

EL SERENO

HONDA VFR 750 F'94

ENTRE LAS
DEPORTIVAS AL CIEN
POR CIEN Y LAS
TURÍSTICAS
DECLARADAS,
HONDA HA
ENCONTRADO EL
EQUILIBRIO CON SU
VFR 750 F.
SU TERCERA
VERSIÓN
PERFECCIONA UN
ESTILO PROPIO Y LE
DA UNA MADUREZ
EXCEPCIONAL.

Pere Casas
Fotos: Santi Díaz



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

EQUILIBRIO



www.motosclasicas80.com


motos clásicas
1976-1980

info@motosclasicas80.com



L

a Honda VFR 750 F es, a pesar de las R, la 750 más matriculada en nuestro país y cuenta con cien mil unidades vendidas en todo el mundo. Desde su presentación en 1986, hallada la fórmula, se ha insistido en su estilo, porque Honda no sólo no se ha dormido en los laureles, sino que acaba de presentar su tercera remodelación.

Honda ha trabajado en el peso para ganar lo que ha decidido no hacer mediante el incremento de potencia, ya que la VFR 750 F sigue fiel a la autolimitación a los cien caballos que rige, en buena parte, a los mercados mundiales.

La homogeneidad y la polivalencia sigue siendo la mejor baza de esta moto frente a sus rivales. Si las R son más rápidas en circuito debido a las limitaciones aceptadas por la VFR, ninguna iguala su equilibrio a la hora de encarar un uso polivalente en carretera, tanto con incursiones en el ámbito de lo sport como en el de las turísticas al cien por cien.

La fórmula, como decíamos, es simple y está basada en el agrado de conducción que es capaz de proporcionar su motor en V: la diferencia.

El ingeniero Honda-san lo sabe bien al haber trabajado tanto en el proyecto RC-30 como también en el RC-45, su sucesora, ambos modelos destinados a la competición y que entran en un segmento de precio claramente superior, pero la misma base es la que sigue la VFR para un objetivo muy distinto al de ganar carreras. Como decíamos, lo importante de la Honda no es lo que corre, sino el cómo.

El ingeniero Honda-san lo sabe bien al haber trabajado tanto en el proyecto RC-30 como también en el RC-45, su sucesora, ambos modelos destinados a la competición y que entran en un segmento de precio claramente superior, pero la misma base es la que sigue la VFR para un objetivo muy distinto al de ganar carreras. Como decíamos, lo importante de la Honda no es lo que corre, sino el cómo.

EL CAMBIO DEL CAMBIO

La VFR este año ha sufrido cambios importantes en el sentido de acrecentar su eficacia. Si bien éstos no son espectaculares, sí son más que suficientes para darle un aspecto funcional pero atractivo, con algunos toques de NR y cierto aire de familia de la pequeña NSR 125 última versión. Destaca el nuevo frontal, dotado de doble óptica regulable en un único punto, una cúpula que protege más efectivamente al conductor, y un diseño distinto de las entradas de aire al carenado.

En él se aprecian unas salidas laterales con rejilla, tipo NR, que evacúan el calor intercambiado en su interior, y ello se complementa con dos tomas tipo aeronáutico NACA, que se encargan de enfriar la zona de los cilindros traseros. Justamente ahí, el chasis deja de ser seguido por la propia estructura en aleación ligera hacia el asiento, porque pasa a ser desmontable, lo que permite mejorar la circulación de aire alrededor de los colectores de escape posteriores.

Sobre los intermitentes se montan un par de tomas frontales de aire destinadas a la caja del filtro, lo que mejora la capacidad de respiración de aire fresco.

A nivel de detalle, las asas para el pasajero ya no son escamoteables, sino extraíbles. La llave de la gasolina pasa a ser eléctrica. El cuadro de instrumen-



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

tos lleva, además de, nivel de carburante y una luz testigo de reserva a los 4.4 litros.

