

2002

VFR

VFR-ABS

PRESSEINFORMATION

Einleitung

Die populäre Honda VFR, bzw. VFR750F, feierte ihre Premiere im Jahr 1986 als moderne, mit einem Alurahmen versehene Super-Sport-Nachfolgerin der VF750F Interceptor, die nach ihrer spektakulären Einführung 1983 drei Jahre lang die Superbike-Rennszene dominierte. Seit diesem viel versprechenden Start erlebte die VFR alle vier Jahre eine grundlegende Überarbeitung, aus der 1998 der aktuelle High-Tech-Sporttourer mit Kraftstoffeinspritzung hervorging, der seither Tausende von Anhängern begeistert hat.

Die VFR erfreut sich besonders in Europa großer Beliebtheit und gilt seit jeher als Hondas führende High-Tech-Sportmaschine. Bestätigt wird dieser Ruf durch das aktuelle Modell, das den Verkaufsrekord aller bisherigen VFR-Modelle hält. Befragungen von VFR-Fahrern haben ergeben, dass nahezu die Hälfte von ihnen bereits zuvor eine Honda-Maschine besessen hatte, darunter viele ein früheres VFR-Modell. Ganz besonders schätzen die Fahrer die eindrucksvolle Leistung der VFR sowie ihre Eignung als Touringmaschine für Fahrer und Sozius. Ebenfalls gewürdigt werden ihr High-Tech-Image, ihre ausgezeichnete Verarbeitung sowie ihre hohe Zuverlässigkeit.

Die VFR ist seit jeher als Allround-Motorrad bekannt, das es auf kurvigen Gebirgsstraßen problemlos mit den schnellsten Super-Sportlern aufnehmen kann. Mit der zunehmenden Verbreitung immer größerer, schnellerer und stärker am Super-Sport-Gedanken orientierter Maschinen hat die VFR über die letzten beiden Modellgenerationen hinweg eine ständig wachsende Anhängerschaft gefunden, die sie als hervorragenden Sporttourer mit perfekten Allround-Qualitäten schätzen.

Nach möglichen Verbesserungen für das neue VFR-Modell befragt, brachten diese Fahrer zunächst ihre vollkommene Zufriedenheit mit der aktuellen Modellversion zum Ausdruck. Erst auf nachdrückliche Befragung

entstand allmählich eine kurze Liste von zusätzlichen Merkmalen, auf die sich das Entwicklungsteam bei seiner Arbeit konzentrieren konnte:

- Die sportliche Agilität und ausgezeichnete Gesamtqualität der VFR sollte noch besser zur Geltung gebracht werden.
- Höhere Motorleistung im niedrigen bis mittleren Drehzahlbereich.
- Geringerer Kraftstoffverbrauch und erhöhte Touringreichweite.
- Speziell von Honda (anstelle von anderen Herstellern) produzierte, farblich passende Gepäcktaschen (Zubehör) von höchster Design- und Verarbeitungsqualität.
- Eine größere Verkleidungsscheibe, die insbesondere großen Fahrern einen erhöhten Schutz bietet.
- Einstellbare Hinterradaufhängung, die schnell und einfach an die entsprechenden Fahrbedingungen (sportlich, Touring, Fahren mit Sozius) angepasst werden kann.
- Mehr Diebstahlschutzoptionen.

An dieser Liste orientierte sich das Entwicklungsteam bei der vollkommenen Überarbeitung der VFR. Das Ergebnis ist eine Maschine, die ihre sportlichen Ambitionen unmissverständlich zum Ausdruck bringt, gleichzeitig aber noch größeren Touringspaß bietet - und dabei muss der Fahrer keineswegs alleine sein, sondern kann bequem einen Sozius und reichlich Gepäck mitnehmen.

Entwicklungskonzept

Im Laufe der Jahre hat sich die VFR ihren Platz als „Super-Allrounder“ erobert, der eine breite Palette des Fahrvergnügens abdeckt - vom sportlich-dynamischen Fahren bis hin zum entspannten Touren. Dabei zeichnet sich die technologisch anspruchsvolle Maschine durch höchste Verarbeitungsqualität bis ins kleinste Detail aus. Als zentrales Thema für die Entwicklung der nächsten VFR-Generation wählte das Entwicklungsteam „Sophisticated Pleasure“, also „Kultiviertes Vergnügen“ für Fahrer und Beifahrer.

Aufbauend auf diesen Zielsetzungen erzielte das Entwicklungsteam eine überzeugende Kombination aus sportlich-dynamischem Styling und Agilität, die das Fahrvergnügen für Fahrer und Beifahrer erhöhen. Gleichzeitig erfüllt die neue VFR die weltweit höchsten Anforderungen an die Umweltverträglichkeit im Motorradbereich.

