

VFR1200F

2010 Presseinformation



Einführung

Am Anfang war ein weißes Blatt Papier. Die VFR1200F ist eine komplette Motorrad-Neuentwicklung. Zielsetzung war, eine moderne, alles überragende Fahrmaschine, ein sportlich-dynamisches V4-Motorrad für den Straßenbetrieb zu kreieren. Bei der Konzepterstellung und der Wahl des Hubraums standen die Wünsche unserer Kunden im Vordergrund. Fortschrittliche Technologie war unverzichtbarer Bestandteil aller Überlegungen, um Fahreigenschaften wie auch Fahrvergnügen auf neue Spitzen zu treiben. Folglich präsentiert sich die VFR1200F als ein außergewöhnliches Motorrad. Mit echter Leidenschaft, größter Sorgfalt und modernster Technik in die Tat umgesetzt, um einen breiten Kundenkreis anzusprechen und in der Praxis über alle Maße zu entzücken.

Die Geschichte Hondas ist mit einer Vielzahl sehr erfolgreicher V4-Motorräder verbunden, manchen wird bis heute beinahe wie Ikonen gehuldigt. Der daraus gewachsenen Erwartungshaltung galt es gerecht zu werden. Deshalb glänzt auch die neue VFR1200F mit erfolgversprechend eigenständigem Charakter. Laufkultur, Leistungsentfaltung, Durchzugsvermögen, optischer wie auch akustischer Auftritt präsentieren sich absolut unvergleichlich. Die neue V4-Honda bietet zu beeindruckender Gesamtperformance einen Fahrgenuss, der in dieser Qualität von keiner anderen Maschine im Sporttouring-Segment erreicht wird.

Entwicklungskonzept

Das VFR-Entwicklungsteam war international besetzt, mit drei Japanern, einem Amerikaner und einem Europäer. Toshiaki Kishi ist Designer mit großer Erfahrung, er verhalf bereits der legendären CBR1100XX Blackbird zu ihrem Gesicht. Als Projektleiter agierte Yosuke Hasegawa. Teofilo Plaza, Honda-Designer aus Italien, steuerte seinen Teil zum Gesamtprojekt bei. Gemeinsames Ziel aller Beteiligten war ein sportlich-dynamisches V4-Motorrad, dessen Qualitäten auch auf längerer Tour überzeugen.

Während der Entwicklung orientierte sich das Team an einem Leitsatz, der sich mit "Eben mal 300 Kilometer zum Mittagessen fahren" sinngemäß umreißen lässt. Das vorgestellte Szenario sah vor, an einem schönen Tag spontan zu beschließen, gemeinsam mit einem Sozios oder der Partnerin über Autobahn und kurvenreiche Landstraßen in die Berge zu fahren, in ein nettes Restaurant, dort schön zu speisen und anschließend mit Freude wieder den Nachhauseweg in Angriff zu nehmen.

Die ersten Design-Sketches zur neuen VFR1200F entstanden bei einem Meeting in einem Hotel in der Nähe von Rom. Auf Basis dieser Entwürfe wurde bei Honda in Japan das Design weiter entwickelt und finalisiert.

Bei der Entwicklung der VFR1200F arbeiteten Designer und Techniker Hand in Hand an Entwürfen und Prototypen, um ein optimales Ergebnis zu erzielen. Nachdem das Design grundsätzlich vereinbart war, wurden weitere Monate Entwicklung und Testarbeit investiert. Auch hier arbeiteten Designer und Techniker eng zusammen.

Auf der InterMot-Messe in Köln, im Oktober 2008, wurde vorab ein V4-Concept-Bike ausgestellt. Die aufsehenerregend radikale Kreation visualisierte das unbefangene freiheitliche Denken, mit dem Hondas Designer und Techniker bei der Kreation des neuen V4-Projekts zu Werke gingen. Nun, ein Jahr später, folgt die Vorstellung der neuen VFR1200F, bei der in vielerlei Hinsicht neues, wenn nicht revolutionäres Gedankengut in die Tat umgesetzt wurde.



Styling

Das Design-Team war sich einig: Die neue VFR sollte ein japanisches Motorrad mit europäischem Design verkörpern, dem Elemente japanischer Kulturphilosophie mit auf den Weg gegeben sind und zum Vorteil gereichen.