Los cuatro relojes principales (rpm., km/h., temp. y fuel) se conjuntan con reloj horario y siete luces testigo, con sus circuitos reducidos a una placa interna integrada muy ligera, que sustituye los cables habituales. Se han incorporado anclajes para pulpos, una nueva guía de cadena antirruído y unos protectores en resina plástica para las barras de horquilla. El asiento es más corto y sin los laterales envolventes anteriores, y el depósito gana

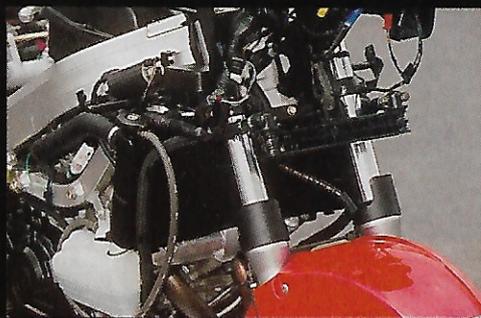
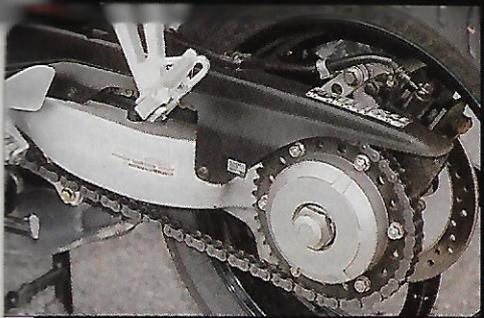
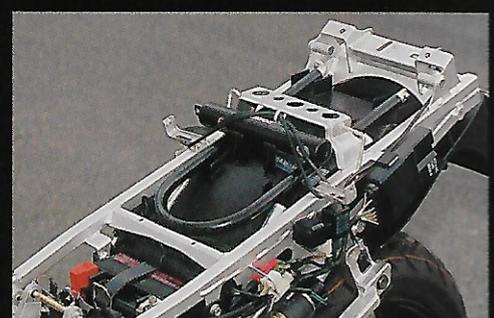
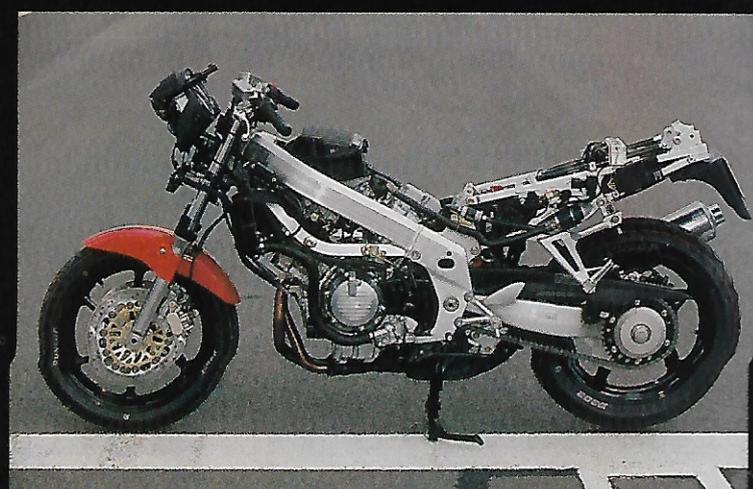
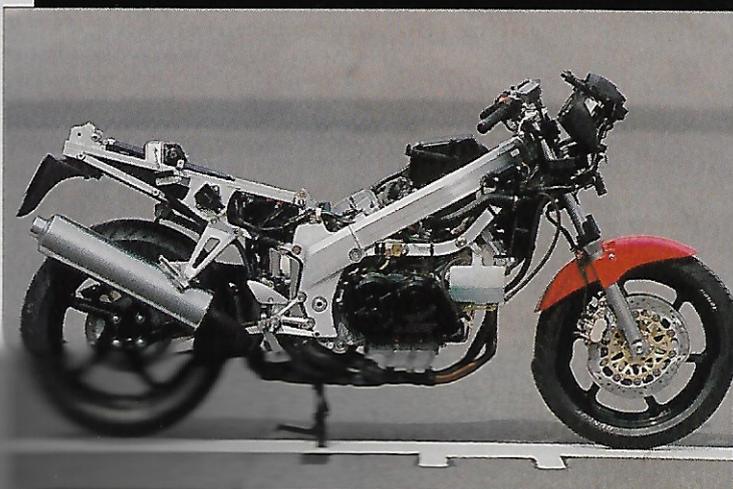
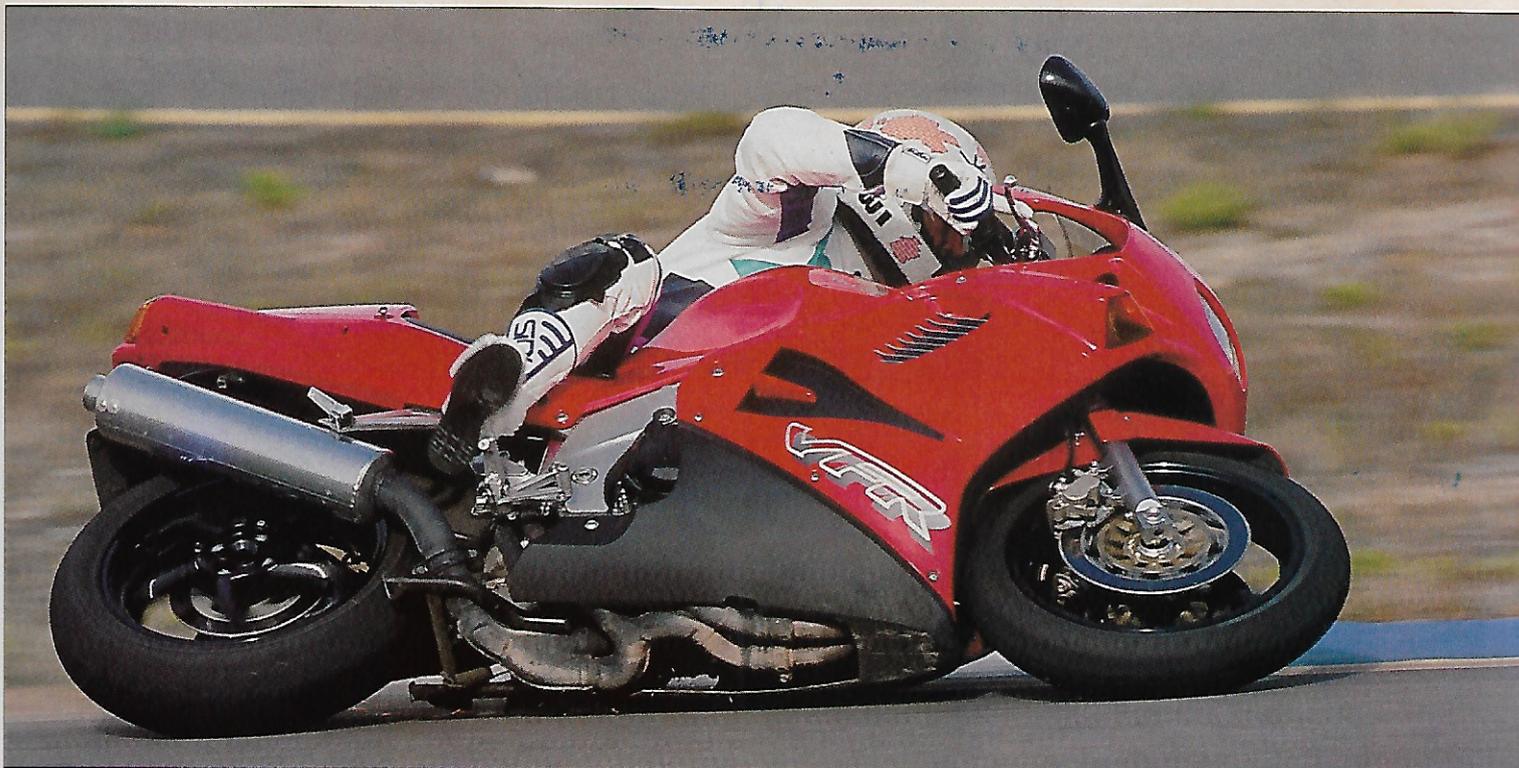
dos litros de capacidad.

