



VI HAR TESTET HONDA **VFR1200F**



- YAMAHA V-MAX
- H-D WIDE GLIDE
- BMW S1000RR

- TRENDSETTEREN
- NORGE RUNDT
- KLASSIKEREN
- BRUKTTIPS
- NYHETER
- TRIAL

Pris kr 49,-

INTERPRESS NORGE



www.mc-avisa.no

**MYE REISESTOFF: 13 SIDER MC-TURER
BSA ROCKET/TRIUMPH TRIDENT/MÜNCH MAMMUT**

Vi har kjørt den nye Honda VFR 1200 F



TRIVELIG HØYHASTIGHETSTOURER: Tilsynelatende virker VFR massiv, men så snart man etablerer seg i sadelen, overbeviser den med fin balanse og smidige egenskaper. Den momentsterke V-fireren bidrar også til trivsel på tur. VFR er en utmerket høyhastighetstourer.

NÅ ER DEN STOR!

Mange har ventet lenge på nye VFR. Når Honda omsider kommer med den, er forventningene skrudd i været. Klarer VFR 1200 å innfri de skyhøye forventningene?

■ Tekst: Jon Asgeir Lystad
 ■ Foto: Honda/Jon Asgeir Lystad

Ryktene om en ny VFR har floret lenge. De har hatt mange former. De mest spekulative har gått i retning av en motor basert på Hondas MotoGP-racer. En V-femmer med ekstreme ytelser. I den senere tid har det versert rykter om en V-firer der to av sylindrene kobles ut under lav belastning. En konseptmodell, som Honda viste frem for et år siden, nørte opp under spekulasjonene. Prototypen, som skulle indikere hvilke planer Honda hadde for en kommende V-4-modell, var ekstremt futurisk. Ikke rart at forventningene ble skrudd i været. Antageligvis var det noen som ble skuffet da Honda presenterte VFR 1200. Den hadde ikke noen av de høyteknologiske motorløsningene som ryktene bar bud om. Ikke engang VTEC hadde den. Tilsynelatende var det snakk om en konvensjonell sykkel med tradisjonelle løsninger. Når man går VFR 1200 nærmere etter i sømmene, er det imidlertid ingen grunn til å hevde at Honda er konvensjonelle. Tross

manglende hi-tech-nyvinninger, har Honda mobilisert all sin tekniske kompetanse for å føre VFR-konseptet et hakk videre. Bare for å ta noe, kan vi nevne at de fremre sylindrene er plassert på hver side av det bakre sylindereparet. Dermed blir motoren smalere i bakkant, hvilket er positivt for utformingen av førerplassen. I motsetning til tidligere VFR-modeller, er 1200 også utstyrt med kardang. Honda har imidlertid valgt en løsning der drivakselen ikke ligger på linje med svingarmsopplagringen. I opplagringspunktet befinner drivakselen seg litt lavere, hvilket skal eliminere kardangreaksjonen. Utformingen av kåpa, med innvendige paneler for å styre luftstrømmen, skal bidra til bedre komfort og mer effektiv kjøling av motoren. VFR 1200 er spekket med innovative løsninger som vi ikke har sett på andre sykler.

Lovende inntrykk

Vi hadde gleden av å stifte bekjentskap med VFR i Spania i månedsskiftet november/desember. Et bekjentskap som dessverre ble avbrutt av et forrykende regnvær

før vi fikk satt de sportslige kvalitetene skikkelig på prøve. Før vi skulle ta fatt på de spanske fjellveiene, åpnet nemlig himmelen seg fra sin verste side. Det å leke Valentino Rossi på slikt føre, fremsto som ren hasard. Vi fikk imidlertid inntrykk av sykkelens karakter og bekvemmeligheter. Et inntrykk som i høyeste grad må sies å være lovende.

Når vi etablerer oss i sadelen på VFR, slår det oss umiddelbart at den er velbalansert. På papiret kan den virke massiv og tung, men det er forskjell på teori og praksis. VFR 1200 virker slett ikke så massiv som de tekniske dataene bærer bud om. Gunstig tyngdepunkt, fin utforming av tank/sete og god posisjonering av styret gjør VFR til en lethåndterlig motorsykkel. Den smidige og momentsterke motoren gir også sitt bidrag til at sykkelens funksjoner virker veldig fint i byen.

