

SUPERSPORT PÅ 1. KLASSE

Honda innfører begrepet »Road Sport« med nye VFR1200F. Vi snakker om tung supersport med et snev av komfort.



»VFR1200F ER EN
BETYDELIG MER
SPORTSLIG SYKKEL
ENN MAN SKULLE TRO«

Jeg fryktet at racingdress var overkill til **kjøring av en F-modell**. Men det skulle vise seg å være perfekt dresscode på **svingete fjellveier**.

DE FEM MILENE fra Marbella, like ved Gibraltar, og opp til landsbyen Ronda er en eneste sammenhengende roadracingbane, med kurver tettere enn noen steder og asfalt av ypperste kvalitet. Den 267 kilo tunge Hondaen danser oppover med pondus og høy presisjon. Det minner meg om en svær og elegant løve på vilt sprang over steppene på jakt etter byttet sitt. Vekten merkes, det kan vi ikke komme fra. Men et sportslig chassis, en overraskende offensiv kjørstilling og en voldsom sterk motor gjør dette til en fest.

Jeg angret ikke det spor på verken racingdress når både fotpinner og knær flørter betingelsesløst med spansk asfalt. VFR 1200 F er en betydelig mer sportslig sykkel enn det var grunn til å anta. Jeg så for meg en forvokst utgave av lillebror VFR 800 F, men fikk servert et beist av en 1200-kubikker med potensial til å knocke ut så vel etablerte høyfartstourere, som rendyrkede supersportmaskiner.

EN HELT NYUTVIKLET V4-motor er plassert midt i godteposen. Det ligger 30 år historie bak Hondas hjertebarn. I 1979 hadde NR 500 som førstemann V4-motor. Og vi kjenner alle historien om populære VFR750 og ikke minst Superbike-suksessen med RC30.

Motoren i VFR1200F har tekniske detaljer fra både Hondas motocrossere og MotoGP-maskiner. Det har bidratt til å skape en så kompakt motor som mulig. Og det første som slår meg når jeg setter meg på sykkelen er at den er imponerende smal i området hvor lår og knær omslynger rammen. Dette er en klar fordel på aktiv kjøring på svingete landevei. Føreren har bedre betingelser for å bevege seg på salen.

Imponerer gjør også de nye instrumentene. Det er noen i Japan som fortjener førsteklasses sake for arbeidet med layouten. I midten sitter den godt synlige turtallmåleren – som er omkranset av ett digitalt vindu på hver side. Enkelt, oversiktlig og vakkert.

Sistnevnte superlativ er fristende å ta i bruk når vi tar for oss designen. Linjene i fronten, på siden og tanken gir tydelige assosiasjoner til V4 Concept som Honda viste på den internasjonale messen i fjor. Den så ekstremt fremtidsrettet ut, men dagens VFR1200F virker svært riktig. Finnes det noe mer moderne i dag?

Selvfølgelig har Honda signert VFR1200F med deres eget vellykkede bremsesystem. Kombibremser og ABS er en gedigen suksess for Honda. Forbremsen har seks stempler og

Ny V4 med teknikk fra cross

SENTRERING OG MINIMALISERING av masse er et velkjent begrep på dagens moderne motorsykler. Honda forteller at de valgte en utradisjonell layout på V4-motoren. Man har valgt å samle de to bakre sylindrene, mens de to fremste er spredt mer fra hverandre. På Aprilia RSV4 har sylindrepårene samme avstand, men de to fremre er noe sideforskjøvet i forhold til de to bakre. Honda mener løsningen på VFR1200F gir best mulig plass i området ved beina i rammen.

Kombinasjonen med 78 graders sylindervinkling, det at man ikke behøver å utlikne for høyre/venstre sylinders parvise ubalanse og en 28 graders forskyving på veivakselen gjør det mulig å kvitte seg med en balanseaksel.

VFR1200F LEVERER mer enn 90 prosent av det maksimale dreiemomentet på 129 Newtonmeter ved 4.000 omdreininger



på motoren. Honda har lagt inn ekstra vibrasjonsdempere for å dempe grovvibrasjoner som ofte oppstår så lavt i registeret. Mer oppsiktsvekkende er det imidlertid at Honda-ingeniørene har latt seg inspirere av CRF-modellene (motocross) når de har designet toppen i motoren. VFR1200F benytter seg av Hondas patenterte UNICAM-systemet med enkel overliggende kamaksling. Også dette er gjort for å spare betydningsfull plass i et kritisk område i konstruksjonen,

altså der rammen omslynger toppen.

Kranken er også inspirert av CRF-crosserne, samt legendariske RC211V. Dette er et lukket system som reduserer kompresjonstap i sylindrene og som brukes for første gang på en gatemotorsykkel. Fordelelene er blant annet best mulig gassrespons og forbedret drivstofføkonomi.



provkörning HONDA VFR1200F



Kombibremser og ABS gir høy grad av sikkerhet både for mindre og mer erfarne førere. Bittet er helt fantastisk både framme og bak.

