

www.motosclasicas80.com



motos clásicas



info@motosclasicas80.com



Honda VF 1000 F

Prueba

Fórmula Super V

Con la llegada de la nueva Honda VF 1000 F a los mercados mundiales, y la explosiva aparición de la versión «racing» VF 1000 R, la gama de motores en «V» de la nueva generación de Honda viene a sustituir definitivamente a los motores tetracilíndricos de cilindrada alta, o lo que es lo mismo, el relevo de las ya famosas CB 900 Bol D'Or.



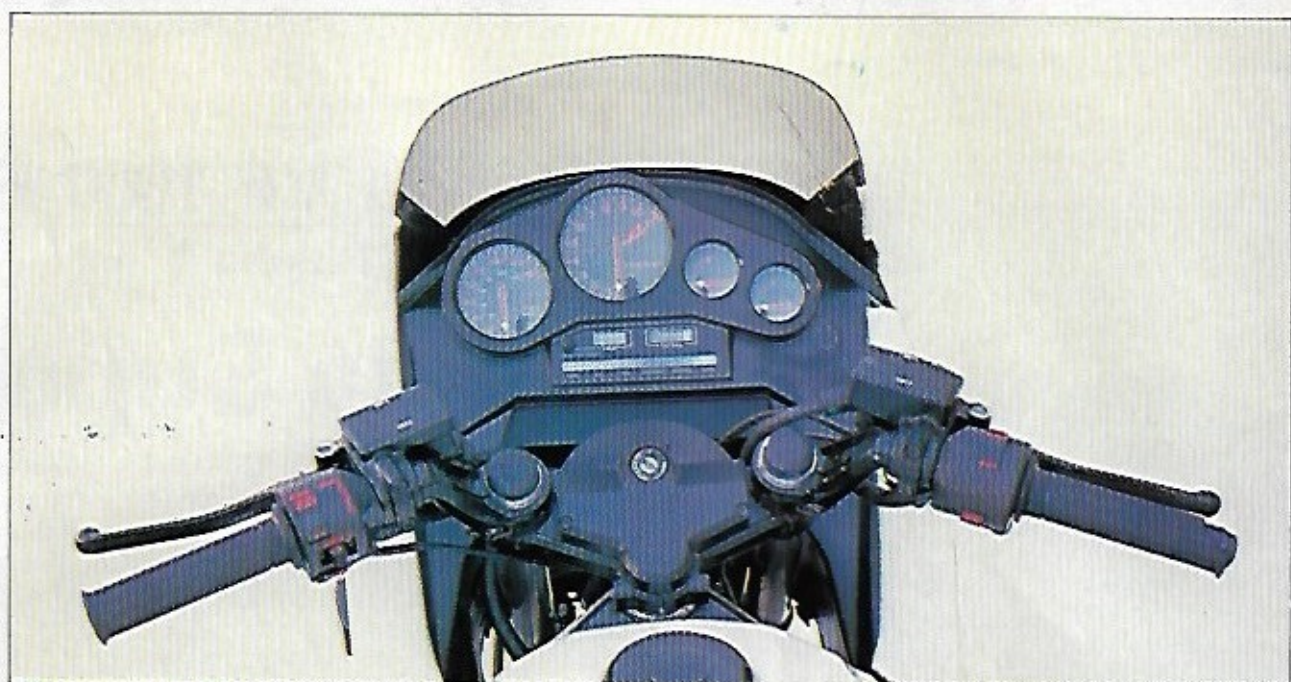
www.motosclasicas80.com

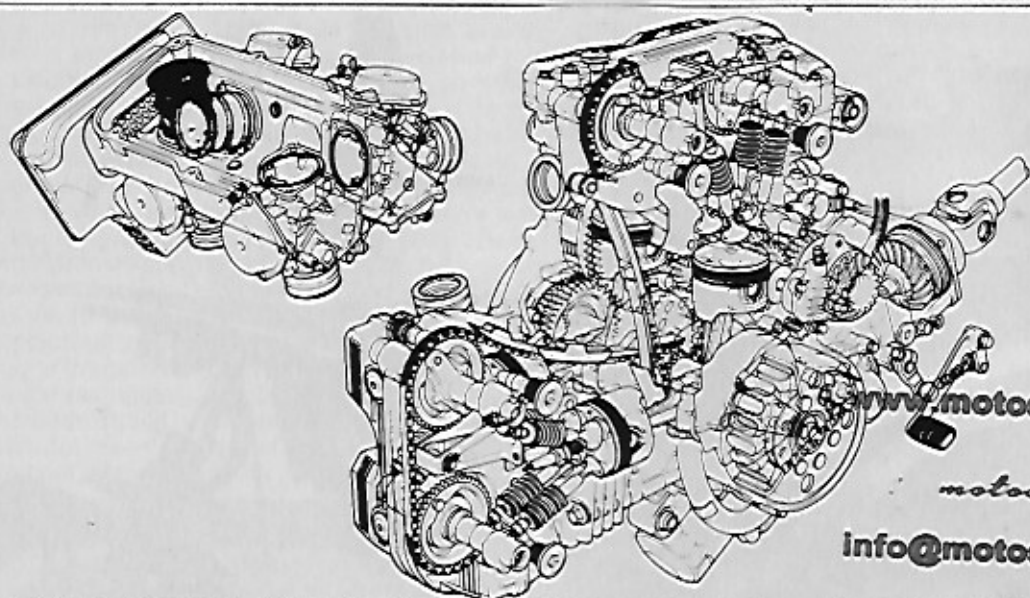

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Honda VF 1000 F

De aspecto externo similar a la VF 750 F, la nueva VF 1000 F viene a sustituir a las legendarias Bol D'Or. La instrumentación resulta realmente optimista y da una imagen de las pretensiones de esta VF: 260 km/h. en el velocímetro.





www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com

El motor de la VF 1000, básicamente el mismo de la 750 en el que se mantiene el embrague hidráulico y diferencial y la distribución por cadena. Las culatas son de cuatro válvulas, los carburadores Keihin de 36 mm. y la cilindrada total es de 998 c.c.

«**P**ROBLEMAS de neumáticos» murmuró Freddie Spencer en Daytona cuando tuvo que parar y dejar la moto de carreras más potente y grande de todos los tiempos a sus mecánicos en el box de la pista de Florida. Su Honda FWS 1000 tenía una cilindrada de 1024 c.c., de la que se había conseguido unos impresionantes 150 CV. Esa potencia había sido suficiente para mantener a raya a la Yamaha dos tiempos de Roberts hasta que los neumáticos no pudieron aguantar aquel esfuerzo la primavera de 1982.