Die aktuelle VFR gilt gemeinhin als „Sportler mit Touringeignung“, was nicht zuletzt auch in ihrem Äußeren zum Ausdruck kommt. Mit dem zunehmend aggressiveren Auftreten anderer Super-Sport-Modelle in puncto Styling und Leistung wurde es jedoch Zeit, die höchst aerodynamischen, aber zurückhaltenden Linien der VFR effektiver und eindrucksvoller in Szene zu setzen.

Für das Modelljahr 2002 wurde die VFR daher vollkommen überarbeitet. Dabei wurde sowohl in puncto Optik als auch in puncto Fahrerlebnis ein großer Sprung erzielt. Das Ergebnis ist eine äußerst attraktive Maschine, die sowohl Super-Sport-Leistungen als auch ein begeisterndes Touringerlebnis bietet. Das unter dem Stichwort „Mysterious Cool“ zusammengefasste Image der neuen VFR verbindet eine neue Dynamik und Eleganz mit dem bewährten High-Tech-Design.

Doch die Attraktionen der neuen VFR gehen weit über die Oberfläche hinaus. Alles, vom Herzstück der Maschine - ihrem Motor - bis hin zum

Fahrwerk, wurde überarbeitet, neu gestaltet oder vollständig ausgetauscht. So entstand eine Maschine, die selbst bei voller Touringbeladung nichts von ihrem dynamischen, ausgewogenen Leistungspotenzial einbüßt.

Beginnen wir also mit ihrem leistungsstarken V4-Motor. Hierbei handelt es sich nicht länger nur um ein Drehmomentstarkes Triebwerk - die ganze Einheit wurde bedeutend leichter ausgelegt und erhielt steuerkettengetriebene Nockenwellen sowie ein spezielles Ventilsteuerungssystem, das so genannte „V4 VTEC“, das die wesentlichen Leistungsmerkmale von 2- und 4-Ventil-Motoren in sich vereint.

Mit ihrem jetzt für eine noch dynamischere und sportlichere Fahrweise ausgelegten Fahrwerk, das trotzdem auch den Touringanforderungen von Fahrer und Beifahrer gerecht wird, einer erhöhten Zuladung und verbesserten Umweltverträglichkeit bestätigt die VFR des Modelljahres 2002 ihre führende Position als der ultimative High-Tech-Sporttourer aus dem Hause Honda.

Stylingkonzept

Die vollverkleidete VFR zeichnet sich seit jeher durch ein schnittiges und aerodynamisches Design aus, das minimalen Windwiderstand bei maximaler Funktionalität und höchstem Komfort bietet. Im Modelljahr 2002 präsentiert sie sich mit einer deutlich verschärften, dynamischeren Optik, die an die sehnige, muskulöse Statur eines Sportlers erinnert. Geschwungene Kurven und ausgeprägte Kanten formen das Bild vom Heck bis zur Verkleidungsnase und vermitteln einen unmissverständlichen Eindruck von Kraft und Geschwindigkeit.

Das markante neue Image der VFR mit ihren eindeutig europäisch inspirierten Linien und Kurven ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen den europäischen und japanischen Honda-Entwicklungszentren. Das ursprüngliche Design wurde vom internationalen Team in Hondas Offenbacher Entwicklungszentrum entworfen, in Ton modelliert und dann nach Japan gesandt. Hier wurde es im Forschungs- und Entwicklungszentrum Asaka überarbeitet. Weitere Modifizierungen durch beide Teams folgten, bis schließlich das endgültige Design feststand, das eine eindeutig europäische Sprache spricht.

Bemerkenswert eigenständig bis ins kleinste Detail, ist das neue Design der VFR ein echter Blickfang. Hier verschmelzen fortschrittlichste Aerodynamik und stilvolle Formgebung zu einer Einheit, die einen aufregenden Vorgeschmack auf die Kraft, Leistung und Dynamik bietet, die im Inneren der VFR schlummert.

Neuer Vierfachscheinwerfer

Die auffällige neue Scheinwerfergruppe unterstreicht die sportlich geschnittene Verkleidung der VFR und vermittelt unübersehbar einen Eindruck von Intensität und Geschwindigkeit. Das neue Beleuchtungssystem

umfasst zwei Abblendscheinwerfer sowie zwei darüber positionierte, breiter ausgelegte Fernscheinwerfer, die für optimale nächtliche Leuchtleistung sorgen. Ergänzt werden diese vier Multirefektor-Scheinwerfer von zwei Parkleuchten unter zwei großen, Streuscheiben, die das gesamte System abdecken und der Front der Verkleidung eine eindeutig V-förmige Optik verleihen, die sich durch das gesamte Design der VFR zieht.

Auch die betont rechteckige neue Verkleidungsscheibe der VFR, die effektiveren Schutz als zuvor bietet, unterstreicht die V-Form der Frontverkleidung, indem sie sich weit nach vorne zieht.