Se ha redistribuido todo lo que se albergaba bajo el asiento, que ahora dispone de un lugar para guardar un antirrobo tipo "U", con un sólido orificio o anclaje en el bastidor, destinado a sujetar la moto a un lugar fijo.

En la nueva versión, la ergonomía de la VFR apenas cambia, a pesar de los nuevos semimanillares en aluminio, porque si el tronco queda un poco más acostado, se mantiene el triángulo anterior aunque la altura de las estriberas haya subido unos milímetros.

SLENDER YOU

Bajar el peso es el gran caballo de batalla de los ingenieros de Honda R&D. La Honda VFR 750 F 94 es más ligera, con unos diez kilos menos que su antecesora: 209 kg. en seco. El caballete es nada menos que 2.5 kg. más liviano. La araña que soporta el tablier es otro de los puntos aligerados, como las ruedas, que pierden un brazo en la anterior y dos en la trasera, y se montan bujes y fijaciones de los discos menos pesados. Los



El aspecto general de la moto desnuda recuerda más que nunca a la nueva RC-45, no en vano está basada en la moto de competición, pero con un carácter polivalente. La VFR 750 F'94 es diez kilos más ligera que su predecesora gracias al nuevo subchasis posterior o silleta, al trabajo efectuado en el escape, en las ruedas y sus bujes, en la horquilla, los manillares... Tanto las bieletas del Pro Link como el tarado de amortiguador y de horquilla delantera admiten un trato más deportivo. El basculante Pro-Arm ha sido reforzado. Las ruedas son más ligeras, con bujes más livianos y menor número de brazos. La caja del filtro de aire ha crecido, pero el depósito es de mayor capacidad (21 l.). Bajo el morro monta un radiador de aceite. El subchasis trasero es ahora más ligero al ser desmontable. Bajo el asiento cabe un antirrobo en "U".



La nueva "aireación" del motor hace desaparecer el calor bajo el asiento. La finura y efectividad de frenos, suspensiones y neumáticos no ha hecho sino mejorar: ahora la VFR no se hunde tanto de atrás al acelerar, ni serpentea más que un poco al frenar, y el equilibrio general ha sido mejorado, la maneabilidad es mucho mayor y aun en las rápidas, la moto seguía el rail con noble aplomo y dentro de límites seguros, rápidos y mucho más que aceptables.

La nueva VFR permite maniobras más rápidas porque la reducción de su peso ofrece menores inercias. Aunque los Dunlop radiales D-202 dan un agarre y tacto perfectos en carretera, muestran un perfil muy turístico para un trato agresivo en circuito, donde los avisadores de las estribas deben desmontarse obligatoriamente porque tocan demasiado pronto al suelo.

Pero la nueva VFR es superagradable en toda condición, y la reducción de peso no ha hecho más que acrecentar su eficacia, como siempre, llena de un estilo fluido de acuerdo a su progresivo motor. Y, desde luego, la VFR es capaz de sorprender a más de uno en zonas viradas, merced a su calidad y homogeneidad, a pesar de ser una moto con 1.470 mm. de batalla y con 26 grados de ángulo de dirección, algo "lentas" en principio para los cánones que siguen las deportivas hoy en día.

MEJOR QUE ELLA MISMA

A pesar de que a partir de febrero llegará a un precio aproximado de 1.562.000 pts., bastante elevado por causa de la paridad actual de la moneda y el incremento de los costes en origen, la VFR es perfectamente recomendable en su nueva versión.

Dejando aparte que es más bonita, es más fácil de llevar porque se siente mucho más ligera y mucho más ágil, los frenos, sin haber sido mejorados, son muy efectivos en carretera. A alta velocidad es tremendamente estable, a pesar de que las suspensiones la sujetan dejando margen al confort. Y de su bastidor, derivado estrechísimamente de los usados en la RC-30 ó RC-45, no se puede esperar flexiones ni torsiones, aun en condiciones extremas.

Pero es su motor en V el que sigue dándole "la diferencia" frente a sus agresivas rivales, y aunque su potencia no ha aumentado, entre la nueva aerodinámica y su mejora de respuesta, su aceleración parece haber mejorado.

Su confort por posición es aún mejor, y sus nuevos tarados de suspensión, más sport, son magníficamente efectivos en carretera abierta.