A pesar de que Spencer tuvo que ceder antes del final de la carrera de Fórmula 1 frente a la Yamaha de Roberts, aquel monstruo sobre dos ruedas iba a figurar dentro del programa para la fabricación de una gama totalmente nueva: la serie VF.

La VF 750 fue la moto del año en muchos países y tanto ópticamente como en concepto estaba sacada de aquella Fórmula 1 de carreras de Daytona. Pero aquella moto era una «mil» y ha habido que esperar un año hasta que Honda se ha decidido a aumentar la cilindrada de las VF de fabricación en serie. Dos son los modelos bajo los que Honda nos presenta ahora esta nueva «mil».

• La VF 1000 R, que en Europa costará algo más de un millón de pesetas y que se fabricará en serie limitada. Su motor en V da una potencia de 130 CV y aunque los cárteres

no son de titanio y magnesio como en la versión oficial sino de simple aluminio, la distribución es por cascada de piñones como en la de Freddie Spencer.

• La VF 1000 F de esta prueba saldrá aproximadamente por 736.000 pesetas. Este motor, menos apretado y racing que el anterior conserva el sistema de distribución por correa dentada de sus hermanas VF 750, aunque ello no es problema, al igual que en las 750 para que el motor gire sin problemas hasta 10.500 r.p.m.

El motor de esta versión VF 1000 es realmente muy parecido al de la 750. Sin embargo, algunos componentes tuvieron que ser reforzados para poder soportar el esfuerzo de un aumento de cilindrada y potencia con respecto al modelo base. La cilindrada exacta es de 998 c.c. y se consiguen gracias a los cuatro grandes cilindros de 77 mm. de diámetro por los que discurren nuevos pistones con una carrera de 53,6 mm. (En la Honda VF 750 F el diámetro es de 70 mm. y la carrera 48,6 mm.) Hubo que modificar también los cárteres para dar cabida a los cilindros 7 mm. más altos y que reciben por el exterior la refrigeración líquida.

