

HONDA VFR 750 F

//F// antástica



LA NUEVA VFR 750 F, LA HONDA "SPORT-TOURING" VERSIÓN 1990, ES CASI UNA -R-. DIRECTAMENTE DERIVADA DE LA RC-30, ES MUCHO MEJOR DEPORTIVA QUE SU ANTECESORA, PERO TAMBIEN MUCHO MEJOR MOTO DE TURISMO. Y A LA INVERSA. NO, NO ES UNA "R", PERO ES LA MEJOR DE LAS "F"...

Texto: Pere Casas
Fotos: José Codina

Para la VFR 750 F de 1990, su "sport-touring" de los inicios de la década, Honda ha abundado en su línea diferenciada de motocicletas propulsadas por motores en "V".

La firma Nº1 de Hamamatsu dispone del potencial suficiente para definir dos líneas de productos diferentes, destinadas en principio a sectores de mercado y filosofías distintas, y Honda intenta ofrecer para cada cosa lo suyo, aunque a menudo su gama llegue hasta a solaparse...

En su gama cuenta con 600, 750 y 1000 con las dos distintas motorizaciones, por no hablar de las "microcilíndricas" destinadas al los mercados interiores, en los que se puede escoger, por ejemplo, entre una NSR 250 R, la CBR 400 RR, y la VFR 250



RR, éstas dos movidas por motores de 4 cilindros en línea o en V respectivamente.

Hemos visto también ejemplares de otro modelo "in line", que no va a venir a España, la CBR 750 F... Pero para la gama media-alta de turismo sport, o sport turismo, Honda acaba de presen-



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

tar en nuestro país su nueva "V-4", la VFR versión 1990.

Honda cree a pies juntillas en los motores en V, especialmente para el sector en que deben aunarse prestaciones con amabilidad: el "F".

La firma ya dispone de una "RR" en activo, la RC-30, que ha ganado los dos

últimos títulos de Superbikes. Y además, por si quedaban dudas en cuanto a meter en gama un "buque insignia" deportivo y de carreras... ¿os habéis fijado en la NR 750 con pistones ovalados?

Aún así, la nueva "sport-touring" es más deportiva que su antecesora, pero

también... ¡más turística!

VFR 750 F, VERSION 90

Honda ha vendido más de 30.000 unidades de la VFR "F", y tal vez por eso se ha renovado totalmente aunque sin

perder de vista en absoluto sus líneas básicas.

Completamente nueva, la VFR ha tomado muy en cuenta las experiencias tomadas en competición con la RC-30 de la que adopta un diseño básico a parte ciclo similar, y un motor que ha sufrido una cura de adelgazamiento

compacidad en orden a mejorar el peso total del conjunto y ganar prestaciones...

Eso a pesar de que la moto cumple con los requisitos del "pacto de caballeros" que limita su potencia en la cifra política de los 100 CV.

La versión anterior ofrecía, según catálogo, 105 CV. a 10.500, y la que tenemos a nuestra disposición se queda justo en un centenar, pero a 500 vueltas menos.

Las cifras de par son similares, y tan sólo pierde medio kgm., y ello parece ser debido a que la moto cumple las cada vez más exigentes normas antipolución y anti-ruido exigidas por la CEE.

Sin embargo, las prestaciones generales han aumentado en mucho, porque el peso ha disminuido desde los "grandes" 242 kg... a una cifra de ¡216! kilos.

Definitivo.

La diferencia básica a nivel de motor se centra en la compacidad de las culatas. Ahora las 4 válvulas por cilindro son atacadas directamente por los árboles de levas, olvidando el sistema de empujadores hasta ahora tradicional desde los tiempos de las primeras VF.

Gracias a ello se han definido unos conductos de admisión de tiro casi vertical, por lo que el flujo que llega de los carburadores de 36 mm. entra directo a 52 grados.

Las pastillas de reglaje de válvulas,

además de eliminar ruidos mecánicos, logran espaciar los reglajes hasta unos intervalos de 36.000 km., según el libro de mantenimiento.

