

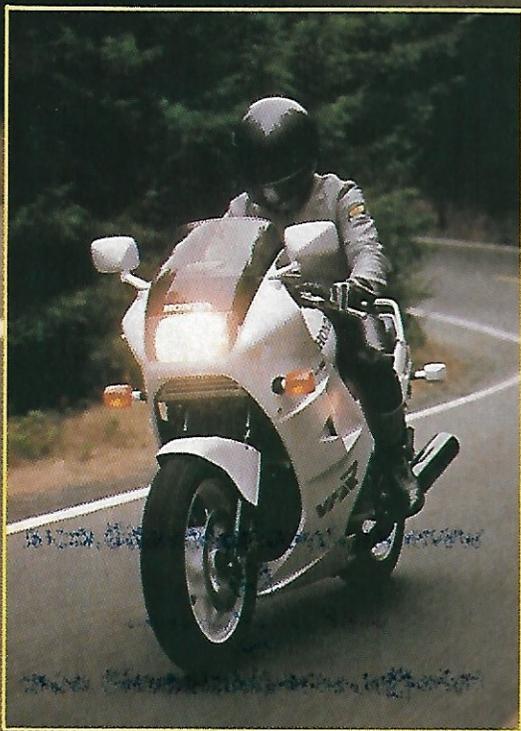
Presentación mundial

## Honda VFR 750 F

Segunda generación

# ¡Buena respuesta!

Motor V-4, 105 CV., 198 Kg. de peso, chasis «Cobas» de aluminio, distribución por cascada de piñones... ¿Es esto lo que esperabas como respuesta de Honda a la guerra de las 750 c.c.? Si así es, puede que esta moto tampoco te deje dormir durante mucho tiempo.



El pasado fin de semana, en un lujoso hotel de la Costa Azul, Honda, sabiendo que iban a ganar el Mundial de Resistencia que celebraba a pocos kilómetros en el circuito Paul Ricard su última prueba, invitaba a la principal prensa especializada de Europa para mostrarles su nueva creación: la VFR 750 R.

Había una conexión lógica

entre ambos acontecimientos. La nueva V-4 era el producto nacido tras dos años de experiencia en el mundial de resistencia y TT-1. La respuesta de Honda a la guerra estallada hace algo más de un año cuando Yamaha, Kawasaki y Suzuki presentaban sus nuevas 600/750 c.c.

La reacción lógica y que todos esperábamos era la de una versión con faro y matrícula de

la moto que han estado empleando Coudray, Igoa, Sarron y Joey Dunlop en el mundial de Resistencia y de TT-1. Y de hecho así ha sido aunque Honda, en contra de lo previsto, se ha dejado algunas cosas en el cajón de los secretos para una próxima vez.

La semana pasada anunciábamos en las páginas de «Moto Flash» que la nueva VFR 750

R llevaría sistema «REV» (desconexión hidráulica de una de las cuatro válvulas a bajo régimen), taqués hidráulicos y basculante monobrazo. Nada de ello aparece sin embargo en la nueva moto, aunque se había previsto en principio, habiéndose ensayado ya el basculante «Monolever» tipo BMW en alguna de las motos de resistencia y el sistema hidráulico de vál-



La respuesta de Honda a la fiebre de las 750 super-sport. Totalmente pintada de blanco, ruedas incluidas, la VFR 750 utiliza la técnica de Antonio Cobas al ciento por ciento. El subchasis posterior que soporta el asiento y cola es desmontable. Como se ve en la foto, la accesibilidad mecánica es excepcional.



vulas lo equipan las CBR 400 deportivas de venta en Japón.

### Nuevo motor

Sin embargo, quizá porque hubiese supuesto un exceso de novedades en un mismo modelo, Honda ha preferido introducir otras variantes, no por ello menos atractivas. En primer lugar, Honda hace hincapié en

que se trata de una «segunda generación» de motores, como queriendo dejar bien claro que a pesar de llevar el nombre VF, sólo tiene en común con la VF 750 de hace tres años, la forma (V-4) y nada más.