Hinter der Verkleidung bieten die neu gestalteten Anzeigeeinstrumente einen klaren Überblick über sämtliche Betriebsbedingungen - vom mittig platzierten großen Drehzahlmesser bis hin zu den zwei großen LCD-Anzeigen mit Tachometer, doppeltem Tageskilometerzähler, Kraftstoffanzeige und Uhr. Attraktive LED-Leuchten zeigen darüber hinaus die Funktion des ABS und der elektronischen Wegfahrsperr (H.I.S.S.) sowie eine breite Palette von Standardinformationen an.

Auch der Kraftstofftank wurde überarbeitet und bietet dank seiner breiten, flachen Form bequem Platz für einen Tankrucksack. Weniger schnell ins Auge fällt die um 1 Liter erhöhte Tankkapazität.

Wie beim aktuellen Modell bilden die beiden seitlich platzierten Kühler auch bei der neuen VFR einen zentralen Blickfang der aerodynamischen Verkleidung. Große seitliche Öffnungen - bewusst rechteckig ausgelegt - saugen Frischluft durch die Kühler und gewährleisten damit optimale Kühlungseffizienz und konstante Leistungsabgabe.

Neues „Centre-Up“-Doppelauspuffsystem

Ein weiterer optischer Blickfang der neuen VFR ist ihr neues massives „Centre-Up“-Doppelauspuffsystem, das den bisherigen großen Einzelschalldämpfer ersetzt. Die beiden imposanten Edelstahlschalldämpfer mit Doppelauslass ragen eindrucksvoll unter dem Ende der schlanken Sitzverkleidung hervor, in die sie sich nicht zuletzt dank ihres leistungsfördernden Dreieckquerschnitts harmonisch und kompakt einfügen. Die Dreifach-Radius-Enden dieser „Centre-Up“ Schalldämpfer gehen zurück auf das revolutionäre Design der legendären Honda NR und greifen in Verbindung mit der markanten neuen Heckleuchteinheit die schnittige V-Form der VFR wieder auf.

Farbkonzept

Gleich vier starke Farbvarianten unterstreichen die attraktiven Linien der neuen VFR. Damit nichts von den klaren Linien des neuen Modells ablenkt, wurde nahezu vollständig auf grafische Elemente und Schriftzüge verzichtet. Einzige Ausnahme: diskret platzierte „VFR“- und „V4 VTEC“-Aufkleber und das Honda-Logo auf dem Kraftstofftank.

Angeführt wird das Farbquartett von einem modernen Silbermetallic, das insbesondere die markanten Kurven und Kanten zur Geltung bringt. In temperamentvollem Schwarz gibt sich die VFR kraftvoll und kultiviert, während das tiefe Blaumetallic geheimnisvoll und luxuriös wirkt. Und natürlich darf auch das aufmerksamkeitsstarke Rot, das die VFR als Sportbike berühmt gemacht hat, nicht fehlen.

Farben

- **Force-Silbermetallic**
- **Schwarz**
- **Lapis-Blaumetallic**
- **Italian-Rot**

Motor

Der V4-Motor der VFR wurde bekannt als drehmomentstarkes, die Superbike-Rennszene beherrschendes Triebwerk, das der Maschine ein für ihre Klasse außergewöhnliches Leistungspotential verlieh. Mit der Neupositionierung der VFR als dynamischer Sporttourer wurde dieser einzigartige V4-Motor vollständig im Hinblick auf eine verbesserte Leistungsabgabe im niedrigen bis mittleren Drehzahlbereich überarbeitet. Unter Wahrung der traditionellen Honda-V4-Leistungscharakteristik wurde außerdem das Geräusch- und Abgasniveau gesenkt.

Bisher imponierte die Motorleistung der VFR insbesondere bei hohen Drehzahlen im bekannten Vier-Ventil-Betrieb. Dank der Einführung des revolutionären neuen V4-VTEC-Systems bietet das Triebwerk der neuen VFR durch Zwei-Ventil-Betrieb im niedrigen bis mittleren Drehzahlbereich eine sattere, geschmeidigere Drehmoment- und Leistungsabgabe und schaltet erst bei höheren Drehzahlen auf Vier-Ventil-Betrieb um, um dann sein volles Super-Sport-Leistungspotential zur Geltung zu bringen. Diese Leistungssteigerung ist um so beeindruckender, als sie ohne die geringste Veränderung von Bohrung, Hub, Kurbelwelle, Drosselklappenquerschnitt oder anderen internen Motorspezifikationen erzielt wurde.

Innovatives neues „V4 VTEC“-System

Die revolutionärste Veränderung am Triebwerk der VFR besteht in der Einführung eines innovativen „V4 VTEC“-Ventilsteuerungssystems, das die wichtigsten Leistungsmerkmale von 2- und 4-Ventil-Motoren in sich vereint. Dabei arbeitet der Motor im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich mit zwei Ventilen pro Zylinder, wodurch seine satte, geschmeidige Drehmomentabgabe in diesem Bereich maximiert wird. Erst bei höheren Drehzahlen schaltet das

Triebwerk zur optimalen Ausnutzung der Drehmomentstärke dieser Konfiguration auf Vier-Ventil-Betrieb um.

