

2006
VFR

Einleitung

Hondas erfolgreiche VFR feierte ihre Premiere im Jahr 1986 als moderne, mit einem Alurahmen versehene VFR750F Super-Sport-Maschine. Seither erlebte die VFR mehrere grundlegende Überarbeitungen, aus der in 2002 ein Modell mit beeindruckendem Design und kraftvoller Leistung hervorging. Die VFR erfreut sich speziell in Europa großer Beliebtheit und gilt von jeher als Hondas führende High-Tech-Sportmaschine. Unterstrichen wird diese Position durch das aktuelle Modell mit Hondas innovativem „V4 VTEC“-Ventilsteuerungssystem. Dieses kombiniert die hervorragende Drehmomentabgabe von 2-Ventil-Motoren im unteren und mittleren Drehzahlbereich mit dem kraftvollen Spitzenpotential modernster 4-Ventil-Motoren. Hierzu wechselt das System automatisch zwischen 2- und 4-Ventil-Betrieb und nutzt so die wichtigsten Leistungsmerkmale von 2- und 4-Ventil-Motoren optimal aus. Das Ergebnis ist eine kraftvolle Beschleunigung bei jedem Dreh des Gasgriffs.

Die VFR ist seit jeher als Allround-Sportlerin bekannt, die es auf kurvigen Gebirgsstrecken problemlos mit den schnellsten Super-Sportlern aufnimmt. Mit der zunehmenden Verbreitung immer größerer, schnellerer und stärker am Super-Sport-Gedanken orientierter Maschinen hat die VFR über die letzten drei Modellgenerationen hinweg eine ständig wachsende Anhängerschaft gefunden, die sie als hervorragenden Sporttourer schätzt. Man kann mit ihr lange Strecken komfortabel zurücklegen und dennoch jederzeit supersportliche Leistung abrufen. Diese unschlagbare Kombination hat sie zum Modell der Wahl eines breiten Spektrums anspruchsvoller Fahrer werden lassen, die besonders ihre Hochwertigkeit und ihre Allround-Qualitäten schätzen.

Entwicklungskonzept

Die VFR spielt eine wichtige Rolle in Hondas Sporttourerpalette. Als eine der ausgewogensten Maschinen überhaupt deckt sie eine breite Palette an Möglichkeiten ab – vom sportlich-dynamischen Fahren bis zum entspannten Touren. In den vier Jahren seit ihrer letzten Überarbeitung nahm das Entwicklungsteam der VFR eine Reihe von Details unter die Lupe, bei denen noch Verbesserungspotenzial gegeben war und machte sich so daran, die Position der Maschine als High-Tech-Flaggschiff ihrer Klasse weiter zu festigen.

Mit Blick auf die Motorleistung lag den Entwicklern vor allem daran, das ganz spezielle „V4 VTEC“-Ansprechverhalten der VFR ein wenig runder und samtiger zu gestalten. Ein weiteres Ziel war die Entwicklung eines einzigen Modells für ganz Europa, das in punkto Umweltverträglichkeit wegweisend sein und die neuen EURO-3-Emissionsvorschriften spielend erfüllen sollte.

Auch die Optik schien den Entwicklern eine Neubetrachtung Wert, was dem sportlich-eleganten Look der VFR die eine oder andere kosmetische Optimierung bescherte.

Stylingkonzept

Das schnittige und aerodynamische Design der VFR blieb seit der letzten Überarbeitung im Jahr 2002 praktisch unverändert. Stolz präsentiert sie ihre eindeutig europäisch inspirierte Linienführung. Die ausgeprägten Kanten verbinden modernstes aerodynamisches Design mit markantem Stil und hoher Qualität.

Im Jahr 2006 gibt es folgende optische Änderungen:

- Ein neuer, an die Karosseriefarbe angepasster Einsatz in der Verkleidung der Vierfachscheinwerfer ersetzt die bisherige schwarze Umrandung.
- Neue Klarglas-Blinker mit bernsteinfarbenen Birnen.
- Neue abgestufte Tönung der Verkleidungsscheibe.
- Doppelauspuff mit neuem Look: Die Hochglanzoptik des aktuellen Modells wurde durch einen Look aus gebürstetem Aluminium ersetzt.

Farben

- Candy Glory Red
- Digital Silver Metallic
- Pearl Cosmic Black

Motor

Die Fachwelt kennt den legendären V4-Motor der VFR als drehmomentstarkes Triebwerk, das der Maschine ein für ihre Klasse außergewöhnliches Leistungspotenzial verleiht. Mit der Neuauflage der VFR im Jahr 2002 als formidabler Sporttourer wurde der einzigartige V4-Motor vollständig überarbeitet und mit einem neuen „V4 VTEC“-Ventilsystem ausgestattet, das eine verbesserte Leistungsabgabe im niedrigen bis mittleren Drehzahlbereich mit der hoch dynamischen und kraftvollen Leistung eines 4-Ventil-Motors der Spitzenklasse verbindet. Das neue zweistufige System sorgt zudem für eine niedrigere Geräusch- und Emissionsentwicklung, ohne dass bei den traditionellen V4-Eigenschaften der VFR Abstriche gemacht werden mussten.

