

## HONDA VFR800F 2014

Data del comunicato stampa: 4 novembre 2013

Aggiornamenti modello: *completamente aggiornata sia esteticamente che tecnicamente, la leggendaria VFR800F torna ad entusiasmare gli appassionati del segmento sport-touring. L'elegante nuovo design sportivo richiama le origini con linee tutte nuove ispirate ai primi fantastici modelli. Il nuovo possente monobraccio è associato a sospensioni e freni aggiornati e a nuovi cerchi a 10 razze. Il controllo di trazione TCS e l'ABS sono di serie, così come le manopole riscaldabili, i fari a led e le frecce a disattivazione automatica. Tutta nuova anche la strumentazione, ora con contagiri analogico centrale e doppio display digitale. Scende infine il peso, -7kg rispetto al modello precedente. Tra gli accessori anche il Shift Assist System.*



Sommario:

- 1 Introduzione
- 2 Panoramica del modello
- 3 Caratteristiche principali
- 4 Accessori
- 5 Caratteristiche tecniche

### **1. Introduzione**

Per Honda il motore V4 è un marchio di fabbrica. Honda V4 è sinonimo di competizioni, altissime prestazioni e modelli sofisticati, all'avanguardia per design e soluzioni tecnologiche. Dalla leggendaria RC30 all'imbattibile RC-V MotoGP, passando per la meravigliosa 'road-sport' VFR1200F – solo per citarne alcune – il motore V4 è nel DNA di Honda. Ed è per questo che V4, da sempre, è sinonimo di VFR.

Fin dalla prima versione da 750cc, la VFR è nel cuore dei motociclisti più appassionati. Sviluppata e migliorata nel corso degli anni fino a diventare vera e propria icona del segmento sport-touring, la VFR è giunta nelle ultime versioni da 800cc alla completa maturità tecnologica, rimanendo sempre metro di paragone e punto di arrivo per qualunque costruttore volesse cimentarsi nella realizzazione di una sportiva tuttfare. Divertente sui percorsi tortuosi, entusiasmante sui tratti veloci, versatile nei tragitti quotidiani, incredibilmente affidabile e con prestazioni superbe ma sempre equilibrate, è una delle moto con la più alta fidelizzazione tra i suoi clienti: nella sola Europa circolano oltre 75.000 VFR.

I possessori della VFR800F sanno esattamente cosa amano della propria moto e cosa vorrebbero per migliorarla. È per questo che per sviluppare il nuovo modello 2014 il team di progetto Honda ha ascoltato con molta attenzione i suggerimenti dei suoi appassionati clienti. L'obiettivo è stato quindi creare una moto che mantenesse intatta l'elevata qualità, l'incredibile affidabilità e la guida gustosa, risultato ottenuto aggiornando profondamente il motore V4 Vtec che per sua natura è sempre stato grintoso agli alti regimi ma ricco di coppia ai regimi bassi e medi. In più i clienti Honda volevano una linea evocativa dei modelli passati ma più slanciata e leggera, mantenendo intatte le caratteristiche di versatilità, comfort e protettività che hanno reso la VFR la moto più amata dagli amanti delle sport-touring ad alte prestazioni.

L'attesa è terminata. La nuova VFR800F 2014 è realtà.

## **2. Panoramica del modello**

Due sono stati i fattori chiave che hanno ispirato gli ingegneri Honda nello sviluppo della nuova VFR800F 2014: mantenere e migliorare le qualità essenziali che hanno reso celebre la VFR permettendole di riscuotere un enorme successo e, in secondo luogo, aggiornare il nuovo modello con caratteristiche e tecnologie di ultima generazione.

Partendo dal motore V4 con distribuzione Vtec da 782 cc, i motoristi sono intervenuti con una serie di aggiornamenti volti a rafforzare l'erogazione di potenza e coppia ai regimi bassi e medi, per ottenere l'equilibrio ideale tra la guida sportiva più divertente e l'erogazione morbida adatta ai percorsi quotidiani. Il caratteristico cambio di carattere della transizione da 2 a 4 valvole per cilindro del sistema Vtec è stata addolcita per offrire un'erogazione sempre forte ma lineare. Infine, con lo scopo di massimizzare la sicurezza attiva, è ora presente il Controllo di trazione TCS Honda (Traction Control System), disinseribile tramite un pratico comando sul semimanubrio sinistro.