Y en realidad así es, especialmente cuando abrimos el tetracilíndrico y vemos la distribución. Se ha abandonado el sis-

tema de mando por cadena (fuente de problemas en las VF 750) y se ha adaptado el sistema de cascada de engranajes experimentado ya en las motos de TT-1. Ello supone una reducción del 30 por ciento en pérdidas por rozamiento en comparación con la cadena. Además, para conseguir unos tiempos de distribución lo más exactos posi-

ble dada la elevada potencia del nuevo motor, este sistema resultaba imprescindible. 105 CV. a 10.500 r.p.m. con la zona roja empezando a 11.500 r.p.m. no son precisamente unas cifras para tomárselas a la ligera.

Pero la distribución por cascada de piñones es el camino final de todo un proceso que ha llevado a los técnicos de Honda a tratar este motor como si

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

# ACCESORIOS PARA MOTO

## ENVIAMOS CONTRA REEMBOLSO

### TLFN: (985)218627

- MEJORAMOS CUALQUIER PRECIO.
- CONSULTENOS ANTES DE PAGAR DEMASIADO.
- VENDEMOS CASI TODAS LAS MARCAS CON LOS MEJORES PRECIOS-CONSULTANOS.
- SI DESEA UN PRECIO DE ALGUN ARTICULO QUE NO ESTA RELACIONADO AQUI PIDANOS PRESUPUESTO.

#### AVISO

Intentamos estar al tanto de los precios de la competencia. Hacemos todos los esfuerzos posibles por tener los mejores precios. Si Ud. conoce un precio *impreso y publicado* mejor que los nuestros háganoslo saber que revisaremos nuestros e intentaremos darle mejor precio.



X-999 TUTTO KEVLAR	21.500
X-900 KEVLAR GLASS	18.000
KR-2001 1 COLOR	14.500
KR-2001 2 COLORES	15.500
X-200 CROSS FIBRA	12.500
X-1000	10.500
CX-5000	8.000
X-82 JET	4.000
MINI JET	3.500

#### OFERTA AGV

KR-2000 FIBRA	12.000
DAYTONA	4.000
SUPER AGV FIBRA	9.000
CX-2000	5.000



M-90 2 FIBRA	15.000
M-83 CROSS FIBRA	14.000
M-84 ENDURO FIBRA	15.000
M-90	9.000
M-40	7.500
M-42 CROSS	7.000
M-43 ENDURO	8.000
M-28 JET	3.500
M-22 DEMI-JET	3.500

#### OFERTA MDS

SUPERSONIC	7.000
M-81 FIBRA	12.000



LEM QUATTRO FIBER	11.500
LEM QUATTRO BIMBO NIÑO	7.500
LEM QUATTRO EUROPA	6.500
CASCO HIPICO HMT	4.000
INTERFONO COMPLETO	10.000



S-20 FIBRA	4.000
S-25 FIBRA	4.000
S-12 FIBRA TIPO BELL	7.000



INTEGRAL PROF. 2001	4.500
INTEGRAL FRANCE	5.500
INTEGRAL VAN DULMEN	8.500
INTEGRAL CRTA B-84	9.500
INTEGRAL FIBERGLASS	10.000
INTEGRAL FIBER BICOLOR	11.500
INTEGRAL KEVLAR	19.500



INTEGRAL XJ600 (PINT)	31.500
INTEGRAL BMW-JAP	
XJ650	30.000
INTEGRAL XS400 (PINT)	41.000
INTEGRAL BMW K-100 (PINT)	60.000
QUILLA K-100	15.000
PLACAS FJ1100	14.000



SPENCER REPLICA	28.500
UN COLOR	22.000
MXV CROSS	21.000



STANDARD	7.000
DOBLE L	7.500
DOBLE L VESPA	9.000
SUPER PITON DOBLE L	10.000



CHAQ ORION THINSU	
LATE	10.000
CHAQ EUROPA	11.500

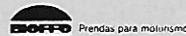
PANTALON ORION	7.500
TRAJE NEW EFFECTIVE PVC	8.500
TRAJE NEW TEMPEST PVC	5.500
CHAQ ENG CRITERIUM	9.000
CHAQ ENG CRITERIUM ALUM	9.500
CHAQ ENG CRITERIUM THIN	11.000
PANTALON CRITERIUM	5.000
PANTALON CRIT. SPECIAL	6.000
FAJA J-1	2.500
FAJA J-2	2.500
FAJA J-3	3.000
MOCHILA BIKERS	2.500
PUNOS ANTIVIBRATORIOS	500
BOLSA SD X1	5.000
CUBREBOTAS PVC	2.500
CUBREBOTAS TOTES	3.400
CUBRECUELLOS	800
SOTOCASCO	400
GUANTES STAR CLAVOS	2.500
GUANTES RUNNER CLAVOS	3.000
SOTOGUANTES	600