Y para lograr un motor más silencioso, se ha variado el diseño de los engranajes de la cascada de piñones hacia la culata.

CICLO

En la parte ciclo se ha intentado optimizar, sin variarla, la excelente ergonomía de la que ya disfrutaba su antecesor. El triángulo formado por estribas, asiento y manillar no se ha acusado, pero sí adelantado y bajado en el chasis gracias a que el motor ha sido resituado también a este nivel (34 mm. y 5.5 mm. respectivamente).

El total es ahora de mucho más reducidas dimensiones: la batalla pasa de 1.480 a 1.470 mm., con un ángulo de dirección menor también; 26 grados en contra de 27.5.

El chasis de doble viga de aluminio, tipo RC-30, coloca el manillar 33 mm. más adelantado y 40 mm. más bajo, y las estribas descienden 26 mm. y se adelantan 46, lo que ha permitido situar el centro de gravedad 12 mm. también más bajo y adelantarlo nada menos que 68 mm., en calidad de convertir la nueva VFR en una deportiva

"cargada" en el tren delantero de acuerdo con los cánones actuales.

La sección posterior del bastidor, también de aleación, se atomilla a los elementos de refuerzo de fundición, que aseguran la rigidez del chasis en la zona del eje de basculante y del eje de horquilla.

Y en la parte ciclo se han adaptado ruedas de "carreras", con llantas anchas y ligeras de 17 pulgadas, en las que se montan neumáticos de perfil bajo de última generación, en medidas "ad hoc" de 120/70 y nada menos que 170/60 17.

Los discos son nuevos también: 296 mm. con pinzas de 4 "pisotones" Nissin delante y 256 mm. detrás.

La horquilla Showa, por supuesto, es de 41 mm. de diámetro, con sistema hidráulico por cartucho, al estilo de la desarrollada para la RC-30.

El amortiguador trasero, fácilmente graduable en su precarga de muelle pero no en hidráulico, ataca mediante un sistema Pro-link progresivo el famoso monobrazo de aleación ya conocido en la "R", el Pro-Arm.

ESTETIC CENTER

Si el estilo permanece, la nueva VFR es mucho más bonita, ligera de líneas y armoniosa.

La moto es mucho más compacta... casi al nivel de una de las últimas "R", y es también mucho más baja y estilizada.

El faro es ahora de doble óptica, los intermitentes se han incorporado a los laterales del carenado, y los "retros" ofrecen más amplitud de visión.

Se ha eliminado la cúpula regulable en altura, y ahora el carenado tiene una entrada de aire bajo ella que dirige una corriente de aire por encima del casco del piloto, al estilo de la utilizada en la nueva Pan-European.

La pata de cobra ha sido cubierta, pero no se montan las útiles protecciones laterales de carenado al estilo de la CBR 1000.

Una buena novedad es que el tubo de escape, ahora un 4 e 1, incorpora un raccord flexible en su extremo final anterior al silencioso con terminación de aluminio, que permite levantarlo lo suficiente para la correcta extracción lateral de la rueda del monobrazo. Un sistema ingenioso, sin duda.

En la trasera, el asiento propone un colín-tapa de carreras y una solución limpia y cómoda para los agarramanos escamoteables para el pasajero...

"RACING"

Ya probamos la moto en Misano, durante su presentación mundial, y la verdad es que nos causó una excelente impresión.

Decíamos entonces que imaginábamos que la moto iría muy, muy bien en carretera. Bueno, ya podemos asegurar que es cierto, porque en nuestra prueba



Detalle del formidable basculante monobrazo Pro Arm, con la transmisión y freno integrados.



Complejísimos tablero de instrumentos inusual en una "R", pero perfectísimo para la VFR-F.



La horquilla está tarada un poco blanda para la potencia de los discos delanteros, pero cumple muy bien.



HONDA
VFR 750 F

HONDA VFR 750 F

CILINDRADA: 748 c.c.