Tra gli obiettivi del nuovo progetto 2014 vi era anche un alleggerimento complessivo della VFR800F, per centralizzare le masse e abbassare il baricentro. Risultato raggiunto, con una riduzione di ben 7 kg rispetto al precedente modello in versione ABS. Tra le novità implementate a questo scopo, il singolo silenziatore sul lato destro, un nuovo telaio reggisella in alluminio pressofuso, più una serie di affinamenti di dettaglio.

Il rinnovamento completo del progetto ha interessato tutto lo chassis: il nuovo monobraccio Honda Pro-Arm è possente e scultoreo, le sospensioni con tecnologia HMAS sono state rinnovate e hanno un setup aggiornato, e l'impianto frenante con ABS a 2 canali di serie prevede pinze anteriori radiali a 4 pistoncini con dischi flottanti da 310 mm. Per consentire ad ogni pilota di trovare la posizione di guida più adatta alla propria statura, la sella è regolabile in altezza in un range di 20 mm (789-809 mm) e, per la prima volta nella gamma di accessori originali Honda, è disponibile il dispositivo *Shift Assist System* per brucianti accelerazioni a gas spalancato senza usare la leva frizione.

E infine lo stile. Affusolata, slanciata, sportiva, snella nella parte centrale ed elegante nelle colorazioni, rifinita in ogni minimo dettaglio, la nuova VFR800F 2014 sintetizza e riassume tutti i temi che hanno fatto amare i modelli precedenti rinnovandoli con linee decise e affusolate. La VFR800F è tornata, ed è più in forma che mai!

### **3. Caratteristiche principali**

#### **3.1 Motore**

Il motore V4 da 782cc con distribuzione Vtec a 16 valvole della nuova VFR800F 2014 è stato notevolmente sviluppato concentrandosi soprattutto sulla fasatura della distribuzione (in termini di alzata, durata e incrocio dell'apertura valvole di aspirazione e scarico) per erogare valori consistenti di coppia e potenza ai regimi bassi e medi. Il picco di potenza è di 77,9 kW (106 CV) erogato a 10.250 giri/min mentre la coppia massima raggiunge il ragguardevole valore di 75,1 Nm a 8.500 giri/min.

Il sistema di fasatura variabile della distribuzione Vtec sfrutta il ben noto azionamento differenziato delle valvole a seconda del regime di giri. Ai bassi e fino ai medi regimi sono azionate solo 1 valvola di aspirazione e 1 valvola di scarico per cilindro, ma quando il motore sale di giri il sistema aziona anche le rimanenti valvole, determinando un cambio di carattere che genera un entusiasmante sibilo di aspirazione e scarico e una spinta adrenalinica fino all'intervento del limitatore a oltre 12.000 giri/min. Il momento della transizione da 2 a 4 valvole per cilindro è ora ancora più dolce, generando un'erogazione sempre piena e grintosa ma molto lineare, per una guida fluida ed efficace sia sui percorsi tortuosi che sulle più veloci autostrade.

Le misure caratteristiche del motore sono di 72 x 48mm per alesaggio e corsa, con un rapporto di compressione che sale a 11,8:1. Il sistema di iniezione elettronica Honda PGM-FI, dotato di corpi farfallati da 36 mm, è stato rimappato per soddisfare le rinnovate caratteristiche di erogazione del motore, portando anche un beneficio in termini di consumi, ora di 19,4 km/l nel ciclo medio WMTC e che grazie al serbatoio da ben 21,5 litri offre un'autonomia abbondantemente superiore ai 350 km.

Un consistente risparmio di peso complessivo è stato ottenuto riprogettando il sistema di scarico, ora con silenziatore singolo sul lato destro. Nuovo anche il radiatore di raffreddamento, non più sdoppiato sui due lati ma singolo e posto frontalmente al motore. Tra le novità relative all'elettronica di bordo è da rilevare la presenza di serie del TCS Honda (Traction Control System), disattivabile con il pratico switch sopra al semimanubrio sinistro e garante di una sicurezza attiva di guida superiore.

