell'ABS.

Eleganti attacchi integrati per le borse laterali

Per aumentare la versatilità della VFR1200F nel turismo, il codone è dotato di attacchi integrati per le motovaligie. Questi punti di attacco sono pressofusi in modo discreto nell'area del vano sottosella e negli attacchi dei poggipiedi per il passeggero. La struttura di questi attacchi consente di collocare e/o estrarre in un attimo le apposite borse laterali della moto (accessori originali disponibili a richiesta) senza disturbare l'elegante styling del veicolo.

Comandi manuali ergonomici

La VFR1200F è la prima moto di serie sulla quale è stata rivista secondo concetti all'avanguardia l'ergonomia di manubrio e 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 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 degli indicatori di direzione ha una forma che si adatta al naturale movimento del pollice.

3.6 VFR1200F Dual Clutch Transmission

Cambio sequenziale a doppia frizione: come funziona

Nel 2010, la Honda VFR1200F è stata la prima moto disponibile in versione con cambio a doppia frizione, un primato assoluto per una moto di grande cilindrata costruita in serie. Il cambio Dual Clutch Transmission assicura lo stesso livello di divertimento del cambio manuale, ma offre in più la flessibilità del funzionamento elettronico per una qualità superiore della guida, sia sotto il profilo sportivo che per quanto concerne il comfort.

La configurazione di questo cambio prevede due frizioni dedicate e indipendenti, una per le marce dispari (1°, 3°, 5°) e una per le pari (2°, 4°, 6°). Le due frizioni effettuano i cambi di marcia operando in modo alternato. Per esempio, quando si cambia dalla 1° alla 2° marcia, il computer rileva il cambio verso il rapporto superiore e innesta la 2° marcia, per farlo rilascia la frizione del 1° rapporto mentre innesta quella del 2° rapporto, generando un cambio di marcia estremamente rapido e fluido. È una transizione veloce, fluida ed efficiente che garantisce cambi di marcia sempre istantanei.

Il cambio elettronico a doppia frizione è dotato di due modalità operative (AT ed MT) per un ideale adattamento allo stile di guida del pilota, che opera la selezione tramite comandi ubicati sul semimanubrio destro. In modalità AT tutti i cambi di marcia vengono eseguiti automaticamente. Ciò ha luogo tramite un microcomputer con funzione di cambio elettronico che controlla costantemente il comportamento del pilota e della moto, stabilendo in che momento innestare un diverso rapporto.

In modalità MT il pilota cambia invece marcia utilizzando gli attuatori a leva. In questo modo ha il controllo diretto sulla selezione delle marce e innesta il rapporto superiore o inferiore selezionando i comandi "+" o "-" rispettivamente con il dito indice e il pollice della mano sinistra.

Il sistema di cambio a doppia frizione offre in ogni caso un impulso continuo ed in tutte le modalità operative i cambi di marcia sono rapidi e fluidi, con una trazione sempre affidabile e un'accelerazione costante. A dimostrazione del livello di innovazione richiesto per un sistema di tale modernità, Honda ha attualmente 100 brevetti relativi al design di questo cambio.

NOVITÀ: cambio sequenziale a doppia frizione con funzionalità aggiornate

Per la versione 2012 sono state riviste le funzionalità del software di gestione del cambio Dual Clutch Transmission, al fine di ottimizzarne ulteriormente l'efficacia. Nella modalità "D" la ECU ora ottimizza in modo ancora più intelligente la scelta del rapporto a seconda delle sollecitazioni ricevute dal pilota. Il sistema monitora alcuni parametri chiave e sceglie fra due diverse mappature, una adatta a condizioni di guida normali con cambi marcia che favoriscono la fluidità, la seconda, pensata per maggiori sollecitazioni, alterna i rapporti con maggiore prontezza, garantendo più accelerazione e un maggior freno motore. Questo sistema è utile nei percorsi con molte curve e con ripide salite e discese, perché fa sì che il sistema sia sempre nella giusta marcia.