Zum einen 'Ma', was sich nicht direkt übersetzen lässt, auch wenn es viele Bedeutungen zulässt. Umschreiben lässt es sich etwa mit "Der Raum zwischen den Dingen", denn die Konzentration auf den Raum um ein Objekt erlaubt neue Perspektiven. So erhalten Formen neue Bedeutung. Sichtbares und Unsichtbares verschmelzen zu neuer Qualität. 'Ma' ist nicht greifbar, es bildet sich. Und es ist wichtig. Genau wie in der Musik die Stille nach einem klassischen Konzert. Es darf ruhig einen Atemzug dauern, bevor Applaus einsetzt. Der richtige Moment lässt sich nicht steuern. Er muss sich ergeben und zeigt sich auf natürliche Weise präsent. 'Ma'.

Zum anderen 'Tsuya', das sich ebenfalls physisch nicht fassen lässt. Damit wird die Lust umschrieben, die sich in Zusammenhang mit einem gestalteten Objekt bildet, seinen Charme oder seine Faszination, die es umgibt. Der Focus auf 'Tsuya' verhilft dem Ganzen zu spezieller Ausstrahlung, verleiht Linien, Flächen und Konturen und jedem formalen Detail besondere Signifikanz.

Gleichwohl bestimmten zunächst funktionelle Parameter Design und Form der VFR1200F. Zentralisierung der Massen, ausgefeilte Sitzposition und aerodynamische Effizienz standen am Anfang aller Überlegungen, in deren Anschluss alle weiteren wichtigen Punkte abgearbeitet wurden. Der Einsatz bemerkenswert kompakt gestalteter Zylinderköpfe sowie die spezielle Anordnung der Zylinderbänke erfolgten nach intensivem Studium aller Konfigurationen, um eine besonders schmale Fahrzeugtaille zu ermöglichen. So wurde eine angenehme Sitzhöhe möglich, damit der Fahrer im Stand mit beiden Beinen sicher den Boden erreicht. Die wespenähnliche Taille sorgt auch dafür, dass der Fahrer sich optimal in die Maschine integriert fühlen kann, was wiederum das Feedback- und Kontrollgefühl positiv beeinflusst.

Die ausgefeilte Formgebung des Tanks mutet nicht nur elegant an, sondern unterliegt auch praxisorientierten Beweggründen. Der Sitzergonomie in jeder denkbaren Fahrsituation wurde größte Aufmerksamkeit zuteil. Darauf abgestimmt präsentiert sich die Verkleidung, deren windabweisende und schützende Funktion sorgfältig ausgearbeitet wurde, um dem Fahrer bei jedem Wetter maximalen Komfort bei gleichzeitiger Bewegungsfreiheit bieten zu können. Die Bedienelemente mit neuen Schaltern sind auf ergonomisch vorteilhafte Funktion optimiert. Komfort- und Sicherheits-Aspekte für den Beifahrer sind ebenfalls berücksichtigt. Der Sitzbereich für den Sozius fällt großzügig und komfortabel gestaltet aus, dazu kommen ein solider Haltegriff sowie tief platzierte Fußrasten.

Zweilagige Verkleidung

Die patentierte Bauweise der Verkleidung der VFR1200F erlaubt eine perfekte Synthese aus Form und Funktion. Designer und Ingenieure erarbeiteten diese Lösung zu Gunsten optimalen Heat-Managements. Vorgaben nach harmonischem Design sowie optimaler Luft-zu- und -Abführung wurden so gleichzeitig erfüllt. Die Verkleidung ist gleichsam aus zwei Lagen gefertigt; dank dieser innovativen Konstruktion können aerodynamische Anforderungen ebenso erfüllt werden wie thermodynamische. Die Luft tritt zwischen den Lagen ein sowie durch zwei Öffnungen in der Verkleidungsfront. Die kanalisierte Kühlluftführung wirkt sich positiv auf die Stabilität des Fahrzeugs bei höheren Geschwindigkeiten aus. Gleichzeitig werden die Luftmassen beschleunigt, was die Kühlung beim Durchströmen des Wasserkühlers verbessert. Für effiziente Entlüftung ist ebenfalls gesorgt, damit Fahrer und Beifahrer vor aufgeheizter Abluft verschont bleiben. Auch die Wärme, die das Triebwerk im Fahrbetrieb abstrahlt, wird abgeleitet, damit der Fahrer sich nicht belästigt fühlt.