Para que los nuevos cilindros obtuvieran un mejor caudal de mezcla, la VF 1000 F ha recibido nuevas válvulas (mayor diámetro) impulsadas por un árbol de levas algo más puntiagudo y que dejan abiertas las válvulas algo más de

tiempos que en la otro modelo. Así, con unos carburadores algo más grandes, unos Mikuni de 34 mm., esta «mil» rinde 113 CV, 23 CV más que su hermana menor.

El embrague sigue manteniendo el mismo sistema «anti-hooping» que en la VF 750 F, es decir, un sistema diferencial que evita el bloqueo de la rueda posterior en caso de una brusca reducción. Es como un embrague doble, la mitad del cual se desengrana del primero al encontrar la rueda posterior una determinada resistencia a girar a su velocidad normal, lo cual sucede cuando reducimos de marcha bruscamente. Pero el incremento de potencia que debe soportar este embrague ha sido cuidado mediante el añadido de dos discos más con respecto a la versión 750.

En el apartado chasis, mientras se han mantenido las mismas cotas de dirección, se ha variado, sin embargo, todo el sistema de suspensión. La horquilla delantera viene ahora provista de barras de 41 mm., 2 mm. más que en la anterior versión. Esta misma horquilla iba asistida por aire en las 750, detalle que se conserva en esta, aunque se ha añadido la posibilidad de reglaje (tres posiciones) del hidráulico.

También en la suspensión posterior, con sistema Pro-Link, existen tres posibilidades de reglaje. Y al contrario que en la VF 750, el basculante es en este modelo de aluminio y debido al mayor tamaño del

neumático, el basculante es también más ancho. El neumático empleado es de las medidas 140/80 VR 17.

El chasis de sección rectangular rodea al motor por su parte superior, de la misma forma que lo hacía la 750, solo que este propulsor, algo más grande, cuelga más abajo, para mantener el centro de gravedad lo más bajo posible. Pero ello ha significado perder el espacio disponible en la 750 para la colocación del radiador inferior que se situaba justo delante del cárter. La única solución posible ha sido la de colocarlo dentro del semicarenado que va anclado fijo al chasis.

Se llegó a comentar de este motor más grande el que no podría girar tan alegremente como el 750. Pero ello no es cierto: a 10.500 r.p.m. empieza en el cuentavuellos la zona roja y en muchos aspectos, este nuevo motor recuerda a su hermana de menor cilindrada. Por ejemplo, en recuperación, la zona utilizable del cuentavuellos empieza casi con la misma escala. Sin que se produzca ningún vacío ni un cambio brusco de potencia, este motor puede girar muy arriba sin ningún amago de vibraciones. Por el sonido que produce a través de los dos escapes, se deja entrever un comportamiento realmente saludable, y cuando ya en marcha echamos una mirada al velocímetro nos damos cuenta de que no sólo suena bien, sino que también se trata de una moto con unas pres-

Honda VF 1000 F



Las dos nuevas superbikes de Honda. La VF 1000 R de la foto inferior da una potencia cercana a los 150 CV y lleva la distribución por cascada de piñones. En la VF 1000 F, dada la mayor altura del motor se ha situado el radiador inferior de la 750 anclado en el interior del semicarenado. El precio de ambas motos en Europa es de 730.000 pesetas para la VF/F y algo más de un millón para la VF/R.



taciones deportivas sorprendentes.

Lo más impresionante es la aceleración, sin ruidos mecánicos ni de escape. Pero acelera increíblemente en todas las marchas, limpiamente a la mejor insinuación del mando del gas. Cualquier mínima solicitud del acelerador recibe como respuesta un notable tirón hacia delante.

Los frenos naturalmente han debido acomodarse a las nuevas prestaciones de la VF. Tres discos con pinzas de doble pistón cumplen la misión como ya es habitual en las gamas altas de Honda y la dosificación, tanto delante como detrás es realmente óptima. En cuanto al peso, la VF 1000 F da en la báscula, en vacío, 233 kg. a los que deberemos añadir los 23 litros que caben en el depósito de gasolina, el aceite de motor y el líquido de los dos radiadores, con lo que fácilmente podemos situarnos en los 260 kg. en orden de marcha. Sin embargo, este peso ciertamente elevado, no se deja notar con la moto en marcha.