POTENCIA: 100 CV/10.000 Rpm.

VELOCIDAD MAX.: 240 kms/h.

PRECIO: 1.399.000 Ptas.

LO MEJOR: Versatilidad

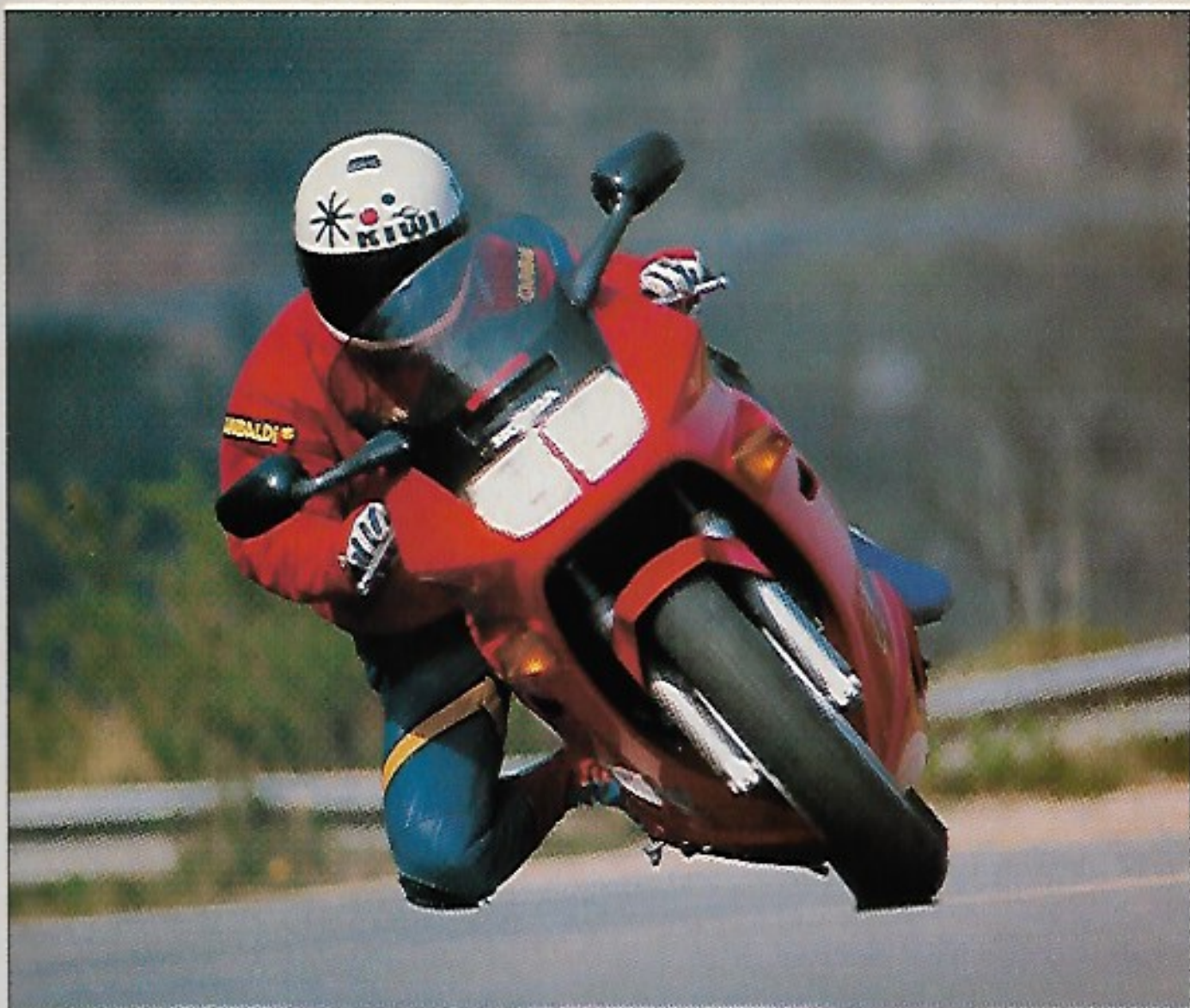
LO PEOR: Los neumáticos

PRESTACIONES

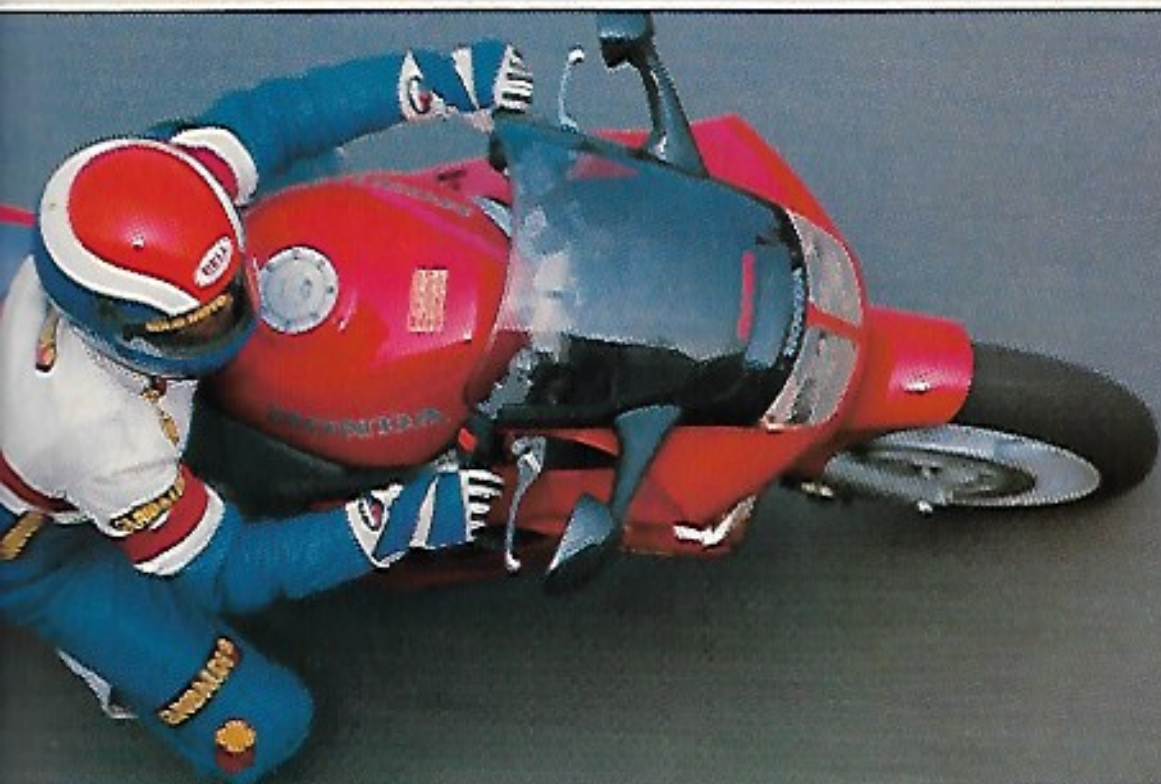
VELOCIDAD MAXIMA (kms/h)	Agachado 240	Erguido 235
ACELERACION (seg) SALIDA PARADA	400 m. 11.6	1.000 m. 21.9
FRENADA (Metros)	A 50 kms/h. 9	A 100 kms/h. 33
RECUPERACION (seg)	100 metros	200 metros
Desde 50 km/h. en 6ª.	5.1	8.5
Desde 50 km/h. en 5ª.	4.7	8.0

CONSUMOS (Litros/100 kms.)

CIUDAD	4.5	
CARRETERA	100 kms./h.	Deportiva
	8.3	8.7
AUTOPISTA	120 km/h	150 km/h
	4.3	6.7



motociclismo
Info@motociclismo.com



HONDA VFR 750 F



la hemos comparado muy directamente con modelos "R" claramente más deportivos, como la Kawa ZXR y la Suzuki GSX R 750, y hemos llevado las tres en las mismas circunstancias y las mismas carreteras...