#### **3.2 Telaio**

Il telaio a doppio trave in alluminio con struttura a diamante del tipo *pivot-less* non è stato modificato. Tutto nuovo è invece il telaietto reggisella in alluminio pressofuso, più leggero rispetto al modello precedente. Grazie a questo nuovo componente, al rinnovato sistema di scarico con silenziatore singolo, al nuovo monobraccio, al radiatore frontale e ad una serie di altri affinamenti che coinvolgono tutta la moto, la nuova VFR800F 2014 pesa 7 kg meno del precedente modello, fermando la bilancia a 242 kg con il pieno di benzina. Le misure geometriche della ciclistica confermano il fenomenale equilibrio che ha sempre contraddistinto tutte le VFR. L'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 25°30'; l'avancorsa è di 95 mm e l'interasse misura 1.460 mm, realizzando un equilibrio ideale tra maneggevolezza e stabilità.

Il reparto sospensioni ha ricevuto profondi aggiornamenti. Il monobraccio in alluminio presenta ora una possente capriata di rinforzo che lo irrigidisce sia in senso trasversale che longitudinale. La forcella è sempre una unità telescopica a cartuccia con tecnologia HMAS (Honda Multi-Action System) e steli da 43 mm ma è stata riprogettata ed è regolabile nel precarico molle e su dieci posizioni in estensione. Il monoammortizzatore lavora per interposizione di leveraggi progressivi secondo lo schema Pro-Link ed è regolabile nel precarico molla (tramite pomello posto dietro la pedana sinistra del passeggero) e nel freno idraulico in estensione.

L'impianto frenante con ABS a due canali di serie è completamente nuovo e decisamente sportivo. Le pinze freno anteriori sono del tipo ad attacco radiale, a 4 pistoncini, e mordono grandi dischi flottanti da 310mm. Il disco posteriore è da 256 mm con pinza a 2 pistoncini. I nuovi cerchi ruota a 10 razze sono realizzati con il processo di pressofusione fine, che permette di realizzare elementi più leggeri e dalle forme elaborate. L'anteriore è un 17M/C x MT 3,50 con pneumatico 120/70 ZR17M/C (58W), il posteriore un 17M/C x MT 5,50 con pneumatico 180/55 ZR17M/C (73W).

### **3.3 Stile ed equipaggiamento**

Fondamentale nella definizione del design della nuova VFR800F è stato il richiamo alla storia stilistica della VFR. Le carene attillate con gli sfoghi per l'aria calda, il cupolino aerodinamico, il codino slanciato, lo scarico singolo e i cerchi a dieci razze, esprimono slancio e dinamicità, eleganza e sportività, in un mix affascinante di linee tese e morbide al tempo stesso. Straordinaria anche l'aerodinamica, che si avvantaggia del montaggio centrale di un singolo radiatore di raffreddamento per ridurre di 40 mm la larghezza della carenatura senza perdere in proiettività.

Con un chiaro richiamo al look di ultima generazione espresso dal VFR1200F, debutta anche sulla nuova VFR800F un gruppo ottico anteriore con la caratteristica forma a "X" e le luci di posizione sugli specchi retrovisori. La grande novità - una prima assoluta per una moto Honda di grande produzione - è l'adozione di un gruppo ottico anteriore con illuminazione a Led. Stessa tecnologia adottata per il gruppo ottico posteriore, posto all'estremità dello slanciato codone e caratterizzato dall'integrazione degli indicatori di direzione e degli attacchi per le valigie laterali. Ampia e comoda, affiancata da ampi maniglioni, la sella per il passeggero.

Di serie anche la sella del pilota regolabile in altezza su due posizioni (789 / 809 mm) usando l'apposito attrezzo in dotazione. Tra gli accessori ufficiali è poi previsto un set di distanziali per alzare di 15 mm i semimanubri.

Tra le novità dell'equipaggiamento di serie Honda introduce gli indicatori di direzione a disattivazione automatica. Invece di usare un semplice temporizzatore, l'impulso di spegnimento viene inviato dalla centralina in base alle situazioni di guida. Al di sotto di una certa velocità calcolando quando la svolta è terminata in base alla differenza di velocità delle ruote, nel caso di sorpassi o immissioni su strade rettilinee dopo un opportuno lasso di tempo basato anche sulla distanza percorsa.