Enkelsving er lekkert og kardangen er vedlikeholdsfri. Si hva du vil om designet; moderne er den i alle fall!



Displayene viser bl.a. hastighet, drivstofforbruk og temperatur.



Lekker trompet som lager bedre musikk enn Mozart!



Hjertet. Toppen i V4-motoren er inspirert av crosserne til Honda.

Honda VFR1200F

Pris	268 900,-
Importør	Kellox AS Tlf: 64 97 61 00 www.kellox.no
Garanti	5 års garanti
Farger	Rød, sølv, hvit
Motor	V4, 4-takt, væskekjølt
Ventilmek.	4 vent/syl, OHC
Slagvolum	1237 cm ³
Boring/slag	81/60 mm
Kompresjon	12:1
Maks effekt	173 hk/10 000 rpm
Maks dr.mom	129 Nm/8 750 rpm
Innsprøyting	Elektronisk (PGM-FI)
Clutch	Våt flerplate
Antall gir	6
Sek. overføring	Kardang
Konstruksjon	Alu-ramme, enkelsving
Aks. avstand	1545 mm
Styrevinkel	25,5 grader
Forsprang	101 mm
Fjæring foran	43 mm, opp-ned gaffel
Fjæring bak	Progressiv enkeldemper
Salhøyde	815 mm
Forbrems	To 320 mm, 6-stempel
Bakbrems	276 mm, 2-stempel
Forhjul	120/70-17 tommer
Bakhjul	190/55-17 tommer
Tørrvekt	267 kg, kjøreklar
Bensintank	18,5 liter

Det enkle er ofte det beste



VFR1200F har hatt mye fokus på ergonomi. Honda fremhever at både lange og korte førere vil finne seg godt til rette på sykkelen. Modellen har hentet det beste fra segmentene naked, supersport og sporttouring. Resultatet er en svært sportslig landeveis sykkel, med et fast chassis, råsterk motor og store doser kjøreglede.



Et svært sportslig og stabilt chassis. Motoren har ekstreme krefter og et langt register. Glimrende brems.



Minimalt å utsette på modellen. Men de som forventer en ekte sportstourer blir skuffet.

»DEN DRAR GODT FRA 3 000 RPM«

to 320-millimeterskiver. Bittet er fabelaktig. Under den offensive kjøringen på fjellveiene bruker jeg bare pekefingeren til å kontrollere bremsen med. Følelsen er også god, men jeg må utvide med et par fingre ekstra når det blir snakk om hard nedbremsing. Funksjonen på bremsepedalen er også imponerende. Jeg trækker ned alt jeg makter med høyrefoten og den relativt tunge sykkelen stopper balansert og effektivt. ABS-systemet er svært diskret. I tillegg bremses et av stemplene på forbremsen sammen med alle stemplene bak. Det gir en glimrende bremsevirkning som jeg tror både erfarne og mindre erfarne førere vil elske. Få kan dette bedre enn Honda.

Men det bremses ikke altfor mye i kurvene opp mot Ronda. På de tre siste milene ligger jeg konstant i tredjegiret. Motoren drar godt i fra tre tusen rpm og opp mot rødstreken som starter på 10 000, er den voldsomt sterk. Jeg føler at den trives best i området rundt 7500 rpm. Slureclutchen merker jeg lite til under den aktive kjøringen. Jeg tester den ut noen ganger under fotograferingen, men det er ikke noe jeg forventer på en slik modell.

Både chassis og kjørestilling er betydelig mer sportslig enn jeg hadde forventet. Begge deler heller mer mot ren sport enn touring. Demperkomponentene oser høy kvalitet. Den 43 mm tykke forgaffelen imponerer mest. Sykkelen er svært presis og stabil i kurvene. Den ligger fjellstøtt og jeg opplever aldri at det er vanskelig å finne riktig linje i de raske kurvene. Forgaffelen ligger trolig ikke langt unna nivået til Firebladen. Den større vekten gjør dessuten sykkelen virkelig stabil gjennom kurvene. Bakdemperen er også svært sportslig og blir nesten en smule støtete i enkelte mindre ujevnheter i asfalten. Vi snakker faktisk svært sportslige egenskaper.

VFR1200F BLE ET overraskende bekjentskap. Hvis du er av den sportslige typen, men bare oppholder deg på landeveien, så er trolig VFR1200F et betydelig smartere valg enn en ren supersport som jo er bygget for banen. Med VFR1200F får du supersportkvaliteter, ispedd en orliten dose komfort i form av en kjørestilling du kan leve med og en motor som tilbyr store mengde kraft også i de lavere delene av effektregisteret. Det er atskillig mindre slitsomt enn turtallshysteriet. Hvis du søker lykken i sporttouring-segmentet kan det hende du blir like skuffet som småguttene som griner over bløte pakker på julaften. VFR1200F er ikke en tradisjonell sportstourer. Det er en Road Sport – altså sport for landeveien.

Jeg liker det like mye som »lappen« vil mislike det. ★