

**2006**

**VFR**

**INFORMAZIONI STAMPA**

# Introduzione

La Honda VFR, uno dei modelli più amati e rispettati dagli amanti delle due ruote, debuttò sul mercato nel 1986 con il nome di VFR750F Super Sport, distinguendosi subito per la concezione avanzatissima e per lo splendido telaio in alluminio. Da allora, questo modello ha subito numerose evoluzioni in tema di design e caratteristiche tecniche, raggiungendo l'apice con la VFR e VFR ABS del 2002 - due autentici capolavori per il touring sportivo distinti da uno styling e prestazioni eccezionali, e che hanno valso a questa moto sei anni consecutivi di "Oscar della Moto" italiani ed europei come "Moto dell'Anno" della categoria Super Sport Tourer.

Particolarmente apprezzata nel vecchio continente, la VFR è da sempre considerata l'ammiraglia Hi-Tech della gamma: ne è testimone anche la più recente versione equipaggiata, fra le varie dotazioni, con l'innovativo sistema di attuazione delle valvole V4 VTEC. Progettato per regalare al pilota sia la micidiale coppia dai bassi ai medi regimi tipica dei motori 2 valvole che un esaltante allungo agli alti regimi proprio dei sofisticati propulsori 4 valvole per cilindro, questo sistema passa automaticamente da 2 a 4 valvole ad un determinato regime di giri, garantendo al pilota prestazioni sempre brillanti ed accelerazioni istantanee e regolari lungo tutta la curva di potenza.

La VFR è sempre stata apprezzata anche per l'eccellente versatilità, che le consente di arrampicarsi con disinvoltura sui tornanti di montagna con la velocità delle migliori Super Sport. Tuttavia, in questi ultimi anni si sono affacciati sul mercato prodotti concorrenti di maggior cilindrata, che hanno puntato maggiormente sul lato prettamente sportivo del veicolo: Intelligentemente, la VFR si è così evoluta come Sport Touring, guadagnandosi un notevole blasone fra gli appassionati interessati a valicare lunghe distanze in assoluto comfort, ma senza rinunciare alle prestazioni di una vera Super Sport. Questa eccezionale combinazione di prestazioni e comfort ha reso sempre più popolare la VFR presso un pubblico competente ed eterogeneo, che ne ha saputo apprezzare l'elevato livello qualitativo e l'affidabilità da riferimento.

## Progettazione e Sviluppo

La VFR ricopre da anni un ruolo centrale all'interno della gamma Honda, rappresentando uno dei migliori esempi di equilibrio fra prestazioni e comfort oggi presenti nell'universo motociclistico. Nei quattro anni trascorsi dall'ultima evoluzione, i progettisti della moto hanno ottenuto brillanti risultati lavorando sugli aspetti che garantivano i più ampi margini di miglioramento, confermando ancora una volta la leadership tecnologica di questo meraviglioso modello all'interno della propria categoria.

Nel caso del propulsore, per esempio, i tecnici hanno considerato la possibilità di attenuare l'entrata in azione (da taluni ritenuta troppo brusca) del sistema V4 VTEC, rendendola più armoniosa e in linea con il grado di dotazioni e finiture complessive del modello. Un altro importante obiettivo consisteva nel realizzare una moto che imprimesse una svolta sotto l'aspetto della riduzione delle emissioni e fosse da subito conforme ai nuovi parametri EURO-3.

Anche il design si prestava a qualche ritocco, e con le interessanti soluzioni proposte dai designer è stato possibile introdurre interessanti variazioni alla linea sportiva e sofisticata della VFR.

Nel complesso, le modifiche apportate alle nuove VFR e VFR ABS in tema di stile e carattere sono state significativamente leggere: il lavoro si è quindi concentrato su come migliorare l'efficienza del propulsore ed ottenere prestazioni complessivamente migliori, ed ha consentito alla VFR di confermare la propria leadership come Sport Tourer sportiva della classe 750cc.

## Styling

L'accattivante styling di base della VFR è rimasto essenzialmente invariato rispetto al 2002. Formato da linee decisamente spigolose che, con malcelato orgoglio ne sottolineano il gusto europeo in ogni angolo, fondono un sofisticato design aerodinamico con un'estetica decisamente moderna ed elegante, lasciando presagire la potenza, le prestazioni e la passione che questa moto sa regalare in ogni occasione.