Das innovative hydraulische „V4 VTEC“-System wirkt pro Zylinder auf die Tassenstößel jeweils eines Einlass- und Auslassventils. Bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen können sich nur zwei Ventile pro Zylinder öffnen.

Bei rund 7.000 min^{-1} verändert der Motor schlagartig seine Persönlichkeit. Durch einen Anstieg des Öldrucks aktiviert die Hydraulik die beiden verbleibenden Ventile pro Zylinder. Die Wirkung dieser Zuschaltung ist im wahrsten Sinne des Wortes atemberaubend, denn durch das Einsetzen des Vier-Ventil-Betriebs schlägt die Drehzahlmessernadel blitzschnell bis an den roten Bereich aus und der Fahrer erlebt einen Drehmomentschub, wie man ihn sonst nur von den leistungsstärksten Vier-Ventil-Viertaktmotoren gewohnt ist.

Durch diese Auslegung des Viertaktmotors steigert das „V4 VTEC“-System auch die Leistung im mittleren Drehzahlbereich im Sinne einer gleichmäßigeren Beschleunigung als Reaktion auf jeden noch so kleinen Dreh am Gasgriff, unabhängig von der jeweiligen Umdrehungszahl. Damit unterscheidet sich der Motor auch von herkömmlichen Vier-Ventil-Motoren mit ihrer kontinuierlichen Leistungsentfaltung.

Ein ganz wichtiges Ergebnis dieser neuartigen Leistungsabgabe ist der außergewöhnlich kraftvolle Antritt der VFR selbst bei voller Touringbeladung mit Sozius und Gepäck. Das Überholen wird damit zu einem derartigen Vergnügen, dass man geneigt ist, hinter dem sanft schnurrenden 781-cm^3 -V4-Triebwerk ein paar zusätzliche Kubikzentimeter zu vermuten.

Geräuschärmerer Betrieb

Ein weiterer Vorteil des neuen „V4 VTEC“-Systems ist der geräuschärmere Betrieb bei niedrigen Drehzahlen. Da sich pro Arbeitsspiel nur ein Einlass- und ein Auslassventil öffnen, erfolgt bei niedrigen und mittleren Drehzahlen ein gleichmäßiger Gaswechsel. Das Resultat ist neben einer guten Füllung auch ein geräuschreduziertes Einströmen des frischen Kraftstoff-/Luftgemisches und Ausstoßen der verbrannten Abgase. Damit spricht der Motor durch das neue System beim relaxten Fahren in der Stadt bei niedrigeren, „zivilen“ Drehzahlen auch geschmeidiger und drehmomentstärker an.

Sobald jedoch Drehzahlen von über 7.000 min^{-1} erreicht werden, entlädt sich die ganze Kraft der VFR in einem Drehmomentschub, der keine Zweifel an ihrer Superbike-Abstammung aufkommen lässt.

Neuer geräuscharmer Ventiltrieb

Geräuschmindernde Maßnahmen wurden nicht nur am „V4 VTEC“-System der VFR vorgenommen. Der berühmte zahnradgetriebene Ventiltrieb des Motors wurde durch einen geräuscharmen „Silent“-Nockenwellenantrieb ersetzt, der nicht nur die mechanischen Geräusche deutlich mindert, sondern den Motor darüber hinaus um nahezu 3 kg erleichtert. So wird insgesamt ein geräuschärmeres, entspannteres Fahren in der Stadt und auf langen Touren ermöglicht. Die beiden automatischen Steuerkettenspanner gewährleisten eine konstante Vorspannung der Steuerkette und damit Wartungsfreiheit des Systems.

Ein weiterer Vorteil, der sich aus der Umstellung auf Steuerkettenantrieb ergibt, ist ein kleinerer Ventilwinkel. Ermöglicht wurde diese Änderung durch kleinere Antriebsräder auf der Nockenwelle. Der $1,5^\circ$ kleinere Winkel zwischen den Ventilen trägt in großem Maße zu den kompakteren Brennräumen des Motors bei. Damit lassen sich ein besserer Füllungsgrad,

effizientere Verbrennungsabläufe und insgesamt eine kräftigere Leistungskurve erzeugen.

Neue Bauteile im Kraftstoffeinspritz- und Zündsystem

Auch die hochpräzise elektronische Kraftstoffeinspritzung (PGM-FI) der VFR wurde modifiziert und verfügt jetzt statt der bisherigen 1-Loch-Einspritzdüsen über einen Satz neuer 12-Loch-Düsen. Durch die feinere Zerstäubung wird eine effizientere Kraftstoffverbrennung und damit eine sattere, sauberere und konstantere Leistung erreicht.