No, la VFR no es una "R"... pero casi. No es tan ligera, no es tan rápida, no es tan ágil, no es tan radical... pero por el contrario, es fácil, cómoda y estable, y tiene un motor excelente.

En el circuito nos demostró superar totalmente a su antecesora, una moto ya de por sí brillante.

Con ella rodamos rápido y seguro en Misano, y la verdad es que tan sólo echamos en falta una mayor distancia al suelo de estriberas, unas suspensiones un pelín más rígidas (aunque siempre pueden reglarse a conveniencia de pilotos más agresivos y tumbadas al límite en pista cerrada)... y una muy ligera curva de adelgazamiento.

La potencia nos pareció muy bien escalonada teniendo en cuenta que no podía superar los limitados 100 CV.

LA HONDA VFR 750 F'90 FRENTE A SUS RIVALES

Marca y modelo	Motor	Diám.X Carr.	Cubicaje	Potencia máx.	Par máximo	Sus. del.	Sus. trasera	Freno del.	Freno tras.	Peso	Precio
Honda VFR 750 F'90	4 T 4 VL 90 DOHC 16 LC	70,0 x 48,6 x 4	748,0	100,0/10.000	7,45/9.500	Hor./140	MonoPro Link/130	2 discos 296	Disco 256	210	1.399.000
Honda VFR 750 R RC-30	4 T 4 VL 90 DOHC 16 LC	70,0 x 48,6 x 4	748,0	112,0/11.000	8,8/9.000	Hor./130	MonoPro Link/105	2 discos 310	Disco 220	185	2.250.000
Kawasaki ZXR 750 Stinger'90	4 T 4 LT DOHC 16 LC	68,0 x 51,5 x 4	748,0	115,0/11.000	7,90/9.500	Hor./140	Uni Trak/140	2 discos 310	Disco 230	201	1.369.000
Suzuki GSX R 750	4 T 4 LT DOHC 16 Air-Oil	70,0 x 48,7 x 4	749,0	116,0/11.000	7,97/9.500	Hor./120	Full Floater/136	2 discos 310	Disco 230	193	1.485.000
Yamaha FZ 750	4 T 4 LT DOHC 20 LC	68,0 x 51,6 x 4	749,0	107,0/10.500	8,0/8.250	Hor./140	Monocross/132	2 discos 280	Disco 267	208	1.281.900

FICHA TECNICA

Honda VFR 750 F

MOTOR

Tipo: 4 cilindros, 4 tiempos, refrigerado por líquido, en "V" longitudinal a 90 grados. **Distribución:** Por cascaca de piñones, DOHC en cabeza, directamente sobre válvulas. 4 Válvulas por cilindro. **Diámetro x carrera:** 70 x 48.8 mm. **Cilindrada:** 748 cc. **Compresión:** 11.0 a 1. **Potencia máxima:** 100 CV a 10.000 rpm. **Zona Roja:** 11.500 rpm. **Par máximo:** 7.45 kgm. a 9.500 rpm. **Alimentación:** 4 Keihin VD 36 mm. **Lubricación:** Carter húmedo y bomba trocoidal. **Puesta en marcha:** Arranque eléctrico.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: engranajes. **Embrague:** Multidisco en aceite. **Transmisión secundaria:** Por cadena. **Caja de cambios:** 6 relaciones.

PARTE ELECTRICA

Generador: 350 W. 12 V. **Batería:** 12 V. 24 Ah. **Encendido:** Electrónico. **Faro:** Doble. **Ráfagas:** Largas y cortas.

RUEDAS

Llantas: Aleación ligera, 17 pulgadas. **Neumáticos:** Bridgestone Radial 120/70 ZR 17 y 170/70 ZR 17.