Farben

Positiv und negativ gekrümmte Flächen verleihen dem Verkleidungsdesign eine leichte Anmutung. Trotz windschnittiger Aerodynamik ist guter Wind- und Wetterschutz gewährleistet. Das Verkleidungsgesicht wird andeutungsweise durch ein X geprägt. Konkave (einwärts gewölbte) Formen lenken Augen wie Fahrtwind aufwärts zum Windschild, das am unteren Ende mit einer weiteren Öffnung versehen ist, um die Luftführung zu optimieren und unerwünschte Wirbelbildung zu vermeiden. Der "Line-Beam" Freiform-Scheinwerfer ist im Prinzip baugleich mit dem der CBR1000RR Fireblade. Zwei LED-Streifen flankieren die Scheinwerferseiten und unterstreichen den modernen, ausdrucksstarken Look.

Jedes Detail der Verkleidung präsentiert sich mit größtmöglicher Sorgfalt gestaltet. Dabei wurde auf qualitativ hochwertige Anmutung Wert gelegt. Designer und Ingenieure arbeiten Hand in Hand. Außenhaut und Innenteil aus Kunststoff-Materialien sind zu Gunsten optimierter Aerodynamik miteinander verschweißt. Die Linienführung der Heckpartie sorgt für einen dynamischen Aufwärtsschwung – und unterstreicht die Leichtigkeit des Designs. Rücklicht sowie die Blinker am Nummernschildträger greifen Designelemente der Fahrzeugfront auf und sorgen für einen harmonischen Abschluss.

Neue Lackiertechniken, die speziell für Hondas neues Motorradwerk Kumamoto (auf der südlichsten Insel Japans gelegen) entwickelt wurden, kommen für die VFR1200F zum Einsatz. Folge ist eine qualitativ hochwertige Lackierung mit perfekter Hochglanz-Oberfläche. Spezieller Klarlack sorgt für erstklassiges Finish und spiegelglatten Look.

Drei Farbvarianten stehen für die VFR1200F in Debütjahr 2010 zur Auswahl:

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

Motor

Der V4-Motor der VFR1200F stellt eine von Grund auf neue Konstruktion dar. Angestrebt wurden nicht nur außergewöhnliche Kraftentfaltung und harmonische Laufkultur. Bewusst kultiviert wurde auch jenes unvergleichliche V4-Feeling, das einem Sport-Tourer der Oberklasse eine besondere Note verleiht. Dabei stand neben üppiger Power direktes, faszinierend sportliches Ansprechverhalten genauso auf der Anforderungsliste wie ein extrem flexibles, breit nutzbares Leistungsband.

Abseits aller Leistungsangaben gefällt die schiere Performance des neuen V4-Triebwerks durch enorme Breitbandigkeit. Die spezielle Praxistauglichkeit wiederum sorgt für großartigen Fahrspaß. Der angenehme Drehmomentverlauf ermöglicht es in Verbindung mit dem breit nutzbaren Drehzahlband, viele Kurvenpassagen ohne Schaltmanöver zu absolvieren. Diese besondere Qualität macht die VFR1200F zu einem Real-World-Motorcycle, das überzeugendes Fahrvergnügen in den Vordergrund stellt.

Neues V4-Layout

Ein tourentaugliches Sport-Bike sollte selbstverständlich genügend Leistung bieten, dazu gleichzeitig Highspeed-Stabilität, möglichst leichtes Handling sowie unter allen Umständen optimale Kontrollierbarkeit gewährleisten. Der Fahrer soll sich allzeit bestens, nämlich sicher und auch komfortabel, im Sattel aufgehoben fühlen.

Um beim Triebwerk die geforderte Laufkultur auf der einen und die gewünschten kompakten Einbaumaße auf der anderen Seite zu vereinen, entschieden sich die Honda-Konstrukteure für ein gänzlich neues Layout der Zylinder. Beim V4-Motor der VFR1200F zeigen die äußeren Zylinder (Nr. 1 + 4) nach vorne, während die mittleren Zylinder (Nr. 2 + 3) nach hinten geneigt sind. Vorteile dieses Layouts sind besonders kompakte Abmessungen. Das neue V4-Motorgehäuse fällt nicht nur vergleichsweise schmal, sondern auch kurz aus. Dies erlaubt eine Einbauposition, die der Zentralisierung der Massen förderlich ist. Dazu ergeben sich vorteilhafte Platzverhältnisse für den Fahrer und seine Sitzposition bei der Chassiskonstruktion. Schließlich bedeuten kompakte Motorabmessungen auch mehr konstruktive Freiheit bei der Konzeption des Gesamtfahrzeugs sowie aller Details.