Positiv auf die Verbrennungseffizienz wirken sich auch die neuen Iridium-Zündkerzen aus, die mit kompakten Zündkerzensteckern mit integrierter leistungsstarker Zündspule (wie bei der CBR600F) versehen sind. Sie erzeugen zuverlässig einen starken, energiereichen Zündfunken für sichere Entflammung und rasche, saubere Verbrennung.

Insgesamt wurde die Wirtschaftlichkeit der VFR gegenüber der früheren Vergaserversion durch die so optimierte Verbrennungseffizienz um über 20% gesteigert. In Verbindung mit der um 1 Liter erhöhten Tankkapazität bietet die VFR auf diese Weise eine deutlich höhere Reichweite pro Tankfüllung, so dass neben den Tankstops auch die langfristigen Kraftstoffkosten merklich reduziert werden.

Neues „flanschloses“ Zylinderbüchsendesign

Während die meisten konventionellen Zylinderlaufbüchsen so in den Zylinderblock gegossen sind, dass ihr Flansch bündig mit der oberen Dichtfläche abschließt, verfügen die gesinterten Aluminium/Keramik-zylinderlaufbüchsen der VFR über keinen oberen Flansch, sondern setzen stattdessen 3 mm unterhalb des oberen Zylinderrandes an. Diese „flanschlose“ Konstruktion verbessert die Kühlungseffizienz, denn die „heißeste Stelle“ des

Zylinders oberhalb des oberen Kolbenrings kann so rascher und effektiver Verbrennungswärme abgeben, ohne dass die Zylinderbüchsen in diesem kritischen Bereich störend einwirken.

Das neue Gestaltungskonzept der ultrakompakten Brennräume beinhaltet außerdem eine um 30% dünnere Zylinderkopfdichtung zwischen Zylinderkopf und Zylinderblock. Dadurch werden die Quetschzonen im Brennraum minimiert und die problemlose Entflammung des Kraftstoff-/Luftgemisches gewährleistet. Das Resultat ist eine deutlich verbesserte und sauberere Verbrennung.

Neues effizienteres Abgassystem

Das HECS3-Katalysatorsystem mit Lambdasonde und Sekundärluftsystem hat sich mittlerweile als Standard für niedrige Schadstoffwerte im Motorradbereich etabliert. Sein Emissionsniveau liegt deutlich unterhalb der strengsten Grenzwerte weltweit, gleichzeitig gewährleistet es eine Leistung, die selbst höchsten Super-Sport-Anforderungen gerecht wird.

Für das Modelljahr 2002 wurde dieses System mit neuen Katalysatorelementen ausgestattet, die über eine dichter gepackte 300-Zellen-Konstruktion verfügen. Diese bedeutet gegenüber der aktuellen 100-Zellen-Version insofern eine Verbesserung, als sie eine deutlich größere katalytische Oberfläche zur Behandlung der austretenden Abgase bietet.

Das extrem emissionsarme System erfüllt nicht nur die strenge europäische Richtlinie „EURO-2“, sondern ist auch für zukünftige, noch strengere Normen vorbereitet. Damit erreicht das Abgasreinigungssystem der VFR extrem niedrige Emissionswerte im Bereich der hubraumstarken Motorräder.

Besondere Anerkennung verdient jedoch die Tatsache, dass die normalerweise unvereinbaren Ziele von niedrigeren Emissionen, geringerem

Kraftstoffverbrauch und höherer, spontan einsetzender Leistung im neuen V4-Motor der VFR ohne Einschränkungen gleichzeitig realisiert werden konnten.

Modifiziertes Getriebe

Auch das Getriebe der VFR wurde im Hinblick auf ein optimales Sporttouringerlebnis für Fahrer und Beifahrer überarbeitet. Engere Übersetzungsverhältnisse zwischen erstem und drittem Gang sowie ein um einen Zahn verkleinertes Kettenantriebsritzel ermöglichen in Verbindung mit der erhöhten Motorleistung im niedrigen bis mittleren Drehzahlbereich eine kraftvollere Beschleunigung auf höchstem Super-Sport-Niveau, die auch durch zusätzliches Gewicht von Sozius und Gepäck nicht beeinträchtigt wird.

Zur Reduzierung der beim Hochschalten auf den Antriebsstrang ausgeübten Belastungsspitzen wurde der zweistufige Dämpfer der Kupplung durch eine dreistufige Ausführung ersetzt, das einen weicheren und damit angenehmeren Betrieb in nahezu allen Verkehrs- und Fahrsituationen bietet.

Fahrwerk

Der neue Rahmen der VFR basiert auf der bewährten Aluminium-Konstruktion des aktuellen Modells und stellt die perfekte Ergänzung zum leistungsstarken neuen Motor und der beeindruckenden Verkleidung dar. Auch die bekannte „Pivotless“-Konstruktion wurde beibehalten: hierbei ist der Lenkkopf nicht den Torsionskräften ausgesetzt, die von der Schwinge eingeleitet werden. Insgesamt bietet der überarbeitete Rahmen ein optimal ausgewogenes Verhältnis zwischen agilem Super-Sport-Handling und kultivierten Touringeigenschaften bei hohen Geschwindigkeiten - und das sowohl im Solo- als auch im Sozusbetrieb und mit Gepäckzuladung.