La versione del 2006 rappresenta una nuova evoluzione sia per quanto concerne l'estetica che le prestazioni, le cui principali modifiche sono rappresentate da:

- Sulla carenatura superiore, l'inserito interposto nell'inconfondibile gruppo ottico anteriore è ora coordinato nel colore della moto - in sostituzione del precedente elemento di colore nero.
- Nuove frecce di colore chiaro - con lampade color ambra per un look più deciso e moderno, che fa da ideale complemento al colore della moto.
- Nuova sfumatura graduata del cupolino trasparente, che pone un forte accento sulla concezione moderna del veicolo, grazie all'elegante ombreggiatura.
- Nuova colorazione nera della molla del monoammortizzatore posteriore Pro-Link - in sostituzione della precedente versione di colore rosso.
- I terminali di scarico "Centre-Up" sono ora protetti da una nuova, sottile finitura - rispetto ai modelli precedenti ove erano semplicemente lucidati.

## **Colorazioni**

- Candy Glory Red (solo versione standard)
- Digital Silver Metallic (versione standard ed ABS)
- Pearl Cosmic Black (solo versione standard)

# Motore

Il propulsore V4 della VFR gode di una meritata reputazione grazie a prestazioni vigorose e incisive che hanno scaldato i cuori di tanti appassionati. Quando nel 2002 la VFR venne presentata sotto le nuove spoglie di una dinamica tourer sportiva, le eccezionali prestazioni del propulsore V4 vennero completamente rivoluzionate dalla configurazione V4 VTEC, che consentiva al motore di disporre della massima potenza a tutti i livelli. In pratica, si permetteva al propulsore di passare autonomamente dalla brillantezza della distribuzione a 2 valvole dei regimi medio-bassi fino alla potenza di quella a 4 valvole – specifica per i più alti regimi. Il nuovo sistema bifase d'attuazione delle valvole garantiva inoltre maggior silenziosità al propulsore riducendone nel contempo le emissioni, esaltando le caratteristiche di potenza tradizionalmente espresse dalla VFR.

## **Nuova distribuzione del V4 VTEC**

Il sistema V4 VTEC della VFR 2006 garantisce una transizione più armoniosa e lineare nel passaggio dalle 2 alle 4 valvole. Infatti, durante le accelerazioni più vigorose, il “salto” del propulsore alle 4 valvole è stato attenuato in favore di una crescita dell'accelerazione più naturale, mentre il rombo del propulsore è rimasto, come sempre, impressionante. È stato inoltre ridotto anche il regime di giri nel quale il sistema “abbandona” le 2 valvole, passato da 6.800 giri/minuto a 6.600 giri/minuto, rendendo anche in questo caso più lineare il passaggio all'operatività a 4 valvole.

Questo abbassamento è stato pensato in favore di un più accurato equilibrio fra l'erogazione della potenza e della coppia durante il funzionamento a 2 ed a 4 valvole: il regime intermedio fra queste due curve di potenza è divenuto il nuovo punto di “svolta”. In questo modo la transizione da 2 a 4 valvole appare molto più fluida, concretizzandosi in un'accelerazione regolare che continua a sfruttare al massimo le caratteristiche di potenza di entrambe le configurazioni.

Questa ben calibrata riduzione del regime di passaggio è accompagnata anche dall'abbassamento a 6.100 giri/min del regime al quale il motore passa di nuovo da 4 a 2 valvole - evitando così del tutto i contrasti e contraccolpi che si potevano generare.

Contestualmente alla modifica della distribuzione V4 VTEC, i tecnici hanno ovviamente apportato alcune variazioni anche ai parametri della centralina elettronica

(ECU) del propulsore e agli iniettori dell'alimentazione PGM-FI (la stessa della CBR1000RR Fireblade), per una guidabilità ulteriormente migliorata ed un approccio ancor più sportivo. Peraltro, queste modifiche hanno portato anche un piccolo e significativo miglioramento sotto il profilo dei consumi.