TRAJE CUERO KR	49.000
TRAJE CUERO MONACO	49.000
TRAJE CUERO VERA	46.000
MONO CUERO COMP	
KKGARA	58.000
CAZADORA CUERO ARIA	35.000
CAZADORA CUERO FURO	35.000
CAZADORA CUERO DA-KOTA	41.000
TRAJE AGUA IKK COMP	16.000
PANTALON CROSS MX VIOLA	14.000
PROTECTOR ESPALDA	7.500
RODILLERA MONO CUERO	3.500



Victor Chávarri, 21  
Telef. 21 57 83 - OVIEDO



CAZADORA CUERO TRANS-USA	28.500
MONO CUERO SERIES	36.500
MONO CUERO STRADA (C LONA)	31.000
GUANTES ENDURANCE	4.000



## Honda VFR 750 F

### FICHA TECNICA

**Motor:** Tetracilíndrico en V a 90 grados, DOHC, cuatro válvulas por cilindro, distribución por cascada de piñones. Refrigeración líquida.

**Cilindrada:** 748 cc. (70 x 48,6 mm.).

**Relación de compresión:** 10,5:1.

**Par máximo:** 7,8 kgm. a 8.500 r.p.m.

**Potencia:** 105 CV. a 10.500 r.p.m.

**Carburador:** 4 de 34 mm. (tipo CV).

**Cambio:** 6 velocidades.

**Suspensión delantera:** Horquilla asistida por aire con barras de 37 mm.

**Suspensión posterior:** Pro-Link con sistema exterior de ajuste de pre-carga.

**Frenos:** Doble disco delantero, simple detrás. Pastillas con material cerámico.

**Longitud:** 2.169 mm.

**Anchura:** 734 mm.

**Altura:** 1.176 mm.

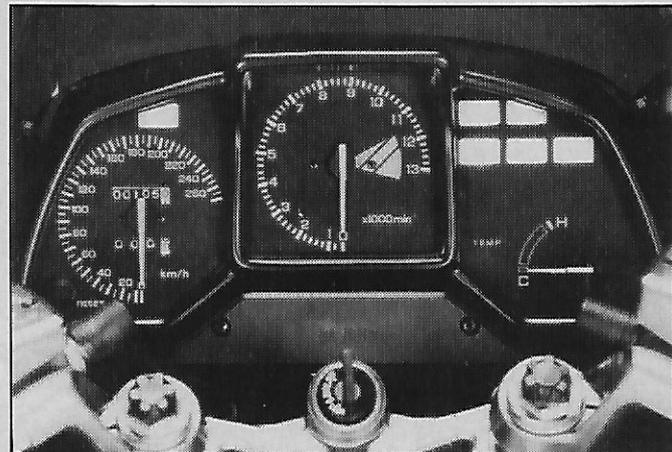
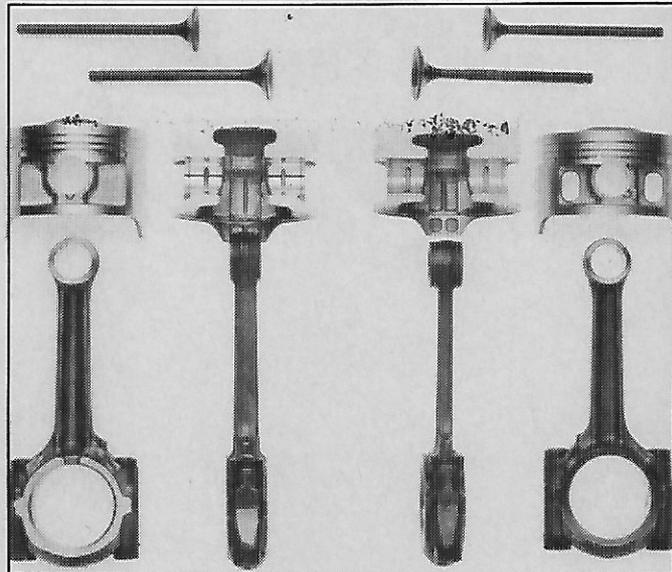
**Distancia entre ejes:** 1.480 mm.