Der Zylinderwinkel des neuen 1200er V4-Triebwerks beträgt 76 Grad. Um Vibrationen zu vermeiden, die aus dem gewählten Zylinderwinkel resultieren können, wurde ein Kurbelwellen-Hubzapfenversatz von 28 Grad gewählt. Dank dieser Bauweise erübrigt sich die Verwendung einer Ausgleichswelle. Die Bauweise der Kurbelwelle beschreibt Honda mit der Bezeichnung Phase-shift Crankshaft.

Der neue 1200er V4-Motor leistet 172 PS (127 kW) bei 10.000 Touren. 90 % seines maximalen Drehmoments (129 Nm bei 8.750 Touren) werden bereits ab 4.000 Touren produziert. Damit der beeindruckende Drehmomentverlauf und das kraftvolle Durchzugsvermögen im Fahrbetrieb ebenso problemfrei wie lustvoll abgerufen werden kann, ist der Antriebsstrang mit vier Ruckdämpfern bestückt. Der konstruktive Aufwand trägt dazu bei, die Kraftübertragung stets angenehm geschmeidig zu gestalten.

Unicam-Ventiltrieb

Besonders kompakte und damit platzsparende Bauweise war ein zentrales Anliegen bei der Konstruktion des neuen V4-Motors. Deshalb entschieden sich die Entwickler für die Verwendung von Unicam-Vierventil-Zylinderköpfen, die nur eine Nockenwelle aufweisen und deshalb mit geringer Bauhöhe glänzen, gleichzeitig trotzdem viel Leistung ermöglichen. Honda hat diese Technik bereits sehr erfolgreich an den CRF-Viertakt-Motocrossern angewendet. Dank der Verwendung von Unicam-Zylinderköpfen konnten die äußeren Abmessungen weiter reduziert werden, speziell oben auf den Auslassseiten der Zylinderbänke. Dies wiederum ermöglichte, den Motor weiter vorne im Chassis zu

positionieren. Der so gewonnene Raum wurde genutzt, die Anordnung des Sitzdreiecks sowie die Bewegungsfreiheit für Fahrer und Sozia weiter zu optimieren.

Ebenfalls von den CRF-Crossern übernommen wurde das spezielle System einer Kurbelgehäuseentlüftung, das dazu beiträgt, den Druckausgleich zu optimieren und mechanische Pumpverluste zu reduzieren. Damit wird erreicht, das Ansprechverhalten weiter zu optimieren und auch den Benzinverbrauch zu reduzieren.

Reaktionsarmer Kardanantrieb

Die VFR1200F ist mit einem Kardanantrieb ausgestattet. Dies ist ein Novum in der inzwischen 24-jährigen VFR-Historie. Der Antriebsstrang so konstruiert, dass die Kraftübertragung zum Hinterrad reaktionsarm ausfällt. Ein verzahntes Schiebestück erlaubt der Kardanwelle einen Längenausgleich bei ein- und ausfederndem Hinterrad. Zusätzlich ist zwischen Kupplung und Ausgangswelle ein Ruckdämpferelement integriert, um eine angenehme und geschmeidige Kraftübertragung zu gewährleisten.

Throttle by wire

Anstelle eines herkömmlichen Gasgriffs verfügt die VFR1200F über ein Throttle-by-Wire-System, um die elektronische PGM-FI-Benzineinspritzung mit den gewünschten Befehlen anzusteuern. Dieser "elektronische Gasgriff" erlaubt es, die tourensportlichen Fahrleistungen mit bestmöglicher Leistungsentfaltung und Dosierbarkeit zu verbinden, um die Fahrbarkeit sowie die Kontrolle durch den Fahrer weiter auf die Spitze zu treiben.

Um bei dynamischer Fahrweise sowie bewusst sportlichem Herunterschalten vor Kurven ein unerwünschtes Blockieren des Hinterrads zu unterbinden, ist die VFR1200F mit einer Antihopping-Kupplung ausgestattet. Diese Rutschkupplung ist nach dem gleichen Prinzip konstruiert, das sich bei der CBR1000RR Fireblade im härtesten Einsatz auf Rennstrecken bestens bewährt hat.