FRENOS

Delante: Doble disco de 296 mm. con pinza Nissin de 4 pistones. **Detrás:** Simple disco de 256 mm. con pinza Nissin de 2 pistones. **Pastillas freno:** Semimetálicas.

CHASIS

Tipo: Aluminio doble viga en U, con refuerzos de fundición en eje basculante y pipa de dirección. **Basculante:** Pro-Arm monobrazo de aleación. **Angulo columna dirección:** 24 grados. **Suspensión delantera:** Horquilla Showa con barras de 41 mm regulable y con 140 mm. de recorrido. **Suspensión posterior:** Monoamortiguador progresivo regulable con 130 mm. de recorrido y bieletas Pro-Link.

DIMENSIONES Y PESO

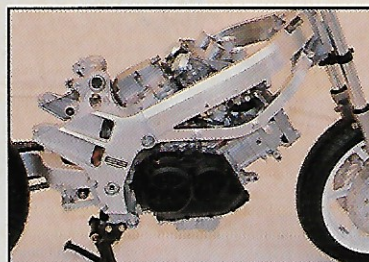
Largo total: 2.180 mm. **Anchura total:** 700 mm. **Altura total:** 1.180 mm. **Altura asiento:** 800 mm. **Distancia entre ejes:** 1.470 mm. **Distancia al suelo:** 170 mm. **Peso en vacío:** 212 kg. **Peso en orden de marcha:** 235 kg. **Relación potencia:** 2.12 kg./CV.

CAPACIDADES

Depósito gasolina: 19 litros. **Reserva gasolina:** 3 litros.



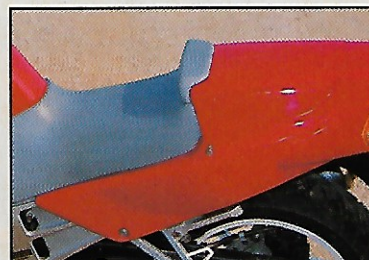
Detalle de las agarraderas retráctiles para el posible pasajero de la deportiva y turística Honda.



El chasis y motor se han optimizado tomando como imagen a la superdeportiva RC-30.



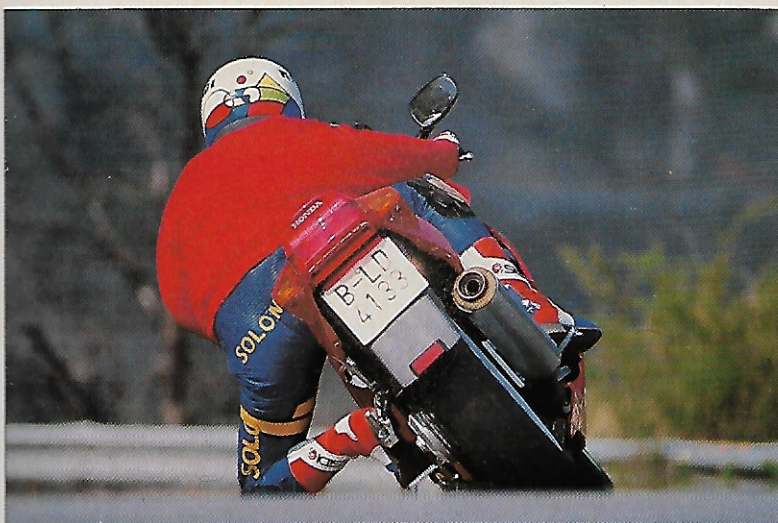
Detalle del caballete lateral carenado para no romper la estética de la moto. Todo un detalle.



Así queda el asiento tras colocarle la tapa que lo convierte en monoplaza.



Doble óptica separada y una cúpula un tanto baja para los mayores de 1,75, rematan el frontal del carenado.



Son "únicamente" 100 CV, pero son caballos en "V-4", en "uve" a lo Ducati, pero a lo moderno también...

La potencia fluye con total prontitud y rotundidad desde 2.000-3.000 rpm... independientemente de la velocidad escogida. Las "R" en línea, por el contrario, exigen mucho más trabajo del pie izquierdo... algo que si es lógico que te lo pida una moto deportiva, es muy agradable olvidarlo para una turismo.