Überarbeitetes „V4 VTEC“-System

Beim Modell 2006 wurde das revolutionäre „V4 VTEC“-System noch feiner abgestimmt, um ein reibungsloseres und effektiveres Umschalten zwischen den beiden Betriebsarten zu gewährleisten. Der harte Leistungseinsatz, der sich bei starker Beschleunigung durch den Wechsel des Motors auf vollen 4-Ventil-Betrieb ergab, wurde abgemildert – geblieben ist das Gefühl satter Beschleunigung sowie das charakteristische Geräusch des anziehenden Motors. Der Umdrehungsbereich, in dem der Motor vom 2-Ventil in den 4-Ventil-Betrieb umschaltet, wurde von 6.800 U/min auf 6.600 U/min gesenkt, damit der Fahrer komfortabler auf die volle 4-Ventil-Leistung des VFR zugreifen kann.

Diese Senkung des Schaltbereichs diene vor allem dem Ziel, Leistung und Drehzahl des 2- und 4-Ventil-Betriebes anzugleichen und den Schnittpunkt der beiden Leistungskurven zu bestimmen, der nun als neuer Schaltpunkt dient. Das Ergebnis ist ein runder Übergang von 2- zu 4-Ventil-Betrieb, der eine nahtlose Beschleunigung ermöglicht und sich die besten Eigenschaften beider Betriebsformen zu Nutze macht.

Es wurde jedoch nicht nur der Umschaltzeitpunkt für eine zügige Beschleunigung in einen niedrigeren Drehzahlbereich verlegt, sondern auch der Punkt, an dem die Maschine wieder auf den 2-Ventil-Betrieb wechselt. Er wurde auf 6.100 U/min gesenkt, um die Allround-Qualitäten der Maschine zu stärken und ein geschmeidiges Umschalten zu gewährleisten.

In Verbindung mit dieser Modifizierung des „V4 VTEC“-Ventilsystems wurden auch das PGM-FI-Kraftstoffeinspritzsystem und die Einspritzdüsen (die von der

CBR1000RR Fireblade übernommen wurden) geändert. Dies dient der Erhöhung des Fahrkomforts. Ein weiteres Ergebnis dieser Feinabstimmung des Kraftstoffsystems ist, dass sich beim Kraftstoffverbrauch eine geringe, aber dennoch erkennbare Optimierung ergibt.

EURO-3-Norm

Die neue VFR verfügt über Hondas modernstes emissionsarmes HECS3-Abgassystem, das die neuen strengen „EURO-3“-Richtlinien nicht nur erfüllt, sondern sogar problemlos übertrifft. Das Abgassystem wird für alle europäischen Modelle verwendet und nutzt ein Katalysatorelement mit 300 Zellen. In den Abmessungen entspricht es dem vorherigen Abgasreinigungssystem der VFR, wobei die Dichte der katalytischen Oberfläche jedoch erheblich höher ist, so dass die Wirkung des Katalysators merklich gesteigert wird, ohne die Leistung der Maschine zu beeinträchtigen.

Fahrwerk

Der zweiholmige Aluminiumrahmen der VFR mit seiner „Pivotless“-Konstruktion und der dynamischen Aufhängung bleibt auch beim Modell des Jahres 2006 unverändert. So ändert sich nichts am optimalen Handling, für das die VFR bekannt ist.

Die VFR verfügt zudem serienmäßig über Hondas exklusives Dual-Combined-Bremssystem (D-CBS) für optimale Bremskontrolle. Es wurde für den Einsatz in der VFR speziell sportlich abgestimmt. Optional kann die VFR natürlich mit Hondas modernstem ABS-System ausgestattet werden, das eine starke und zuverlässige Bremsleistung auf nahezu allen Straßenbelägen garantiert, die ein Fahrer antreffen kann. Bei der VFR mit optionalem ABS kann außerdem die Federvorspannung hinten hydraulisch verstellt werden.

Ausstattung

Honda Ignition Security System (HISS)

Die VFR lässt sich dank des HISS-Systems nur mit den Originalschlüsseln starten. Andernfalls verhindert die Wegfahrsperre über die elektronische Steuerung der Zündanlage das Starten des Motors. Die Maschine kann auch durch Kurzschließen oder Austauschen des Zündschlosses nicht gestartet werden.