Auspuffsystem

Ingenieure und Designer konstruierten und gestalteten auch das Auspuffsystem der neuen VFR1200F mit großer Sorgfalt. Die 4-in-1-Anlage ist auf engstem Raum weitgehend unter dem Motor platziert und extrem kompakt dimensioniert. Die Auspuffkrümmer der vorderen Zylinder münden mit den selbstverständlich geregelten Katalysatoren auf der einen Seite der Ölwanne, die der hinteren Zylinderbank auf der gegenüber liegenden Seite. Der Endtopf, der verchromt und mit zwei Auslassmündungen versehen ist, mündet auf der rechten Fahrzeugseite ins Freie.

Chassis

Die Kombination aus Ansaug- und Auslassgeräuschen wurde speziell abgestimmt – Stichwort Sound-Engineering. Nicht nur, um Geräuschvorschriften zu genügen, sondern auch, um das Fahrerlebnis durch ein optimales Klangbild bestmöglich zu unterstützen. Im Leerlauf pulsiert das V4-Triebwerk ohrenschmeichelnd vor sich hin. Bei mittleren und höheren Drehzahlen, wenn der elektronisch angesteuerte Servomotor das Auspuffklappensystem öffnet, produziert die Auspuffanlage einen rauen, fast aggressiven, auf jeden Fall aber entzückenden V4-Sound. Das akustische Erlebnis, das diese V4-Honda intoniert, ist so einzigartig und unverwechselbar wie die ganze Maschine.

Die VFR1200F ist mit einem Aluminiumrahmen bestückt, der die für dieses Bike geforderten Qualitäten wie ausgewogenes Handling, neutrales Kurvenverhalten und sicheren Geradeauslauf garantiert und mit einer raumsparenden Konstruktion verbindet. Der in modernstem Gussverfahren gefertigte Profilbrückenrahmen präsentiert sich leicht und stabil zugleich. Der Getriebeausgang zur Kardanwelle liegt vor dem Drehpunkt der VFR-typischen Einarmschwinge.

Die Einarm-Hinterradschwinge federt eine ProLink-Konstruktion über ein einzelnes Federbein ab. Das Vorderrad führt eine kräftig dimensionierte Upside-Down-Telegabel mit 43 mm Durchmesser. Sowohl Federvorspannung als auch Zugstufendämpfung sind vorn wie hinten einstellbar. Die Federungsabstimmung wurde sorgfältig ausgearbeitet und verwöhnt die den Fahrer mit sportlich sicherer Straßenlage bei gleichzeitig angemessenem Komfort. Die Hinterradfederung kann über ein praktisches Handrad verstellt werden, je nach Wunsch oder Beladungszustand. Das Bike rollt auf 17-Zoll-Reifen, vorne in gängiger 120/70-Größe, hinten in bemerkenswertem 190/55-Format.

Moderne Bremstechnologie „Combined ABS“

Ein Bike wie die VFR1200F verdient modernste Bremstechnologie, um dynamisches V4-Fahrvergnügen so sicher wie möglich auskosten zu können. Die Bremsanlage ist vorne mit radial verschraubten Sechskolbenzangen bestückt, die auf gelochte Doppelscheiben (mit 320 mm Durchmesser) zugreifen. Hinten verzögert eine Eifachscheibe (mit 276 mm Durchmesser) mit Zweikolben-Bremszange. Die Anlage ist mit Hondas bewährtem Combined-Verbundbremssystem ausgeführt. Damit wird sicher gestellt, dass die Bremskraft auch in kniffligen Fahrsituationen vorne wie hinten optimal verteilt wird. Ein wirkungsvolles ABS gehört zur Serienausstattung.



Serienausstattung

Instrumentierung

Im Cockpit der VFR1200F werden sinnvolle Informationen stylish dargeboten. Zur Ausstattung gehören analoger Drehzahlmesser und Digitaltachometer, LCD-Anzeigen für Benzinvorrat, Kühltemperatur, Benzinverbrauch, Uhrzeit, Außentemperatur sowie – nebst mehreren Kontroll-Leuchten – eine praktische Ganganzeige.

Koffer-Halterungen

Um das Tourenpotential der neuen VFR1200F zu unterstreichen, ist das Heck bereits serienmäßig mit Halterungen für Koffer ausgestattet. Diese Halterungen sind unauffällig im hinteren Bereich des Hecks und den Soziusfußrasten-Auslegern integriert. Damit ist leichte Montage ebenso sicher gestellt wie einfache Demontage. Die optional erhältlichen Original-Honda-Koffer integrieren sich selbstverständlich perfekt in die Linienführung der neuen V4-Kreation.