El motor tal vez no sea muy "excitante"... (algo ya normal en los propulsores de esta arquitectura), pero te lleva a la siguiente curva muy deprisa. Además, ofrece una respuesta muy lineal, y ello acaba por significar muchos cambios de marcha de menos "por vuelta".

Donde una "R en línea" exigiría mucho trabajo, la elasticidad de la VFR te lo pone más fácil.

El encendido corta sobre las 12.000 rpm, pero nunca hace falta exigirle tanto porque la potencia máxima la da ya a 10.000.

El par existe siempre con la facilidad de uso ya clásica desde el modelo anterior, y el dulce pero potente propulsor apenas pierde vueltas al cambiar.

"TOURING"

La buena estabilidad de la VFR '89 se ha mantenido, y la moto nunca meneó la cabeza ni a alta velocidad en autopista. A 240 por hora, su punta, y a rebufo de la Kawa "R", por ejemplo, la moto absorbe perfectamente los baches y rizados

capaces de convertirse en oscilaciones en otras motos menos rígidas.

Las suspensiones son ahora igual de agradables, pero evitan totalmente la blandura del modelo antiguo, que se reflejaba en inconcreciones y falta de precisión... Y además son muy cómodas.

Si las deportivas a menudo están contraindicadas para dentaduras postizas, la VFR es superamable.

La nueva VFR es muy aplomada. No es tan espectacularmente agresiva de dirección como la RC-30 o las GSX R, naturalmente, y requiere más esfuerzo para variarla de trayectoria y en el momento de la inserción en trazada.

Pero siempre encuentras fácil la manera de inscribirla en los virajes, si acaso, colgando un poco el cuerpo y adoptando a discreción un estilo "moderno". Y eso es bastante agradable también, ¿no?

Mandos, instrumentación, estriberas, asiento... todo está en su sitio para una efectiva y poco sacrificada conducción deportiva.

La batalla y la geometría de dirección son bastante más "rápidas" que en la anterior VFR, y la combinación entre el bajo CDG, el perfecto comportamiento de horquilla y suspensión trasera, y el gran agarre que proporcionan los anchos neumáticos -incluso con los excelentes frenos en acción-, permiten meter la ágil y agresiva VFR en las curvas de golpe... o a plazos, como quieras.

Versatilidad, esa es la palabra.

Y comodidad también, porque sin duda es muchísimo menos sacrificada a

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

HONDA VFR 750 F

www.motosclasicas80.com

motos clasicas
vol. 80, no.

info@motosclasicas80.com



todos los niveles, y sobre todo, mucho más fácil de llevar y menos exigente que cualquiera de las más difíciles "R", que son capaces de ir más deprisa, sí, pero a condición de adaptarte a su carácter más "experimentado".

La VFR es muy, muy buena moto para pilotar... o pasear, según prefieras.

"SPORT-TOURING"

Es la mejor "F" del mercado, sin duda, y lo cierto es que concede realmente poco a nivel de prestaciones puras a las "R".

A nivel de turismo, la posición es mucho más cómoda, y el carenado protege aceptablemente el cuerpo, porque si la cúpula manda directamente la corriente de aire a media altura del casco, evita también corrientes que acaban por cansar las cervicales. Muy efectivo, porque piernas y pecho quedan asimismo a resaca.

Por eso es muy hábil viajera. Bajarse de la VFR, en la que los kilómetros transcurren más o menos plácidamente -claro, tampoco es una K-100 LT- y transportar estas sensaciones a los mandos de una "R" como la Kawa, por ejemplo... significa meterse de lleno en el cockpit de un avión de combate. Mucho más divertido -el ruido, los tubos de aire de la admisión, los manillares tan bajos como si estuvieran en las uñas de los pies...- pero mucho más incómodo también.