Sia in modalità D che S, il cambio sequenziale a doppia frizione continua comunque ad offrire la possibilità di un immediato intervento manuale se ritenuto necessario dal pilota, che può utilizzare in qualsiasi momento i pulsanti "+" o "-" della modalità MT per selezionare la marcia desiderata. Se a quel punto il pilota non interviene ulteriormente, il sistema DCT torna da solo e con fluidità alla funzionalità automatica. Questa funzione risulta di particolare utilità quando ci si prepara a sorpassare, o in avvicinamento a una curva stretta su dei tornanti di montagna.

Con il cambio sequenziale a doppia frizione, l'uso manuale della frizione e del cambio non sono più necessari per godere al massimo della guida. Tanto i piloti più esperti quanto quelli con meno esperienza hanno un compito in meno di cui occuparsi durante la marcia, il che significa potersi concentrare di più sul percorso e sulle performance della VFR1200F.

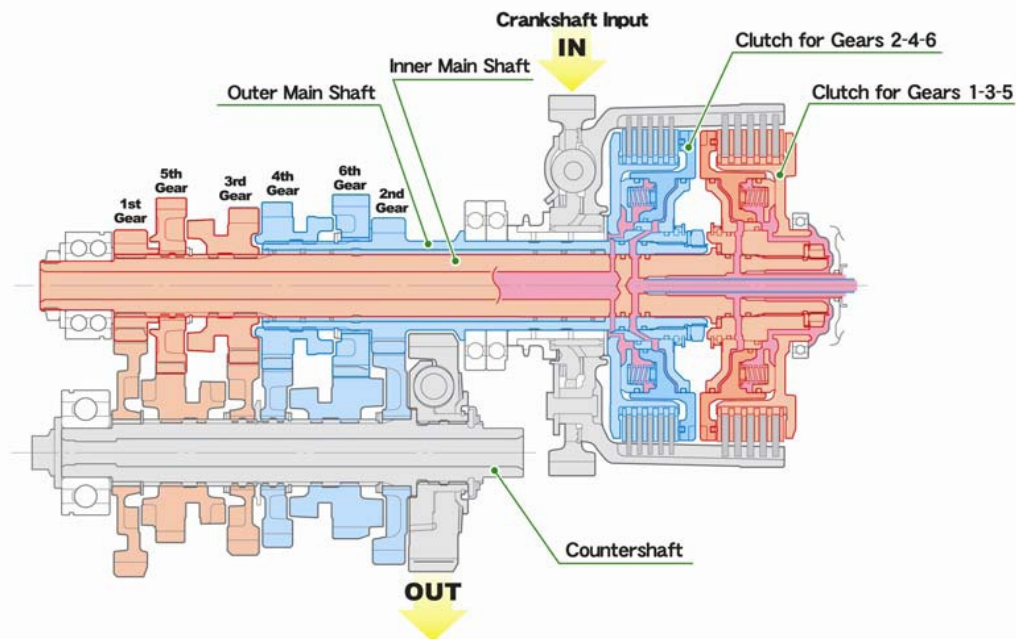
Caratteristiche tecniche chiave

Il cambio sequenziale a doppia frizione è progettato per assicurare un uso efficiente del carburante pari o superiore a quello del cambio manuale classico. Inoltre, si caratterizza per un design leggero e compatto che consente di integrarlo ai motori esistenti senza particolari modifiche del layout. Questo cambio utilizza due alberi conduttori concentrici (uno scorre internamente all'incavo dell'altro), un esclusivo design coassiale delle frizioni e una circuito idraulico concentrata sotto il coperchio del motore per favorire la compattezza del design. Ma compattezza e leggerezza sono massimizzate anche dall'adozione di un meccanismo semplice basato su un tamburo del cambio di tipo convenzionale.

Dal punto di vista meccanico, il sistema è simile a quello di maggiori dimensioni montato sulle automobili, dove la disponibilità di spazio consente di alloggiare sistemi di ampie dimensioni che offrono rapporti più lunghi e cambi di marcia multipli. Lo spazio ridotto disponibile sulle moto ha reso complessa l'installazione di un cambio a doppia frizione di derivazione automobilistica. La poca luce a terra e lo spostamento del baricentro in curva sono fattori limitanti, oltre al possibile intralcio del sistema per le gambe del pilota. Per risolvere questi problemi Honda ha adottato un cambio a doppia frizione che utilizza due alberi conduttori ed attuatori idraulici in linea. I condotti idraulici del sistema sono localizzati dietro il carter destro del motore, in modo da permettere l'uso di un albero più corto che può essere alloggiato in posizione.