### **La VFR è conforme alla normativa EURO-3**

Sulle nuove VFR e VFR-ABS Honda è adesso presente il più avanzato sistema HECS3 Honda a basse emissioni con sonda lambda, che non solo assicura piena conformità rispetto ai severissimi parametri EURO-3, ma rende tale emissioni ben più basse di tale limite. Utilizza un elemento catalizzante a 300 celle di dimensioni uguali a quello montato sulla precedente VFR, ma la densità del rivestimento catalizzante è molto superiore in questa nuova versione, per un'azione ben più efficace che non limita in alcun modo le brillanti prestazioni della VFR.

## **Ciclistica**

L'eccellente telaio a doppia trave in alluminio con forcellone monobraccio, così come l'ottima efficacia delle sospensioni, sono rimasti invariati anche sulla versione 2006: continueranno a distinguere la VFR per la maneggevolezza e la tenuta di strada che l'hanno resa tanto celebre.

Sia la VFR che la VFR ABS sono inoltre equipaggiate con il Sistema di Doppia Frenata Combinata (Dual-CBS) per un controllo molto accurato della frenata che ben si adatta alle prestazioni sportive. La VFR ABS è ovviamente equipaggiata con il più recente sistema Honda di Antibloccaggio dei Freni, per una ripartizione della frenata e un controllo sempre perfetti su ogni tipo di superficie stradale.

## **Dotazioni di serie**

### **Antifurto Honda collegato all'Accensione (H.I.S.S.)**

Sia la VFR standard che la versione ABS dispongono di serie del sistema di anti-avvio elettronico collegato all'accensione H.I.S.S. (Honda Ignition Security System), che disabilita l'avviamento del motore mediante l'intervento della centralina del motore (ECU) - impedendo così la messa in moto se non effettuata con le chiavi originali assegnate e codificate per il singolo esemplare. Anche se non in grado di impedire ogni differente tentativo di furto, quest'antifurto elimina comunque la possibilità che qualche malintenzionato possa allontanarsi a bordo del mezzo, mettendolo in moto.

# Accessori Disponibili a Richiesta

La divisione Accessori della Honda ha sviluppato un ricco catalogo di accessori dedicati a questa nuova VFR, la cui disponibilità dovrà essere sempre comunque verificata con la Honda Italia tramite il proprio concessionario di fiducia.

## **Borse laterali**

Set di speciali borse da 35 litri integrate e funzionali, con serratura di sicurezza, realizzate nelle medesime colorazioni della VFR. Facilissime da aprire, montare e/o eventualmente rimuovere dal veicolo: basta una semplice pressione su un pulsante. La capacità di ogni borsa, che può ospitare un casco integrale ed altri oggetti, consente un utilizzo ancora più versatile della moto – specie nei viaggi più lunghi.

## **Bauletto Posteriore**

Lo spazioso bauletto da 45 litri si fissa solidamente sopra il robusto portapacchi. Dispone di un montaggio ad estrazione rapida, per la massima praticità e sicurezza. Il rivestimento superiore è elegantemente realizzato nel medesimo colore del veicolo.

## **Telo Coprimoto**

Raffinato telo protettivo, con impressa la silhouette della moto nella colorazione rosso Honda ed i marchi “Honda” e “VFR”, per offrire una protezione completa del mezzo quando è parcheggiato. Chiusure lampo interne per far aderire al massimo il telo coprimoto - con o senza borse laterali e bauletto.

## **Parabrezza Sport Touring**

Parabrezza più alto di 50 mm per una protezione aerodinamica decisamente superiore - soprattutto per i piloti di maggior statura. Approvazione WVTA.

## **Antifurto AVERTO**

Compatto sistema antifurto con sirena e sensore di movimento. E' collegato all'antifurto H.I.S.S. (di serie), e la modalità a basso consumo evita che si scarichi la batteria in caso di un non-utilizzo prolungato del mezzo. L'installazione è semplice e sicura grazie ai connettori ed agli appositi cablaggi predisposti (inclusi).

Honda Italia sta inoltre elaborando una gamma di accessori ancor più vasta, attualmente in fase di sviluppo, fra cui rammentiamo

#### **Rivestimento “Carbonfiber” del Cannotto di Sterzo**

Rivestimento con look in fibra di carbonio 3D da apporre sul cannotto di sterzo. Copre per intero la piastra in alluminio forgiato, per un look più aggressivo del cockpit. Si associa alla perfezione con realizzazioni analoghe, dedicate alla strumentazione ed al serbatoio.