En definitiva, si ya la VFR 750 F era una moto ejemplarmente equilibrada entre lo sport y lo cotidiano, los ingenieros de Honda han sabido mejorarla todavía más, dándole el noble toque deportivo capaz de -hasta- hacer olvidar que sólo tiene cien caballos.

neumáticos son más ligeros y duraderos al ser los Dunlop D 202 radiales de carcasa monohilo, y los cartuchos del hidráulico de la horquilla delantera han disminuido casi en 600 gramos de peso.

El cuentakilómetros abandona su cable en la rueda y "lee" ahora gracias a un sensor electrónico situado a la salida del cambio.

Se mantienen los frenos y sus pinzas, pero los discos delanteros de 296 mm. de diámetro gozan de anclaje tipo "semiflotante". El disco trasero es mayor, llegando ahora a los 256 mm. Se ha trabajado en los hidráulicos de la horquilla delantera, en el tarado interno del amortiguador trasero y en la curva de progresividad más deportiva de las bieletas del sistema Pro Link. El basculante Pro-Arm también es ahora más robusto.

Los cambios en la nueva silleta -de la zona de basculante hacia delante el chasis es exactamente el mismo manteniendo sus geometrías básicas- se unen al trabajo hecho en el escape, que abandona la pesada petaca inferior para adoptar una unión de colectores directa tipo 4 en 2 en 1.

El motor mantiene sus cien caballos. Los carburadores bajan su diámetro de 36 a 34 mm. de difusor principal y son los nuevos VP de compuerta plana. La moto mejora su eficacia en altas gracias al nuevo escape, y su capacidad de respuesta al acelerador no ha hecho sino aumentar.

LA EVOLUCIÓN

La VFR es una moto deportiva, pero que no te tortura para rodar con ella. Su posición de conducción es simplemente perfecta, independientemente de la altura del conductor. Es una moto que da una enorme confianza desde los primeros metros. Dispone de un motor rápido -una moto de bastante más de 240 por hora no es lenta- y que permite abrir el acelerador sintiendo cómo la potencia fluye redonda y regular desde el más bajo régimen.

La VFR es capaz de convencer por su tacto de gas, su rápida subida de vueltas y su motricidad excepcional a medio régimen, ahí donde más te moverás en carretera. Y ha mejorado en respuesta de motor: ahora es mucho más vivo que antes entre las 7.000 y las 11.000 vueltas, aunque siga subiendo hasta cortar en las 12.500, pero ya lamentablemente sin excesiva alegría debido a sus limitados cien caballos. Falta la rabia a la que tanto nos hemos acostumbrados en los mercados libres: ese empujón que te lleva a la siguiente curva explosivamente. Por eso, las hay más rápidas en lo absoluto: los motores tetracilíndricos de las 750 R de la competencia tienen más caballos, pero no dan el placer de conducción que ofrece un V-4 tan ejemplarmente equilibrado como éste en carretera.

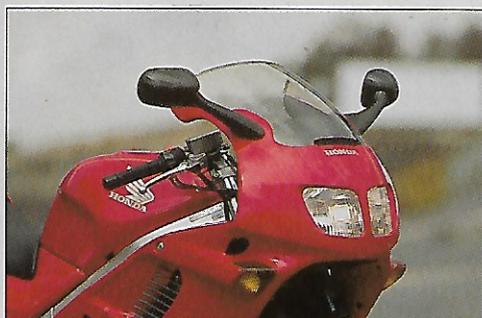
El trabajo combinado en la mecánica y la reducción del peso la hacen todavía más eficaz, porque la VFR en curvas enlazadas es una delicia absoluta, y su conducción transcurre fluida y muy ligada.

El acelerar no supone en la VFR sino un fuerte empujón suave y controlable, al compararla con el ataque demolidor al filo del cuchillo de las demás, gracias a su motricidad, una especie de control de tracción natural "modelo V-4" que impide pasarte fácilmente con el gas.

JEREZ

Los presentaciones mundiales en Jerez de la VFR era en el circuito, pero posteriormente también en carretera abierta. Los mandos, manetas, acelerador... todo está en su sitio. El embrague es perfecto. La cúpula ofrece una excelente visibilidad y si bien el torso se inclina hacia delante, y las estribas tardarán un poco más en rozar el suelo en circuito, la VFR sigue siendo la que era: una maravillosa moto de carretera.