Para viajar y todo uso, no hay color. Incluso permite llevar pasajero, porque su asiento es suficiente, y la protección del carenado no lo deja completamente expuesto a la intemperie. No es una BMW, naturalmente, pero sí deja sin opción a este nivel a las competidoras "replí-racer"...

La VFR es una moto muy agradable que permite circular en ciudad a muy bajas vueltas gracias a la bondad de respuesta del "V-4", y al mismo tiempo

conocer la total delectación de la placidez del paseo...

Para correr, si no eres un agresivo "Kevin", "Wayne" o "Eddie", si no vas en moto como ellos, o no quieres -o ya ni te interesa intentarlo porque sabes que lo bueno de ir en moto es eso, ir en moto- la VFR versión 1990 puede ser "la tuya".

Irás -casi- tan rápido, lo más rápido que permite una moto de "turismo", y te divertirás -casi- lo mismo.

Y no hará falta que seas "Sito" para ello.

Es la diferencia que existe entre una Tomcat y la FZR 1000, por ejemplo.

Sí, la segunda es algo más rápida. Pero la ZZR 1000 puede -casi- casi- ir con ella. Y, para un viaje largo, no hay color.

La VFR ha aprendido mucho de la RC-30. Comparte diseño básico a nivel de bastidor y motor, y se ha afinado lo suficiente en suspensiones, ruedas y frenos -por no hablar de protección aerodinámica y posición de conducción- para disfrutar plenamente de ello.

HONDA VFR 750 F

CONCLUSIONES

Ya nos gustó mucho a todos en su presentación en circuito. Ahora nos ha convencido en carretera. Sus limitaciones son aceptadas de antemano, y nunca podrá hablarse de ellas como defectos, ya que si la VFR no es más efectiva a nivel deportivo es porque Honda ya tiene en su catálogo la RC-30.

La VFR es una "sport-touring" excelente. La cuarta versión de las motos con éste nombre nos ha convencido casi del todo. Unos caballos más no le irían mal, y siempre es posible esperar algunos kilos de menos... en el peso y en el precio aunque la moto tara sólo 212 kilos, y de las 1.399.000.- pts. muchas están ofrecidas en un más que correcto acabado y equipamiento.

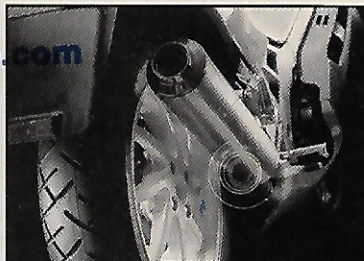
La moto hace bien en tener tapa-colín "racing" monoplaça y desmontable, de carreras, porque su línea y sus prestaciones están al nivel de una deportiva de verdad. Pero al mismo tiempo es una gran moto turística, rápida y estable, cómoda y amable.

En todo caso, su bastidor aceptaría sin problemas una veintena de caballos más. No es que sean muy-muy necesarios, porque sus prestaciones nunca desmerecen, pero siempre serían bien recibidos... Ese, junto a que podrían montarse de origen neumáticos marca "los mejores" en vez de los japoneses con que llega a nuestro mercado, es tal vez lo único que le pediríamos en el día de "Reyes".

Si un estilo de motos tiene razón de ser, es el de las 750 "F". La nueva VFR nos ha convencido de ello... ♦

www.motosclasicas80.com


info@motosclasicas80.com



Detalle del silencioso móvil que deja salir la rueda sin tener que desmontarlo.

A FAVOR

Estética y acabados
Motor potente y agradable
Estabilidad turística
Frenada muy buena
Estabilidad a nivel deportivo
Llantas y ruedas
Comodidad todo uso
Elasticidad motor

EN CONTRA

Neumáticos mejorables
Potencia superable
Precio mejorable

GUIA DEL COMPRADOR

PRECIO
GARANTIA
FABRICANTE
IMPORTADOR

1.399.000 Ptas. matriculada IVA. incluido.
2 años piezas y mano de obra.
Honda Motor Co. Ltd. Japón.
Montesa Honda SA. 93/3771000