#### **Rivestimento “Carbonfiber” della Strumentazione**

Stampata in fibra di carbonio, è una piacevole protezione che ricopre il pannello della strumentazione e circonda l'orologio con un aggressivo design tridimensionale, caratterizzando sportivamente l'estetica della VFR.

#### **Rivestimento “Carbonfiber” del Tappo Carburante**

La cornice del tappo del serbatoio, realizzata con un rivestimento “carbonfiber” con logo HRC, migliora la finitura della VFR sia in tema di estetica che come effettiva protezione.

**Caratteristiche Tecniche****VFR****Motore**

Tipo6	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi, 16 valvole, raffreddato a liquido (DOHC)
Cilindrata	782 cm <sup>3</sup>
Alesaggio per Corsa	72 x 48 mm
Rapporto di compressione	11.6 : 1
Potenza massima	80 kW a 10.500 min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Coppia massima	80 Nm a 8.750 min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Regime del minimo	1.200 min <sup>-1</sup>
Capacità totale olio	3,8 litri

**Alimentazione**

Alimentazione	Iniezione elettronica (PGM-FI)
Corpi farfallati (diametro)	36 mm
Filtro aria	Di carta a secco, del tipo a cartuccia
Capacità serbatoio carburante	22 litri

**Impianto elettrico**

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	15° BTDC (minimo) ~ 36° BTDC (5.000 min <sup>-1</sup> )
Candela	IMR9B-9H (NGK); VNH27Z (ND)
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V / 10 AH
Alternatore	497 W
Fari	12V, 55W x 2 (anabbagliante) / 55W x 2 (abbagliante)

**Trasmissione**

Frizione	Lubrificata, multidisco con molle
Funzionamento frizione	Idraulico
Cambio	A 6 rapporti
Riduzione primaria	1,939 (64/33)
Rapporti del cambio	1 2,846 (37/13)
	2 2,062 (33/16)
	3 1,578 (30/19)
	4 1,291 (31/24)
	5 1,111 (30/27)
	6 0,965 (28/29)
Riduzione finale	2,687 (43/16)
Trasmissione finale	Catena sigillata con "O-ring"

## **Telaio**

Tipo Perimetrale a doppia trave in alluminio, scatolato a tripla sezione

## **Ciclistica**

Dimensioni (LxLxA) 2.120 × 735 × 1.195 mm  
Interasse 1.460 mm  
Inclinazione canotto di sterzo 25°5'  
Avancorsa 95 mm  
Raggio di sterzata 3,4 mt  
Altezza della sella 805 mm  
Altezza da terra 125 mm  
Peso a secco 213 kg (\*218 kg)  
Peso in ordine di marcia 244 kg (A: 117 kg; P: 127 kg)  
\*249 kg (A: 119 kg; P: 130 kg)  
Massima capacità di carico 195 kg  
Peso medio (con 2pp e bagagli) 394 kg (A: 151 kg; P: 243 kg)

## **Sospensioni**

Tipo Anteriore Forcella a cartuccia H.M.A.S. da 43mm con regolazione micrometrica del precarico, escursione 109 mm  
Posteriore Pro-Link con ammortizzatore caricato a gas H.M.A.S. regolabile nel precarico (7 posizioni) (\*idraulico con controllo micrometrico dall'esterno) e regolazione micrometrica del ritorno, escursione 120 mm

## **Ruote**

Tipo Anteriore A 6 razze con sezione a "U" in alluminio pressofuso  
Posteriore A 5 razze con sezione a "U" in alluminio pressofuso  
Cerchi Anteriore 17M/C x MT3.50  
Posteriore 17M/C x MT5.50  
Pneumatici Anteriore 120/70 ZR17M/C (58W)  
Posteriore 180/55 ZR17M/C (73W)  
Pressione Anteriore 250 kPa  
Posteriore 290 kPa

## **Freni**

Tipo Anteriore Doppio disco flottante idraulico da 296 x 4,5 mm con pinze a tre pistoncini combinati (\*ABS) e pastiglie in metallo sinterizzato  
Posteriore Disco idraulico da 256 x 6 mm con pinza a tre pistoncini combinati (\*ABS) e pastiglie in metallo sinterizzato  
\*VFR ABS

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.