Der massive Aluminiumguss-Lenkkopf wurde durch eine neue senkrecht dahinter platzierte Gussplatte verstärkt. Diese Platte sorgt für eine höhere Torsionssteifigkeit auf der vertikalen Ebene und damit für besseres Handling. Gleichzeitig minimiert sie die Auswirkungen höherer Beladung auf das Fahrverhalten. Die Dimensionen der mächtigen, vom Lenkkopf nach hinten reichenden Dreikammer-Profilrohre wurde im Sinne einer ausgewogeneren Steifigkeit modifiziert, was sich insbesondere beim Fahren mit Sozius und Gepäck in Form eines sportlicheren, spontaneren Handlings bemerkbar macht.

In Ergänzung zum modifizierten Lenkkopf wurden die bisherigen 41-mm-Ø-Rohre der Vorderradgabel durch größere 43-mm-Ø-Rohre ersetzt, die insbesondere im Sozusbetrieb für erhöhte Steifigkeit und Lenkpräzision sorgen.

Ebenfalls neu ist die von der CBR900RR Fireblade entlehnte untere Rahmenbrücke, welche die Schwingenanlenkung umgibt und ihre Enden „fest im Griff“ hält. Das Ergebnis ist eine erhöhte Stabilität im Bereich der Schwingenanlenkung sowie eine erhöhte Verwindungssteifigkeit.

Erhöhter Komfort für den Beifahrer

Obwohl die VFR seit jeher für ihren hohen Beifahrerkomfort bekannt ist, wurde ihr Heckbereich umfassend modifiziert, um Beifahrern selbst auf längsten Strecken maximale Bequemlichkeit zu bieten. Sitz und Heckbereich ruhen jetzt auf einem innovativen neuen Rahmenheckträger. Dieser besteht aus einem einzelnen großen und extrem steifen Stahlrohr mit rechteckigem Querschnitt, das eine erhöhte Tragekapazität bietet und gleichzeitig ausreichend Platz für das neue Auspuffsystem der VFR lässt.

Durch die Verlagerung der Doppelschalldämpfer unter den Sitz konnten die hinteren Fußrasten 10 mm tiefer angebracht werden, wodurch einem breiteren Fahrerspektrum eine bequemere Sitzposition ermöglicht wird. Der hintere Sitzbereich wurde durch ein 15 mm dickeres Polster noch bequemer ausgelegt, während die abnehmbaren Sozusgriffe in ihrer Form optimiert und für verbesserten Halt um 10 mm verlängert wurden. Unverändert blieb das bewährte Kunststoffmaterial, das bei jedem Wetter ein problemloses Zupacken gewährleistet.

Neues sportliches Dual-Combined-Bremssystem

Die VFR ist mit einer der fortschrittlichsten und kompaktesten Versionen des bremsunterstützenden Honda-Dual-Combined-Bremssystems ausgestattet. Dieses gewährleistet eine hohe Bremsleistung mit ausgewogener Verteilung der vorderen und hinteren Bremskräfte unabhängig davon, ob der Fahrer sowohl Hand- als auch Fußbremse oder nur eine von beiden betätigt.

Da die Hauptvorgabe bei der Überarbeitung der VFR das Erzielen einer sportlich ausgewogeneren Leistung war, wurde auch das Bremssystem modifiziert und die Bremskreisaufteilung geändert.

Im Gegensatz zu nahezu allen bisherigen Dual-Combined-Bremssystemen, bei denen die Handbremse die beiden äußeren Kolben der beiden vorderen

Drei-Kolben-Zangen steuert, ist bei der neuen VFR die Handbremse für die beiden äußeren Kolben der linken vorderen Bremszange und alle drei Kolben der rechten Bremszange sowie (über den Sekundär-Hauptbremszylinder) den mittleren Kolben der hinteren Bremszange zuständig. Das Ergebnis ist eine stärker nach vorne orientierte Bremsreaktion, die einer dynamischen Super-Sport-Straßenmaschine wie der VFR besser entspricht.

Das Fußbremspedal, mit dem bisher die beiden äußeren Kolben der hinteren Bremszange sowie die beiden mittleren Kolben der vorderen Bremszangen, gesteuert wurden, ist nach wie vor für die beiden hinteren Kolben, daneben aber nur noch für den mittleren Kolben der linken vorderen Bremszange zuständig. Diese Neuverteilung der Bremskräfte wird gesteuert durch ein zwischen dem Fußhauptbremszylinder und der hinteren Bremszange platziertes Drucksteuerventil. Bei leichter Betätigung der Fußbremse wirkt die Bremskraft überwiegend auf das Hinterrad und nur äußerst minimal auf die linke vordere Bremszange, so dass störende Gewichtsverlagerungen und das damit verbundene Eintauchen vermieden werden.