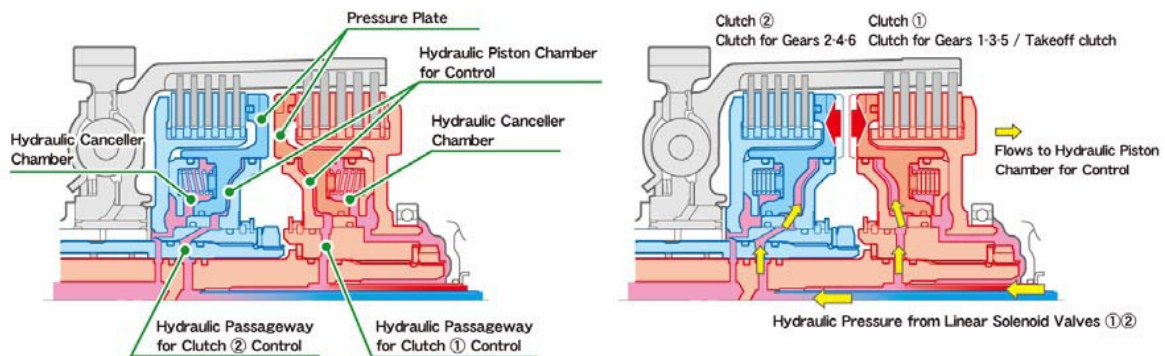
Grazie a un controllo elettronico che rende più fluidi e lineari i cambi di marcia, questo cambio garantisce quel preciso controllo dell'accelerazione che è essenziale per la guida sportiva. E siccome i rapporti sono di tipo convenzionale, il sistema automatico si comporta esattamente come il cambio manuale: risponde cioè in modo chiaro e reattivo al pilota. Inoltre è robusto e duraturo quanto i cambi manuali normalmente sviluppati da Honda.

Dual Clutch Transmission Mechanism



Doppia frizione multidisco in alluminio lubrificata

Le due frizioni hanno un layout coassiale, con il controllo idraulico dell'attuatore installato sulla parte interna del disco. Questa configurazione minimizza le dimensioni del complesso.



4. Colorazioni

La VFR1200F 2012 sarà disponibile in quattro colorazioni, anche per la versione Dual Clutch Transmission.

- Darkness Black Metallic
- Candy Prominence Red
- **NOVITÀ** Candy Tahitian Blue
- **NOVITÀ** Titanium Blade Metallic



5. Storia del modello

Sono passati oltre trent'anni da quando Honda è tornata alle competizioni nei Gran Premi sviluppando il suo primo propulsore 4 tempi con configurazione V4. Nel tempo che è trascorso la formula dei V4 è stata messa alla prova in gare sempre più infuocate e ottimizzata al fine di garantire maggiore potenza e un'erogazione più fluida. I modelli NR500, RC30, RVF400, NR750, RC45, VFR750 e RC212V non sono che alcune pietre miliari nella storia dei V4 Honda.

La stirpe VFR nasce con le dominatrici dei circuiti, RS e RVF750, anche se il primo utilizzo di un motore V4 in una moto da strada ebbe luogo sulla pionieristica VF750. Presentata per la prima volta nel 1982, questa moto combinava ottime prestazioni con un design funzionale e affidabile. La prima VFR750 venne lanciata nel 1986 e divenne immediatamente il riferimento con il quale tutte le sportive dovettero confrontarsi. Dotata di una carenatura attillata che celava tecnologie all'avanguardia, era concepita per emozionare ogni pilota. Era una Sport Touring confortevole e versatile, con particolare enfasi sullo "Sport". Da allora, Honda ha sempre dotato la VFR delle sue tecnologie più innovative, spesso sviluppate nelle competizioni e quindi collaudate nelle condizioni più estreme.