Ute på den åpne landeveien briljerer den med en komfort som er godt i overkant av det vi er vant med på sporty sportstourere. Lavt plasserte fothvilere og behagelig vinkling av styret bidrar til at sittestillingen er



INNVENDIGE PANELER: De innvendige kåpepanelene, som munner ut på baksiden av kåpa, gir bedre kontroll med luftstrømmen rundt motor og fører.

Vi har kjørt den nye Honda VFR 1200 F



IMAGE-SYKKEL: Større og sterkere motor, innovativ design og kompakt konstruksjon gjør VFR 1200 til en spennende sportstourer. En sportstourer som skal videreføre og heve VFR-imagen og skaffe Honda et solid fotfeste i den mest sporty delen av sportstouringmarkedet.

Når man går VFR 1200 nærmere etter i sømmene, er det imidlertid ingen grunn for å hevde at Honda er konvensjonelle.

bekvem. Bekvemmelighetene underbygges av det brede setet. Polstringen er riktignok ganske fast, men setet har en utforming som gir god komfort. Etter 15 mil nonstop, følte vi ikke antydning til tresmak. Kåpa gir også sitt bidrag. Faktisk kan vi ikke huske å ha opplevd en sporty kåpe som fungerer så bra, komfortmessig sett. Fartsvinden sendes jevnt og turbulensfritt rundt hjelmen. Den spesielle kåpeutformingen, med innvendige paneler, bidrar også til en effektiv beskyttelse av overkroppen. Selv med blafrende og omfangsrrike tekstilklær, kan man holde høy marsjfart over lange distanser. Faktisk byr VFR på avslappende velvære i 160 km/t. Hondas påstander om at kåpeutformingen skal bidra til høyere komfort, er definitivt ingen overdrivelse.