Ergonomisch optimierte Armaturen und Schalter

Die VFR1200F ist Hondas erste Maschine, die mit einer neuen Armaturen- und Schalter-Generation ausgestattet wird. Diese Einheiten, die ergonomisch State-of-the-Art und extrem bedienungsfreundlich gestaltet sind, entstanden nach intensiven Arbeiten. Die Bewegungsabläufe bis hin zu Kurvenfahrt in Schräglage wurden hierzu genau analysiert. So präsentieren sich die Bedienelemente optimiert: Blinkerschalter und Hupe sind neu positioniert und das Design der Bedienungsknöpfe neu überdacht.

Honda Originalzubehör

Honda Access Europe N.V. liefert zur neuen VFR1200F eine breite, speziell abgestimmte Palette an Honda Originalzubehör, mit dem die Maschine weiter personalisiert werden kann und noch vielseitiger einsetzbar wird. Dazu gehören:

- Ein 35-Liter-Koffersatz, passend zu den bereits serienmäßig vorhandenen Halterungen. Die abschließbaren und aerodynamisch optimierten Koffer sind mit in den Fahrzeugfarben lackierten Deckeln erhältlich. Das linke Exemplar ist geräumig genug, um einen Integralhelm aufzunehmen.
- Ein großes, schickes 31-Liter-Topcase in Fahrzeugfarbe, das einfach anzubringen und abzunehmen ist. Darin können ein Integralhelm und andere nützliche Dinge sicher verstaut werden.
- Passend dazu Innentaschen aus grauem Nylon, mit Trageriemen und Außentasche sowie mit Honda Flügel-Logo verziert. Die Taschen lassen sich per Reißverschluss verbinden, um leichter in einem Stück getragen werden zu können.
- Ein Tankrucksack mit 13 Litern Fassungsvermögen.
- Eine Sitzbank mit luxuriösem Alcantara-Bezug.
- Ein sportliches, in drei Höhen einstellbares Add-On-Windschild, das auf der serienmäßigen Verkleidungsscheibe angebracht wird und den Windschutz insbesondere für groß gewachsene Fahrer optimiert.
- Eine niedrige Austauschitzbank, damit auch eher klein gewachsene Fahrer oder Fahrerinnen sicher mit den Füßen den Boden erreichen können.
- Einen Satz Lenker-Heizgriffe, in Stufen regelbar und mit integriertem Schaltkreis zum Schutz der Batterie vor Entladung.
- Ein Motorrad-Navigationsgerät, komplett mit Halterung, inklusive Kopfhörer und zusätzlichem Automobil-Installations-Kit. Das Gerät erlaubt die Bedienung, ohne die Hände vom Lenker zu nehmen.

Geschichte

Honda und V4 – 30 Jahre Ingenieurskunst

Vor 30 Jahren kehrte der weltgrößte Motorradhersteller nach einer längeren Pause in den GP-Sport zurück. Dafür wurde erstmals ein V4-Triebwerk entwickelt. Seither haben Hondas Techniker dieses Bauprinzip im Rennsport wie im Serienbau in unterschiedlichen Hubraumklassen erfolgreich angewendet und wie kein anderer Hersteller kultiviert. NR500, RC30, RVF400, NR750, RC45, VFR750, VFR(800) und RC212V sind Meilensteine aus Hondas V4-Geschichte.

VFR – Synonym für Hightech

Die erste serienmäßig produzierte V4-Honda war die VF750 von 1982. Die erste VFR750 wurde zur Saison 1986 präsentiert. Im Langstrecken-Rennsport sowie bei den 24-h-Klassikern sorgten ab der WM-Saison 1984 V4-Konstruktionen mit den Typbezeichnungen RS750R und später RVF750 für Erfolge am laufenden Band.

Zuverlässige Hightech gilt als das Markenzeichen der VFR-Baureihe, mit der Honda die V4-Modelle erfolgreich durchstarten konnte. Aluminiumrahmen, Vollverkleidung, aufwändige Nockenwellen-Zahnradantriebe und ab der zweiten Auflage die Hinterrad-Einarmschwinge, gepaart mit praxistauglichen Allround-Qualitäten sowie unbedingter Zuverlässigkeit, sorgten dafür, dass sich über Jahre hinweg ein beispielhaft makelloses VFR-Image aufbauen konnte.