Esta VF 1000 se muestra «li-

gera» en los pasajes entre curvas enlazadas de trazado rápido aunque también en trazados angostos la moto permanece controlable. A pesar de la rueda delantera de 16 pulgadas apenas se nota su efecto en las curvas lentas y no es exageradamente nerviosa en curvas rápidas. Por desgracia, la sensibilidad en el tren delantero que acusan las motos con rueda delantera de 16 pulgadas no es excepción en esta VF, la que cualquier irregularidad del terreno hace vacilar en su trayectoria, siendo difícil, fuera de una pista realmente homogénea mantener siempre

consiguiendo que la VF 1000 no se halle tan lejos —si exceptuamos prestaciones— de la envidiable FWS de «Fast» Freddie Spencer con la que únicamente tiene en común la cilindrada y el concepto en cuanto a técnica se refiere. Pero se trata de una nueva moto que da por terminada una gloriosa generación con un no menos glorioso nombre: Bol D'Or. Las series CB 900 F y F2 tiene que dar paso ahora a la nueva raza de V4 con el sello Honda, una generación que ha cautivado durante un largo año a casi toda la Europa motociclista y que ahora tiene que

Ficha técnica

MOTOR: Tetracilíndrico en V a 90 grados, refrigerado por agua, cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas en culata, distribución mandada por cadena. Cilindrada, 998 c.c. (77 x 53,6 mm.) Relación de compresión: 10,5:1. Potencia máxima 113 CV a 10.000 r.p.m. Par máximo 9,3 mkg. a 8.000 r.p.m. Cuatro carburadores Keihin de 36 mm. Encendido electrónico, embrague multidisco en baño de aceite, mando hidráulico. Cambio de cinco velocidades.

CHASIS: Doble cuna, sección rectangular, horquilla delantera telescópica asistida por aire, con sistema mecánico anti-dive. Diámetro de barras 41 mm. Recorrido suspensión 155 mm. Amortiguador posterior sistema Pro-Link de 123 mm. de recorrido. Frenos: doble disco delante, 1 disco detrás. Ruedas, 120/80 V 16 delante, 140/80 VR 17 detrás.

MEDIDAS: Distancia entre ejes: 1500 mm. Longitud, 2210 mm. Altura asiento 820 mm. Peso en seco 233 kg. Capacidad depósito 23 litros. Reserva 4,2 litros.

una trayectoria prefijada. Es una típica característica de este tipo de ruedas.

El aumento de cilindrada (un cuarto de litro) no ha perjudicado en ningún aspecto a este motor V-4. Sus cualidades, su funcionamiento suave y sin ruidos, su admirable curva de potencia y su respuesta instantánea a la solicitud del mando del gas, permanecen invariables con respecto a la VF 750.

El chasis ha sabido soportar el aumento de potencia

empujar fuerte en los escapantes de las tiendas.

Y una vez más, Honda ha vuelto a encandilar a medio mundo con la versión «grande» de las VF haciéndola aparecer, al mismo tiempo, que la rápida y potente VF 1000 R, un auténtico caballo de carreras al que el precio de auténtica pura sangre hará desviar los ojos hacia su hermana civilizada, precisamente la VF 1000 F, la nueva Superbike de la fábrica del ala dorada. D.G.

COCHES Y MOTOS HONDA



C. DE SALAMANCA

Cea Bermúdez, 28

MADRID - 3

Nuevo antirrobo Abus al Molibdeno

EL DESAFIO DE ABUS

a sus imitadores



Construido en acero al Molibdeno, de perfil exagonal imposible de cortar por cualquier sistema. ABUS ha nacido para ser el más fuerte. ABUS, el primer y genuino antirrobo de arco.

Cia. Internacional de Promociones: Avda Meridiana, 354, 7ª planta
Tel (93) 312 00 61 (4líneas) - Barcelona 27

Lambretta

CAUCA

CONCESIONARIO EXCLUSIVO MADRID

29 años al servicio de la moto

LA MEJOR FINANCIACION

CAUCA

Madrid: San Bernardo, 76

Tfno: 445 13 40

Malaga: Héroes de Sostoa, 69

Tfno: 32 41 72