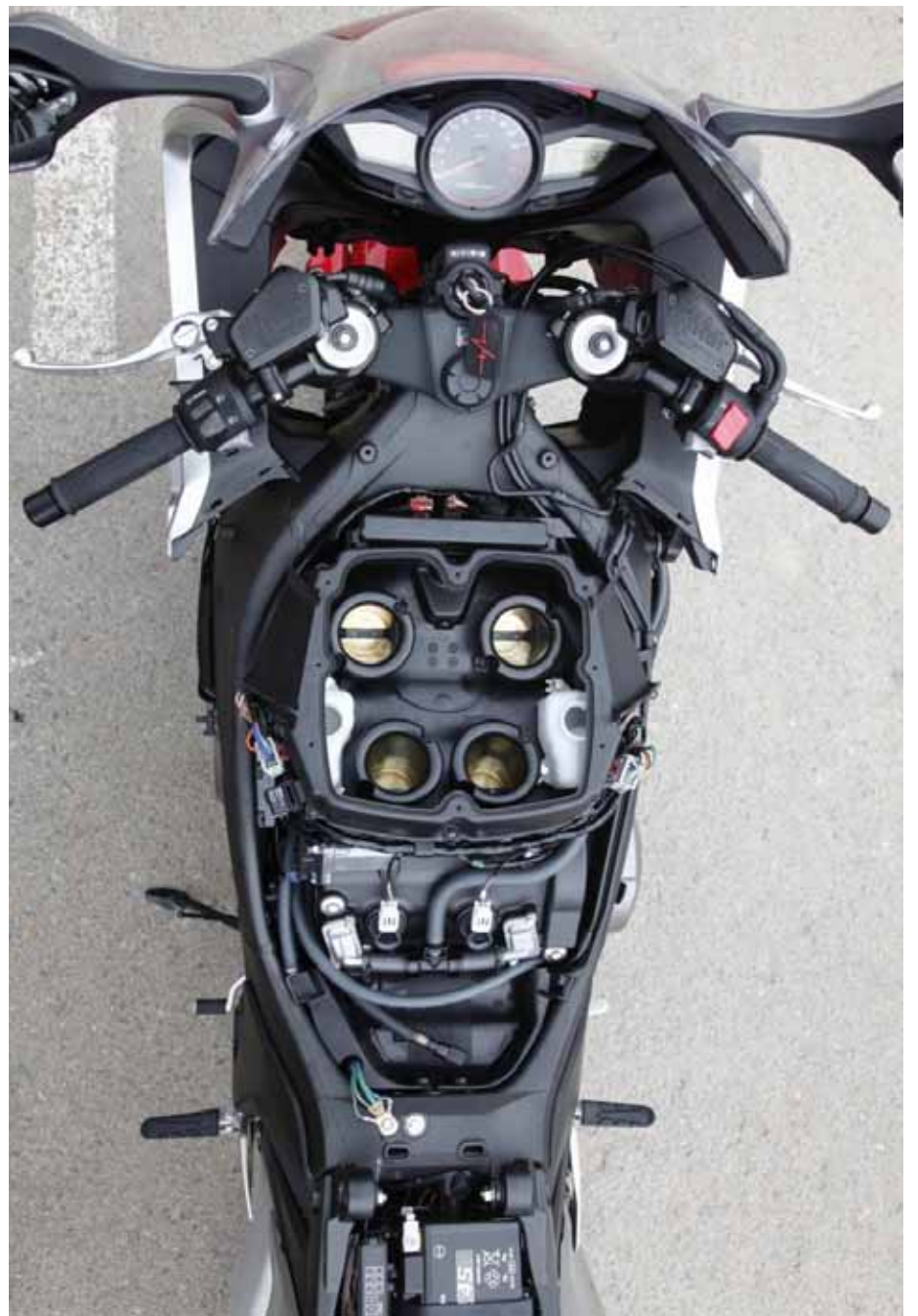
Fin motorveijager

Motoren er også en vesentlig bidragsyter til at VFR er en fin motorveijager. Den er nemlig sterk. Allerede fra et par tusen omdreininger drar den bra. V-fireren er også ekvipert med en presis girkasse med korte pedalbevegelser. Akkurat som Honda lover, er drivverket blottet for kardangtypiske reaksjoner. Den myke og presise kraftoverføringa innfrir våre sportslige forventninger. Det føles som å kjøre med kjede. Motorens myke og vibrasjonsfrie gange skal også nevnes. I motsetning til mange rekkefirere, som gjerne leverer irriterende høyfrekvensvibrasjoner på gitte turtall, er

VFR-motoren myk over det hele. Som V-firer har den også den avstressende gangen som gjør at turtallet føles lavere enn det egentlig er. Det skaper trivsel på tur.

Som nevnt fikk vi ikke utfordret VFR på de mest svingete fjellveiene. Følgelig skal vi være tilbakeholdne med å uttale oss om sportsegenskapene. Sykkelen sine fine balanse, den smidige atferden og den gode presisjonen bidrar imidlertid til at vi ikke finner grunn for å betvile Hondas påstander om at de har lagt stor vekt på de sportslige kvalitetene. Selv om den mangler R-syklens lekne dynamikk, føles den mer sporty enn de nærmeste konkurrentene. Ved et par anledninger, mer eller mindre ufrivillig, fikk vi også prøvd bremsene. Hondas ABS-bremser er ekstremt effektive.

VFR gir et lovende førsteinntrykk. I løpet av testen klarte vi ikke å avdekke ting som vi hadde ønsket annerledes. Det skal imidlertid sies at det forrykende regnværet førte til at man ble skikkelig våt på hender og føtter. Selv om kåpa beskytter effektivt, evner den ikke å holde alle deler av kroppen tørr under vedvarende uvær. Honda har imidlertid laget ekstra beskyttelsespaneler for hendene som kan monteres på kåpa. Etter sigende skal de fungere godt i regn. Apropos funksjon, vi var heller ikke fortrolige med plasseringen av blinklysbyteren. Den har byttet plass med hornet, med den følge at det er fort gjort å skyve hornknappen når man skal blinke. En ubetydelig detalj som



SÆRT SYLINDERARRANGEMENT: Sylinderrangementet, der det fremre sylindereparet er plassert på yttersiden av det bakre, gjør motoren smalere i bakkant. Det bidrar til at føreren sitter med mer samlede ben. Det gir bedre «feeling» med sykkelen.