La protección de la cúpula es sorprendente, aun con el casco fuera de ella. Con el torso erguido se sentía sólo un poco de presión en los hombros, aunque la cabeza quedaba bajo una calma total.



El frontal bifaro remarca una personalidad sport en la '94 sin perjudicar su protección aerodinámica, al haber crecido un poco la amplitud y altura de la cúpula del carenado.



Más sport. El asiento puede montarse como monoplaça, con la tapa colín desmontable...



O bien tener un asiento biplaza, con las dos asas en aluminio accesorias desmontables por completo.



El disco posterior recibe ahora una pinza de doble pistón paralelo que mejorará la frenada.



El cuadro de instrumentos es nuevo: lleva reloj horario y testigo de alerta de combustible a los 4.4 litros.



Los circuitos del cuadro de instrumentos son impresos en sustitución de los cables habituales.



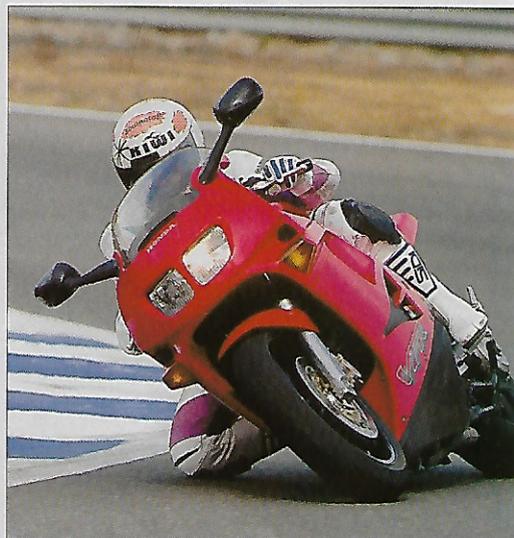
El orificio del chasis en el lateral de la zona del eje del basculante permite atar la moto a un lugar fijo.



Los frenos se anclan de manera "simil-flotante" para rebajar el peso del conjunto de la rueda.



Las nuevas entradas y salidas de aire mejoran los flujos internos del aire alrededor del motor y bajo el asiento.



FICHA TECNICA

Motor tipo	4 cil. "V" 90° 4T LC DOHC 16V
Diám. x carr.	70,0 x 48,6 mm. x 4
Cilindrada	748 c.c.
Compresión	11:1
Potencia máx.	100 CV a 10.500 rpm.
Par máximo	7,4 kgm a 9.000 rpm.
Alimentación	4 Keihin VP de 34 mm.
Arranque	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en aceite
Trans. secund.	Cadena sellada de juntas tóricas
Caja cambios	6 relaciones
Tipo chasis	Doble viga en tubo de aluminio con secciones de fundición y el motor suspendido por doble cuna interrumpida
Geometría direc.	26 grados
Basculante	Pro Arm monobrazo en fundición de aluminio
Sus. delantera	Horquilla telescópica Showa de tipo cartucho de 41 mm. asistida por aire con precarga ajustable, recorrido de 130 mm.
Sus. posterior	Sistema Pro Link progresivo, monoamortiguador Showa regulable, 130 mm. de recorrido
Neumáticos	Dunlop D-202, delante 120/70 ZR17. Detrás 170/60 ZR17
Freno delant.	Doble disco de 296 mm. con pinzas de doble pistón y pastillas de metal sinterizado.
Freno trasero	Simple disco de 256 mm. con pinza de doble pistón y pastillas de metal sinterizado.
Largo total	2.010 mm.
Distancia ejes	1.470 mm.
Ancho total	720 mm.
Altura total	1.185 mm.
Altura asiento	800 mm.
Distancia suelo	130 mm.
Peso vacío	209 kg.
Dep. gasolina	21 litros
Precio	1.562.000 ptas. a confirmar
Comercialización	Febrero/marzo 1994
Colores disponibles	Rojo puro, Azul metalizado calipso y Negro perlado frambuesa
Garantía oficial	2 años piezas y M.O.