Bei ungewöhnlich starker Bremsbetätigung sieht das Bild dagegen ganz anders aus. In einem solchen Fall sorgt das Drucksteuerventil für eine optimal ausgewogene Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad und damit eine kontrolliertere und effektivere Bremswirkung.

Wie bei anderen Dual-Combined-Bremssystemen erhöht der kompakte, in die linke Bremszangenhalterung integrierte Sekundär-Hauptbremszylinder über ein Drucksteuerventil den Bremsdruck auf die Hinterradbremse als Reaktion auf die Betätigung der Vorderradbremse und das damit verbundene Mitdrehen der linken Bremszange. Das Ergebnis ist eine sanft progressive Bremswirkung, die zunächst stärker auf die Vorderradbremsen konzentriert

ist und sich dann allmählich auch am Hinterrad aufbaut, wenn die Situation es erfordert.

Insgesamt gestatten diese beiden Systemeigenschaften eine für sportliches Fahren angemessenere Verteilung der Bremskräfte. Somit wird einerseits einer breiteren Palette von Fahrern mit unterschiedlichster Erfahrung eine hohe Verzögerungsrate ermöglicht, andererseits aber auch eingefleischten, von ihren eigenen Bremsfähigkeiten überzeugten Motorradfans eine vertrautere Bremscharakteristik geboten.

Neues Antiblockiersystem

Im Jahr 2002 geht die VFR erstmals mit zwei Modellversionen an den Start. Die Standardversion verfügt über alle zuvor beschriebenen technischen Merkmale, während die neue VFR-ABS noch einen Schritt weiter in Richtung ultimative Kontrolle und Fahrkomfort geht.

Die Modellbezeichnung macht es bereits deutlich: der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Modellen ist das Antiblockiersystem der VFR-ABS. Wie bei der diesjährigen Gold Wing und der neuen Pan-European ABS für 2002 kommt auch bei der VFR-ABS die neueste und damit kompakteste und gewichtsärmste ABS-Version zum Einsatz. In Verbindung mit dem Dual-Combined-Bremssystem sorgt es für ein in der Sporttourer-Klasse bisher unerreichtes Niveau von Bremskomfort und Zuverlässigkeit.

Das System nimmt kleinste Reifenschlupftendenzen beim Bremsen wahr. In einem solchen Fall durchlaufen die leichten, motorbetriebenen Modulatoren auf Befehl der hochpräzisen elektronischen Steuereinheit mit einer solch hohen Geschwindigkeit eine präzise berechnete Serie von Schritten (Druck verringern, halten, erhöhen), dass viele Fahrer die Aktivierung des ABS-Systems nicht einmal bemerken werden.

Ein weiteres Merkmal, das nur bei der ABS-Version der VFR zu finden ist, ist das praktische Einstellrad für den Hinterradstoßdämpfer. Damit lässt sich die Vorspannung des Federbeins rasch und einfach an die jeweiligen Fahrsituation anpassen - ob sportliches Solofahren auf kurvigen Strecken oder lange Touren mit Beifahrer und Gepäck.

Ausstattung

Honda Ignition Security System (H.I.S.S.)

Ausgestattet mit der neuen H.I.S.S.-Diebstahlsicherung lässt sich die VFR nur mit den beiden Originalschlüsseln starten. Da das Honda Ignition Security System die Maschine über die elektronische Steuerung der Zündanlage sperrt, ist sie auch durch Kurzschließen oder Austauschen des Zündschlosses nicht zu starten. So wird wirkungsvoll verhindert, dass Unbefugte einfach aufsitzen und wegfahren.

Wie bei der CBR1100XX Super BlackBird verfügt das System zusätzlich über eine rote LED in den Anzeigeelementen, die zur optischen Abschreckung potentieller Langfinger 24 Stunden lang alle 2 Sekunden blinkt. Anschließend schaltet sie sich automatisch ab, die Diebstahlsicherung bleibt jedoch vollständig aktiviert. Ein großer rautenförmiger H.I.S.S.-Aufkleber auf dem Kraftstofftank weist gut sichtbar auf die Ausstattung der Maschine mit dieser wirkungsvollen Diebstahlsicherung hin.

Aufsteckbare Soziussitzabdeckung

Einfach aufgesteckt und damit fest am Sitz verankert wird die farblich passend abgestimmte Soziussitzabdeckung, die durch ihr schlankes Design den sportlichen Charakter der VFR unterstreicht. In dem kompakten Staufach unter dem Sitz findet ein handelsübliches Bügelschloss Platz (als Zubehör erhältlich).