**Neumáticos:** 110/90 V-16 delante, 130/80 V-18 detrás.

**Peso en seco:** 198 kg.

**¡Bella estampa! La Honda VFR 750 F sigue la línea de la VF 500 F-II habiéndose trabajado especialmente a nivel de depósito y asiento para acompañar ellos perfectamente al piloto.**

**Bajo estas líneas, la comparación entre los pistones y bielas de la VF (a la izquierda) y la VFR (a la derecha).**





[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

de uno de carreras se tratase. Así el ahorro de peso ha sido fundamental. Como ejemplo he aquí unas comparaciones entre el peso de algunas partes del actual motor y del VF «antiguo» (entre paréntesis). Bielas 1.120 gr. (1.480), balancín 48 gr. (54 gr.), válvula de escape 26 gr. (27,5 gr.), pistón 181 gr. (201 gr.), muelle de válvulas 33 gr. (50 gr.).

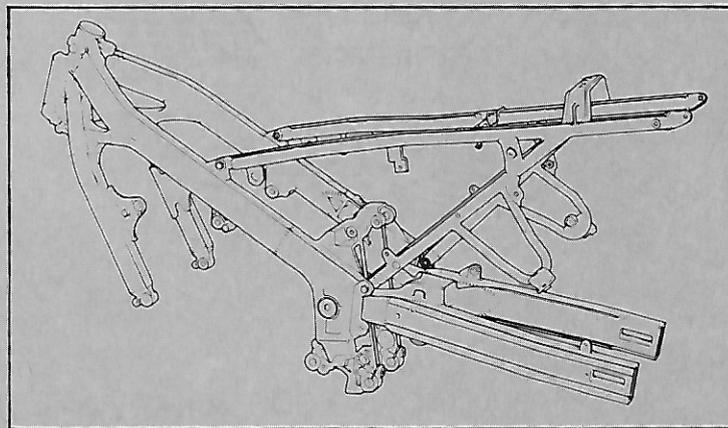
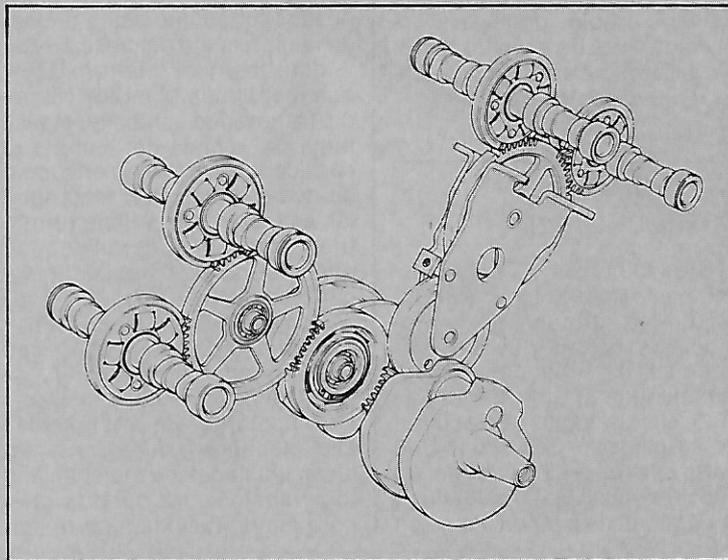
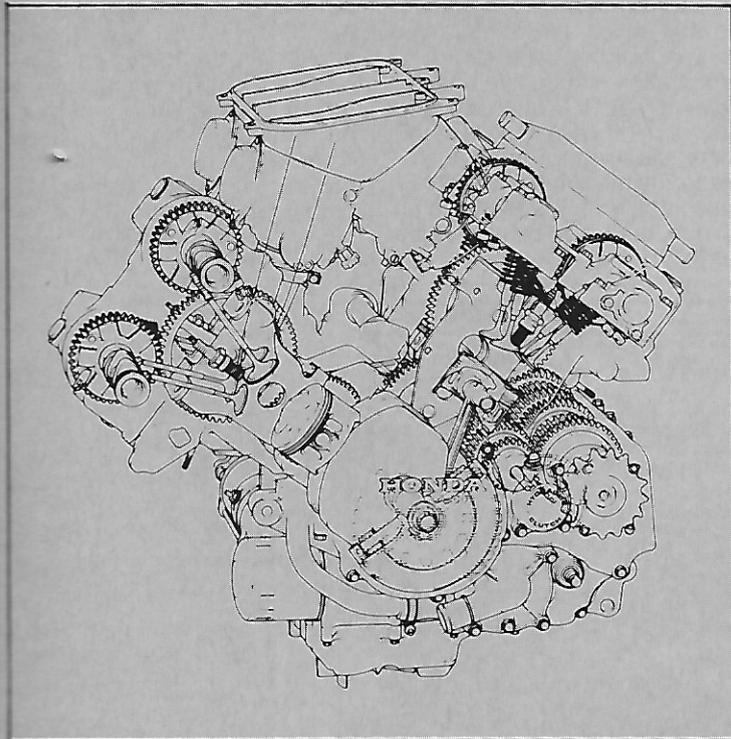
Las bielas actuales a pesar de ser más delgadas que las de la VF, son más resistentes gracias a un tratamiento especial de su superficie. Las válvulas son ahora del mismo tipo utilizadas en las motos de carreras, los aros de los pistones más delgados y se han suprimido los balancines en forma de «Y» que accionaban cada par de válvulas por dos más ligeros e independientes (por válvula).