Vi har kjørt den nye Honda VFR 1200 F



MYK KRAFTOVERFØRING: Drivakselen munner ut av motorblokka på undersiden av svingarms-opplagringen. Dette skal eliminere kardangreaksjonen. Drivlinja har også flere rykkutjevner som skal gjøre kraftoverføringen myk.

Selv om den mangler R-syklens lekne dynamikk, føles den mer sporty enn de nærmeste konkurrentene. Ved et par anledninger, mer eller mindre ufrivillig, fikk vi også prøvd bremsene. Hondas ABS-bremser er ekstremt effektive.



TRADISJONELL: Instrumenteringen er tradisjonell, med mekanisk turteller og digital tilleggsinformasjon.

man venner seg til, men vi skjønner ikke helt poenget. Når vi er inne på temaet, nevner vi også varmhåndtakene. Holkene selges som ekstrautstyr for kr 3.600,-, men her til lands burde det vært standard. Selv i Spania fryser man på hendene når været slår seg vrangt...

Vokst seg stor

Honda har lagt mye arbeid i å lage en sykkel som viderefører og hever VFR-imaget. En sporty sykkel som også fungerer på tur. Vi kan i hvert fall skrive under på at komforten er god. Den har også fått en motor som byr på mye moro – sportslig sett. Det som ikke er fullt så moro, er prisen. Den er riktignok ikke mye dyrere enn BMW K 1300S, men i VFR-perspektiv er prisen stiv. Den koster nesten 100.000,- mer enn 800-versjonen. Selvsagt må statens avgiftshunger ta en del av skylda. Når både slagvolum og effekt økes med 50%, vet myndighetene å ta seg betalt. Spørsmålet er om den er verd 270.000. –Tja, si det. Hvis vi skulle valgt en ny sportstourer til over en kvart million, ville vi antageligvis falt ned på VFR. Om den ikke er påtagelig bedre enn den nevnte tyskeren, har den én ting som ingen andre sportstourere kan slå i asfalten med. Nemlig den gromme og avstressende V4-gangen. Siden lanseringen, for en mannsalder siden, har Hondas fire-sylindrede V-motor vært en vesentlig bidragsyter til VFR-suksessen. En bidragsyter til at VFR, tross mindre slagvolum enn konkurrentene, har satt standarden i klassen. Vi er overbevist om at den vil beholde denne posisjonen. Nå har den nemlig vokst seg stor!

TEKNISKE DATA HONDA VFR 1200F

Motor/kraftoverføring

Fire-sylindret, vannavkjølt V-motor, Sylindervinkel 76,4 grader, Slagvolum 1.237 cc Boring x slag 81 x 60 mm, Kompresjon 12 : 1, Oljereservoar 4 liter, Elektronisk drivstoffinnstrøytning, Elektrisk 12V/12 Ah 560W, Effekt 172 hk/10.000 omdr., Dreiemoment 129 Nm/8.750 omdr., Kraftoverføring Våtclutch/6-trinns girkasse/kardang

Chassis

Alubox-ramme, Fjæring foran 43 mm USD-gaffel m/justerbar fjærforspenning 120 mm vandrings, Fjæring bak singeldemper m/justerbar fjærforspenning og returdemper 130 mm hjulvandrings, målt ved hjulaksel, Brems foran doble skiver Ø 320 mm m/seks-stemplede kalipre, Brems bak enkel skive Ø 276 mm m/to-stemplet kalipre, Dekk foran: 120/70-ZR17, Dekk bak: 190/55-ZR17, felg foran 3,50x17 Felg bak 6,00x17

Mål og vekt

Kjørekklar vekt 267 kg, Akselavstand 1.545 mm, Lengde 2.250 mm, Gaffelvinkel 25,5 grader, Etterslep 101 mm Sittehøyde 815 mm (800 mm setefinnes som tilbehør), Tankvolum 18,5 liter

Målinger

Turtall 100 km/t (6. gir) 3.500 omdr.

Greit å vite

Grunnpris Kr 268.900,- Farger candyrød, sølv metallic, perlemorhvit