Tutto nuovo anche il cruscotto. Mantenendo il layout con contagiri analogico centrale e doppio display digitale, ora la strumentazione è decisamente all'avanguardia. Prevede indicazioni digitali per tachimetro numerico, livello carburante, marcia inserita, temperatura esterna e orologio. Tra i nuovi equipaggiamenti di serie troviamo il trip computer, che fornisce informazioni sui consumi (istantaneo, medio e

autonomia residua) e le manopole riscaldabili su 5 livelli con indicazione del livello impostato.

Il cavalletto centrale è di serie ed è tutta nuova la chiave di contatto, ora con profilo ondulato in stile automobilistico e dotata come sempre di sistema antifurto con antiavviamento HISS.

#### **4. Accessori**

Per arricchire l'equipaggiamento della nuova VFR800F 2014, è stata messa a punto una ricca gamma di accessori originali Honda, tra i quali, per la prima volta in assoluto, compare il *Shift Assist System*, dispositivo elettronico che consente fulminee accelerazioni grazie all'inserimento delle marce senza bisogno di agire sulla leva della frizione.

Inoltre, la gamma di accessori originali Honda per la VFR800F 2014 comprende:

- Parafango posteriore a filo ruota
- Portapacchi posteriore
- Bauletto da 45 litri in tinta
- Valigie laterali in tinta
- Kit antifurto Avertò
- Borse interne per bauletto e valigie laterali
- Antifurto meccanico a U

## **5. Specifiche tecniche VFR800F**

<b>PROPULSORE</b>	
Tipo	4 cilindri a V di 90°, 16 valvole DOHC Vtec, raffreddamento a liquido
Cilindrata	782 cc
Alesaggio x corsa	72 x 48 mm
Rapporto di compressione	11.8 : 1
Potenza massima	77.9 kW (106 CV) / 10.250 giri/min
Coppia massima	75.1 Nm / 8.500 giri/min
Capacità olio	3,8 litri
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Alimentazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	21,5 litri
Consumi	19,4 km/l (ciclo medio WMTC)*
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 11 Ah
Potenza alternatore	420 W
<b>TRASMISSIONE</b>	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Tipo di cambio	6 marce

Trasmissione finale	Catena
<b>TELAIO</b>	
Tipo	A diamante, doppia trave in alluminio scatolato a tripla sezione
<b>CICLISTICA</b>	
(L×L×A) Dimensioni	2.134 x 748 x 1.203 mm
Interasse	1.460 mm
Inclinazione canotto di sterzo	25° 30'
Avancorsa	95 mm
Altezza della sella	789 / 809 mm
Altezza da terra	126 mm
Peso in ordine di marcia	242 kg (con pieno di benzina)
<b>SOSPENSIONI</b>	
Anteriore	Forcella telescopica da 43 mm HMAS a cartuccia con regolazione del precarico e 10 posizioni in estensione, escursione 108 mm
Posteriore	Monoammortizzatore HMAS con Pro-Link, regolazione remota del precarico su 7 posizioni, regolabile in estensione, escursione 120 mm
<b>RUOTE</b>	
Anteriore	Alluminio pressofuso a 10 razze
Posteriore	Alluminio pressofuso a 10 razze
<b>CERCHI</b>	
Anteriore	17M/C x MT3.50

Posteriore	17M/C x MT5.50
<b>PNEUMATICI</b>	
Anteriore	120/70-ZR17M/C (58W)
Posteriore	180/55-ZR17M/C (73W)
<b>FRENI</b>	
Tipo	ABS a due canali
Anteriore	Doppio disco flottante 310 x 4.5 mm con pinze radiali a 4 pistoncini, pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco idraulico da 256 x 6 mm con pinza a 2 pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
<b>STRUMENTAZIONE E LUCI</b>	
Strumentazione	Tachimetro digitale, contagiri analogico, indicatore carburante, trip computer, temperatura acqua, indicatore marcia inserita, temperatura esterna, orologio
Sistema di sicurezza	HISS
Faro anteriore	LED (abbagliante 2 / anabbagliante 2), con estensione
Faro posteriore	LED x 9 (posizione), LED x 9 (stop)

\*Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi.





Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.