Hay todavía más trabajo en el motor. Conservando la configuración en «V» a 90°, se ha aprovechado al máximo la posición de los canales de admisión, que ahora son casi verticales y de entrada directa al cilindro, una aproximación a la

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

*Tecnología sacada de las carreras para el motor V-4 de las VFR: Distribución por cascada de piñones, admisión con los conductos prácticamente verticales, chasis de aluminio en tubos de sección rectangular y secciones de fundición (pipa y soportes del motor) en forma de «U» y subchasis de acero desmontable.*



## Honda VFR 750 F

técnica de Yamaha en su FZ 750 para aumentar la velocidad de entrada de la mezcla. El ángulo de los conductos ha pasado de 72 a 52 grados.

Por otro lado, para asegurar un máximo de par al régimen más bajo así como una banda lo más amplia posible, el cigüeñal ha sido calado a 180 grados para conseguir un intervalo más regular de las explosiones. Un nuevo sistema de escape une los cilindros delantero y posterior de cada lado independientemente, aprovechándose al máximo la inercia de los gases de escape en favor de un mejor llenado de los cilindros.

El sistema de engrase es también nuevo, utilizándose una doble bomba trocoidal, con la diferencia sobre otros sistemas que la bomba principal toma el aceite enfriado del radiador y lo envía hacia las partes vitales del motor, mientras que la segunda bomba recoge el aceite del cárter motor (ampliado en su capacidad de lubricante respecto a las VF) y lo traslada al radiador. Finalmente, un circuito especial ha sido rediseñado para lubricar a gran presión los árboles de levas y las mismas levas de acuerdo con el elevado giro de funcionamiento de este motor.

### Chasis: cada vez más Cobas

Diríase que se trata del nuevo chasis construido por Antonio Cobas para la 250 de promoción e incluso muy parecido también al destinado a las JJ-Cobas/Autisa 80 de G.P.

El chasis sigue la tradición de Suzuki en su GSX 750 R: una parte en tubo de aluminio de sección rectangular soldada al conjunto de la pipa de dirección



*Guardabarros aerodinámico, rueda de 16" delante y la parte superior del carenado que recuerda como dos gotas de agua al de la Honda CX 500 Turbo.*

realizada en fundición, lo mismo que los soportes del motor. La apariencia externa es la de una única construcción en tubo. La idea es simple de diseño, dos tubos que bajan rectos de la pipa al eje del basculante y dos tirantes interrumpidos que mantienen el motor colgado. La novedad estriba en el sistema de anclaje del asiento y carrocería. Construido en tubos de acero de sección rectangular, este subchasis tiene forma triangular y va atornillado al principal, como en una moto de carreras.