Zubehör

Auch für die neue VFR gibt es eigens von Honda Access Corporation entwickeltes Originalzubehör, das den Fahrspaß und die Touringqualitäten der Maschine noch weiter steigert. Das Angebot umfasst unter anderem:

- Ein spezielles aerodynamisches, farblich abgestimmtes Kofferset (35 Liter) und dazu passende Innentaschen mit praktischen Riemen.
- Ein großvolumiges 45-Liter-Topcase mit Schnellverschluß für den robusten anschraubbaren Gepäckträger.
- Eine höhere Verkleidungsscheibe, die größeren Fahrern besseren Schutz gewährt.
- Eine zusätzliche Alarmanlage, die auf Bewegung und Vibrationen reagiert.
- Einen praktischen Tankrucksack für Reisezubehör.
- Beheizte Handgriffe für Fahrten bei kalter Witterung.
- Ein robustes U-Schloß, das in einer dafür vorgesehenen Halterung unter der Sitzbank problemlos mitgeführt werden kann.
- Eine wetterfeste Schutzhaube zum Abdecken des Motorrades.

Technische Daten

VFR (ED-Typ)

Motor	Flüssigkeitsgekühlter 90°-V4-Viertaktmotor, DOHC, 16 Ventile, V-TEC
Bohrung × Hub	72 × 48 mm
Hubraum	782 cm ³
Verdichtung	11,6 : 1
Gemischaufbereitung	Elektronische Kraftstoffeinspritzung mit 3-Wege-Katalysator
Max. Leistung	78 kW/10.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	77 Nm/8.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Zündung	Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit Zündkennfeld
Starter	Elektrostarter
Getriebe	6 Gänge
Endantrieb	O-Ring Kette
Abmessungen (L×B×H)	2.118 × 735 × 1.190 mm
Radstand	1.457 mm
Sitzhöhe	805 mm
Bodenfreiheit	130 mm
Tankinhalt	22 Liter
Felgen	Vorn Leichtmetallgussfelgen mit sechs U-Profil-Speichen Hinten Leichtmetallgussfelgen mit fünf U-Profil-Speichen
Bereifung	Vorn 120/70ZR17 (58W) Hinten 180/55ZR17 (73W)
Radaufhängung	Vorn 43-mm-Ø-Kartuschengabel mit HONDA-Multi-Action-System (H.M.A.S.) und stufenlos einstellbarer Vorspannung, 109 mm Federweg Hinten Schwinge mit Pro-Link-System, H.M.A.S.-Federbein mit 7facher Vorspannung und stufenlos einstellbarer Zugstufe, 120 mm Federweg
Bremsen	Vorn Kombiniertes Bremssystem Dual-CBS, 296-mm-Ø-Doppelscheibenbremse mit Dreikolbenbremszangen und Sintermetallbremsbelägen Hinten Kombiniertes Bremssystem Dual-CBS, 256-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Dreikolbenbremszange und Sintermetallbremsbelägen
Trockengewicht	223 kg

Alle Angaben entsprechen dem zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen. Änderungen vorbehalten.

Technische Daten

VFR-ABS (ED-Typ)

Motor	Flüssigkeitsgekühlter 90°-V4-Viertaktmotor, DOHC, 16 Ventile, V-TEC
Bohrung × Hub	72 × 48 mm
Hubraum	782 cm ³
Verdichtung	11,6 : 1
Gemischaufbereitung	Elektronische Kraftstoffeinspritzung mit 3-Wege-Katalysator
Max. Leistung	78 kW/10.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	77 Nm/8.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Zündung	Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit Zündkennfeld
Starter	Elektrostarter
Getriebe	6 Gänge
Endantrieb	O-Ring Kette
Abmessungen (L×B×H)	2.118 × 735 × 1.190 mm
Radstand	1.457 mm
Sitzhöhe	805 mm
Bodenfreiheit	130 mm
Tankinhalt	22 Liter
Felgen	Vorn Leichtmetallgussfelgen mit sechs U-Profil-Speichen Hinten Leichtmetallgussfelgen mit fünf U-Profil-Speichen
Bereifung	Vorn 120/70ZR17 (58W) Hinten 180/55ZR17 (73W)
Radaufhängung	Vorn 43-mm-Ø-Kartuschengabel mit HONDA-Multi-Action-System (H.M.A.S.) und stufenlos einstellbarer Vorspannung, 109 mm Federweg Hinten Schwinge mit Pro-Link-System, H.M.A.S.-Federbein mit hydraulisch einstellbarer Federvorspannung und stufenlos einstellbarer Zugstufe, 120 mm Federweg
Bremsen	Vorn Kombiniertes Bremssystem Dual-CBS mit ABS, 296-mm-Ø-Doppelscheibenbremse mit Dreikolbenbremszangen und Sintermetallbremsbelägen Hinten Kombiniertes Bremssystem Dual-CBS mit ABS, 256-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Dreikolbenbremszange und Sintermetallbremsbelägen
Trockengewicht	227 kg

Alle Angaben entsprechen dem zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen. Änderungen vorbehalten.