Das nur noch VFR genannte 800er Nachfolgemodell debütierte 1998. Hierfür adaptierten Hondas Ingenieure die weiter entwickelte V4-Technik der RC45 (alias RVF750) mit elektronischer Benzineinspritzung, auf der John Kocinski 1997 den Superbike-WM-Titel erkämpft hatte. 2002 folgte die vorerst letzte VFR-Generation mit VTEC-Ventilsteuerung, Verbundbremssystem (mit optionalem ABS), schnittig gezeichneter Verkleidung und spektakulär verlegten Auspufftöpfen unter der Sitzbank. Diese VFR wurde 2006, mit Retuschen an der VTEC-Steuerung, zuletzt verfeinert und modellgepflegt.

Das nächste Kapitel der VFR-Historie wird nun für 2010 aufgeschlagen – mit der neuen VFR1200F, Hondas hubraumstärkster V4-Konstruktion aller Zeiten.



Technische Daten

Allgemein		
Modell		VFR1200F
Motor		
Typ		Flüssigkeitsgekühlter V4-Viertaktmotor, Zylinderwinkel 76 Grad, Vierventil-UNICAM-Zylinderköpfe
Hubraum		1.237 cm ³
Bohrung x Hub		81 x 60 mm
Verdichtung		12 : 1
Max. Leistung		127 kW (172 PS) / 10.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment		129 Nm / 8.750 min ⁻¹ (95/1/EC)
Leerlaufdrehzahl		1050-1250 min ⁻¹
Ölvolumen		4 Liter
Kraftstoffsystem		
Gemischaubereitung		Elektronische Kraftstoffeinspritzung PGM-FI
Luftfilter		ölgetränkter Papier-Viskosefilter
Tankinhalt		18,5 Liter
Elektrik		
Zündsystem		Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit elektronischer Frühverstellung
Zündzeitpunkt		6,4° – 10,4° vor OT(Leerlaufdrehzahl)
Zündkerze		IMR9E-9HES (NGK); VUH27ES (DENSO)
Starter		Elektrostarter
Batterie		12 V / 11,6 AH (YTZ14)
Lichtmaschinenleistung		570 W
Scheinwerfer		12 V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 55 W x 1 (aufgeblendet)
Kraftübertragung		
Kupplung		Mehrscheiben im Ölbad mit Antihopping-Funktion
Kupplungsbetätigung		hydraulisch
Getriebe		6-Gang-Klauengetriebe
Primärübersetzung		1,738 (73/42)
Gangstufen	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)
Endübersetzung		2,6990
Endantrieb		Kardanwelle
Rahmen		
Typ		Aluminium-Brückenrahmen

Chassis		
Abmessungen	(LxBxH)	2.250 x 755 x 1.220 mm
Radstand		1.545 mm
Lenkkopfwinkel		25° 30'
Nachlauf		101 mm
Wenderadius		3,5 m
Sitzhöhe		815 mm
Bodenfreiheit		125 mm
Gewicht vollgetankt		267 kg
Zul. Gesamtgewicht		463 kg
Radaufhängung		
Typ	Vorn	43 mm-Ø-Upside-Down-Gabel, Federvorspannung und Zugstufen-Dämpfung einstellbar, 120 mm Federweg
	Hinten	Pro-Link Aufhängung, Gasdruck-Stoßdämpfer, Federvorspannung stufenlos über Handdrehrad einstellbar, Zugstufen-Dämpfung einstellbar, 130 mm Federweg
Räder		
Typ	Vorn	5-Speichen, Aluminiumguss
	Hinten	7-Speichen, Aluminiumguss
Felgengröße	Vorn	17M/C x MT3,50
	Hinten	17M/C x MT6,00
Reifengröße	Vorn	120/70 ZR17M/C (58W)
	Hinten	190/55 ZR17M/C (75W)
Reifendruck	Vorn	2,5 bar
	Hinten	2,9 bar
Bremsen		
Typ	Vorn	Combined ABS, Doppelscheibenbremse, 320 mm Ø, schwimmend gelagert, Sechskolben-Bremszangen, Sintermetall-Bremsbeläge
	Hinten	Combined ABS, Einzelscheibe, 276 mm Ø, Zweikolben-Bremszange, Sintermetall-Bremsbeläge