Con ello se ha logrado un acceso perfecto tanto al motor como al monoamortiguador y sistema de bieletas de la suspensión posterior. En los talleres, ello facilitará indudablemente las operaciones de mantenimiento y trabajo en las culatas, que para mayor facilidad, permiten

el reglaje de balancines con el sistema de tuerca y contratuerca.

En la horquilla delantera se ha perseguido también la reducción de peso, que se ha constituido como lema principal al construir esta moto. Así, aunque básicamente es la misma de la VF, el sistema Antidive denominado «Trac» ha sido notablemente reducido y aligerado. Los frenos son de menor tamaño (las pinzas) que en el modelo anterior y aunque los dos discos delanteros mantienen el mismo diámetro, han sido aligerados. Por primera vez en una moto de calle, se utiliza material de compuesto cerámico para reducir la distorsión térmica, siendo las pastillas de metal sinterizado, en un 40 por ciento de material cerámico. El disco posterior por su parte es 40 mm. menor en diámetro que en la VF.

### Algo más que una «réplica»

El Styling de la VFR no es exactamente el de la moto de Resistencia o TT-1 adaptado para circular por la calle. Si lo es en cuanto a motor y chasis, pero el dilema surgió a la hora de vestirla. Fue en ese punto donde se buscó acercar la moto a un público más amplio que el de los puros fanáticos de las prestaciones y las motos «Réplica» que sustituyen el número de la pista por una matrícula.

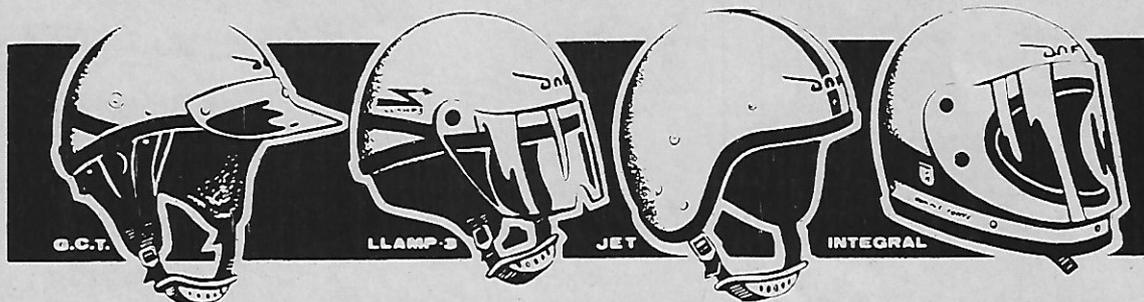
Así, se partió de uno de los mejores diseños aerodinámicos que posee Honda en estos momentos, la VF 500 F-II, y se adaptó con muchas variantes a la VFR. Se diseñaron también nuevas ruedas y un aerodinámico guardabarros, muy envolvente. Los neumáticos, tras varias pruebas cambiaron radicalmente sus medidas con respecto a la anterior VF: 110/90 con llanta de 16 delante y un masivo 130/80 con llanta de 18" detrás.

Según Honda, la VFR 750 F no estará lista para su comercialización hasta la próxima primavera y Honda-España confía tenerla en nuestras tiendas antes de verano. Hasta entonces habrá que tener mucha paciencia y confiar que no aparezca otra nueva sorpresa que ponga las cosas aún más difíciles a quienes estén entonces en la gran duda de qué superbike comprarse. El precio deberá estar a la par con las 750 de la competencia, así nos lo han asegurado, por lo que se hallará entre el millón trecientas y el millón cuatrocientas, una buena fortuna para una moto que da toda la impresión de ser capaz de restituir el prestigio perdido por Honda en la gama V-4 de 750 c.c.

C. BOET

CASCO PROTECTOR  
PARA MOTORISTAS

**DURALEU-FORTE**



MODELOS HOMOLOGADOS  
OFICIALMENTE POR EL  
MINISTERIO DE INDUSTRIA  
Y LA R.F.M.E.

E9

FABRICADO POR MANUFACTURAS PLASTICAS ALEU S.A.

GRANADA. 110 BARCELONA 08018 TEL. 300 57 01