La VFR800 ha esordito nel 1998. Basata sul propulsore della RC45, era una moto che tramutava le esperienze accumulate sui tracciati di gara in tecnologie idonee all'uso su strada. Il 2002 fu l'anno di un salto di qualità indimenticabile, con il passaggio al rivoluzionario sistema di attuazione delle valvole V-TEC e il nuovo impianto frenante con ABS opzionale. Le modifiche degli anni successivi sono state concentrate sull'erogazione della potenza e sull'aggiornamento verso linee più contemporanee. Anche oggi, come sempre, le competizioni in pista sono il luogo privilegiato per lo sviluppo delle tecnologie VFR, mentre l'assoluta versatilità e la fluida erogazione della potenza continuano a non avere paragoni nella sua classe.

La VFR1200F del 2009 è il frutto di un team di progettisti dal chiaro profilo internazionale: tre ingegneri giapponesi, un americano e un europeo. Guidato dall'infinita esperienza di Kishi-san (CBR1100XX Blackbird) e con la supervisione di Yosuke Hasegawa, il team era vario non solo dal punto di vista culturale ma anche anagrafico. Tutti i suoi componenti però hanno lavorato verso un unico obiettivo: creare una moto sportiva che eccellesse anche sulle lunghe distanze. Per



predisporsi mentalmente in questo senso, i progettisti hanno immaginato di svegliarsi presto una mattina e partire – assolutamente d'impulso – divorando un lungo trasferimento in autostrada prima di affrontare una bellissima strada di montagna, pranzare in un luogo stupendo e fare infine rientro a casa.

I primi sketches della nuova VFR1200F furono disegnati dai progettisti in un tranquillo hotel fuori Roma. Questi primi schizzi hanno preso le forme più svariate, esplorando tante diverse possibilità. Quindi, anziché sintetizzare tutte queste idee in un design finale, i progettisti Honda sono rientrati a Tokyo portando ognuno con sé i propri disegni. Designers e ingegneri hanno quindi lavorato in parallelo per la creazione della VFR1200F, discutendo e perfezionando le loro soluzioni man mano che i modelli in clay e i disegni prendevano forma. Il progettista europeo, Teofilo Plaza, ha descritto questi sei mesi di lavoro come una fra le esperienze più avvincenti e intense della sua carriera. Una volta trovato l'accordo sulla progettazione di base, sono occorsi molti altri mesi di collaudi e sviluppo durante i quali progettisti e ingegneri hanno continuato a collaborare in piena armonia.

Il primo modello V4 Concept venne mostrato a un pubblico alquanto sbalordito all'Intermot Show dell'ottobre 2008. La moto, dalle linee assolutamente radicali, rivelava tutta la libertà di pensiero che aveva caratterizzato il lavoro dei suoi progettisti fin dal primo giorno. Al lancio del 2009, per quanto l'eredità dei classici V4 fosse evidente sulla VFR1200F, appariva anche chiaro che questa moto rappresentava un nuovo livello di eccellenza rispetto a qualunque modello precedente.



6. Accessori disponibili a richiesta

Honda Accessori ha sviluppato una vasta gamma di accessori per la VFR1200F. Questi accessori sono stati progettati in linea con la moderna concezione sportiva e versatile della moto. Ogni loro dettaglio, dalla scelta dei materiali all'integrazione con le linee della moto, è un ideale complemento allo styling e alle prestazioni della VFR1200F. L'elenco comprende:

- **Set di borse laterali da 29 litri:** si montano sugli attacchi integrati per le borse laterali senza necessità di staffe aggiuntive. Di forma aerodinamica e del colore della carenatura, si aprono con la chiave di contatto. Quella sinistra ha una capacità sufficiente per un casco integrale.
- **Bauletto portaoggetti da 31 litri:** con sistema di montaggio a scatto con estrazione rapida. Il coperchio è nello stesso colore della carenatura. È in grado di contenere un casco integrale e altri oggetti.
- **Borse interne per bauletto e valigie laterali:** eleganti con cerniera e logo Honda. La tracolla e le maniglie sono incluse. Le borse interne per le borse laterali si possono unire con la cerniera per facilitarne il trasporto.
- **Borsa per serbatoio da 7 litri:** nera con logo VFR in rilievo. Predisposta per l'installazione. Tracolla, maniglia e telo pioggia sono inclusi.
- **Parabrezza aggiuntivo regolabile in 3 posizioni:** si integra perfettamente al parabrezza montato di serie. Espande la protezione dal vento per le persone di più alta statura. Approvazione WVTA.
- **Set deflettore per la carena:** aumenta la protezione dal vento e si integra perfettamente al design della moto.
- **Manopole riscaldate:** il kit include il comando integrato. Compatto per il massimo comfort e integrazione. Tre livelli di riscaldamento.
- **Cavalletto centrale:** consente di parcheggiare in modo sicuro e facilita la pulizia e la manutenzione della ruota posteriore.
- **Kit allarme Averno:** una compatta unità allarme con sirena da 118 dB e batteria di riserva. La modalità sleep a basso consumo evita il rischio che si scarichi la batteria. L'unità è dotata di un rilevatore di movimenti e urti, e si installa facilmente grazie al precablaggio.
- **Lucchetto a U:** facilmente riponibile sotto la sella.



7. Caratteristiche tecniche - VFR1200F (tipo ED)

MOTORE

Configurazione	4 cilindri a V di 76°, UNICAM, 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	1.237cm ³
Alesaggio x Corsa	81 × 60mm
Rapporto di compressione	12:1
Potenza max	127 kW (172,7 CV) / 10,000min ⁻¹ (95/1/EC)
Coppia max	129 Nm/8,750min ⁻¹ (95/1/EC)
Regime del minimo	1.050 – 1.250min ⁻¹
Capacità totale olio	4 litri (4,9 litri)*

ALIMENTAZIONE

Carburazione	Iniezione elettronica (PGM-FI)
Filtro aria	Di carta, viscoso, permeato d'olio
Capacità serbatoio carburante	19 litri

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Digitale transistorizzata a controllata da computer, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	6.4° ~ 10.4° BTDC (al minimo)
Candele	IMR9E-9HES (NGK); VUH27ES (DENSO)



Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V/11.2 AH (YTZ14)
Alternatore	570W
Fari	12V, 55Wx1 (anabbagliante) / 55Wx1 (abbagliante)

TRASMISSIONE

Frizione	Multidisco in bagno d'olio, con antisaltellamento (Multidisco in bagno d'olio, doppia)*	
Attuazione frizione	comando idraulico (comando robotizzato)*	
Cambio	A 6 rapporti, sempre in presa	
Riduzione primaria	1.738 (73T / 42T)	
Rapporti del cambio	1	2.600 (39T / 15T)
	2	1.737 (33T / 19T)
	3	1.364 (30T / 22T)
	4	1.160 (29T / 25T)
	5	1.032 (32T / 31T)
	6	0.939 (31T / 33T)
Riduzione finale	2.699 (37/39x19/17x28/11)	
Trasmissione finale	Ad albero cardanico	

TELAIO

Tipo	A diamante, con doppia trave in alluminio
------	---

CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA)	2.244 × 752 × 1.222 mm
Interasse	1.545 mm



Inclinazione canotto di sterzo 25.5°

Avancorsa 101 mm

Raggio di sterzata 3,45 m

Altezza sella 815 mm

Altezza da terra 128 mm

Peso in ordine di marcia 267 kg (277 kg)*

Massa max ammissibile 463 kg (473 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 e regolazione micrometrica del ritorno, escursione 130 mm

RUOTE

Tipo	Anteriore	5 razze a sezione alveolare, in alluminio pressofuso per gravità
	Posteriore	7 razze, in alluminio pressofuso per gravità

Cerchi	Anteriore	17M/C × MT3.5
	Posteriore	17M/C × MT6

Pneumatici	Anteriore	120/70 ZR17M/C (58W)
	Posteriore	190/55 ZR17M/C (75W)

Pressione	Anteriore	250kPa
	Posteriore	290kPa



FRENI

Anteriore	Due dischi idraulici flottanti da 320 mm con pinze a 6 pistoncini contrapposti, C-ABS, pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco idraulico da 276 mm con pinza a 2 pistoncini, C-ABS, pastiglie in metallo sinterizzato

**Versione Dual Clutch Transmission*

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, secondo i requisiti 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.