

Informazioni stampa VFR1200F Dual Clutch Transmission 2011

Data comunicato stampa: 5 ottobre 2010

Aggiornamenti modello: Nuova colorazione



Introduzione

Lanciata nel 2009, la VFR1200F è stata sviluppata in linea con i modelli VFR precedenti, famosi per le tecnologie che gli garantivano una perfetta combinazione di capacità sportive e touring. Questa era tuttavia una moto del tutto nuova, una perfetta interpretazione del concetto di road-sport moderna, nata per soddisfare le complesse esigenze degli utenti di oggi e dotata delle più avanzate tecnologie disponibili.

Progettata per un livello di controllo e feedback unici, la VFR1200F utilizza tecnologie racing estremamente sofisticate. Queste ultime, sono state tuttavia adattate ed evolute in linea con una concezione che fa della versatilità il suo grande punto di forza. Il suono armonioso del dinamico e flessibile V4 fa riaffiorare ricordi ed emozioni legati ai più famosi modelli VFR Honda, ma il pulsare inconfondibile del motore e la sua maneggevolezza senza pari posizionano questa VFR in una categoria a parte, distante dalle versioni precedenti come da qualunque altra rivale dei nostri giorni.

La versione del 2011 è disponibile nella lussuosa colorazione Darkness Black Metallic / Digital Silver Metallic, scelta per enfatizzare il look e le forme uniche della sua carenatura.

Styling

La forma della VFR1200F è determinata in grande misura dalle funzioni che deve assolvere. La centralizzazione delle masse, il sicuro controllo del pilota e l'efficienza aerodinamica hanno fornito le chiavi per progettare la moto, e da questo punto di partenza ha avuto inizio l'evoluzione della sua forma. La bancata stretta dei cilindri posteriori e la spaziatura tra di essi hanno permesso di disegnare una vita veramente snella, riducendo così l'altezza da terra in modo che il pilota possa appoggiare facilmente i piedi al suolo in ogni circostanza. Inoltre, questo vitino di vespa fa sì che il pilota si senta "nella" moto anziché sopra di essa, con un senso di controllo e feedback largamente superiore. La sagoma elegante ma complessa del serbatoio carburante ha un preciso fine al di là della sua chiara valenza estetica. La sua forma infatti fornisce supporto e assistenza al pilota affinché possa migliorare ulteriormente il proprio controllo e senta meglio la risposta della moto in ogni situazione di guida. La linea ergonomica della carenatura è armonica rispetto al serbatoio del carburante, per offrire un supporto aggiuntivo e garantire protezione dal vento a pilota e passeggero. Anche i comandi manuali e i vari interruttori con la nuova disposizione dei pulsanti hanno una concezione assolutamente ergonomica. Infine, il comfort e la sicurezza del passeggero sono a loro volta estremamente curati: la doppia sella termoformata dispone di una seduta molto ampia, che si abbina alle maniglie di sostegno ed ai poggiatesta che favoriscono comfort e sicurezza.

Carenatura a doppio strato

Il design brevettato con carenatura "a doppio strato" della VFR1200F è un perfetto connubio di forma e funzione. Progettisti e ingegneri hanno infatti creato un design dalla bellezza indiscutibile, che assicura nel contempo una gestione dei flussi d'aria e del calore assolutamente perfetta. Il design della carenatura è infatti strutturato su due livelli per assecondare il fluire dell'aria sfruttandolo per la dissipazione del calore del motore. In primo luogo l'aria che entra fra i due strati e attraverso le aperture ovali ai lati della carenatura (che si notano nella vista frontale) viene incanalata nella migliore direzione atta rendere la moto più stabile alle andature più elevate. In secondo luogo, la maggiore velocità del flusso destinato al propulsore (poiché l'aria viene canalizzata verso condotti più piccoli prima di raggiungere i radiatori) permette di ottimizzare il raffreddamento del motore e, nel contempo, di allontanare l'aria calda dal pilota e dal passeggero, rendendo più fresca e confortevole la guida. In ultima analisi, anche il calore normalmente generato dal brillante 4 cilindri a V viene deviato lontano dal guidatore.

Il perfetto equilibrio fra le superfici della VFR1200F conferisce al frontale un'estetica originalissima e leggera, disegnando un profilo che fende l'aria e oppone la minima resistenza aerodinamica. Ma il look anteriore della moto si caratterizza anche per la marcata forma a X dove gli elementi concavi dirigono lo sguardo e l'aria in alto verso il cupolino, a sua volta caratterizzato un'ulteriore feritoia alla base. Persino le estremità del cupolino sono state accuratamente studiate per migliorare la stabilità in rettilineo. Il potente singolo faro anteriore utilizza la medesima tecnologia già sfruttata sulla CBR1000RR Fireblade, in cui la luce si diffonde attraverso due strisce colorate tipo-LED che incorniciano i lati del faro, generando una maggior luminosità e profondità del fascio di luce.

Ogni elemento del design è stato modulato utilizzando i più moderni criteri di progettazione, tanto che ovunque si ravvisa una maniacale attenzione per i dettagli e la qualità costruttiva. L'area anteriore e la carena laterale sono state infatti fuse in un'unica superficie armonica ed aerodinamica. Il compattissimo codone è rivolto verso l'alto, come a sottolineare la dinamica leggerezza della moto. Il faro posteriore e gli indicatori di direzione richiamano chiaramente il design del frontale

Le nuove tecnologie di verniciatura, appositamente sviluppate negli impianti high-tech di Kumamoto, hanno permesso di realizzare nuove tonalità cromatiche. La finitura del rivestimento trasparente rende più profonda la colorazione, generando una luminosità di una tale classe da non trovare riscontri nelle altre moto di produzione. Inoltre, l'effetto specchio delle differenti superfici crea un'immagine unica che colpisce l'attenzione anche da lontano.

Motore

Il propulsore della VFR1200F è destinato a sviluppare altissime prestazioni, massima accelerazione a tutti i regimi ed una vigorosa sensazione di coppia e potenza. Honda ha puntato ad ottenere il suono e la sensazione tipica dei propulsori V4 più sportivi, ma riponendo particolare cura verso la curva d'erogazione, la più lineare e confortevole possibile. Questo V4 regala infatti le migliori prestazioni nella fascia di giri più importante e sfruttata. La curva di coppia è concentrata dai bassi ai medi regimi, in moto che sia facile "aprire" e "chiudere" il gas mantenendo sempre la brillantezza desiderata, anche sui percorsi più tortuosi. Questa linearità rende esaltante la guida e caratterizza questa VFR come una sportiva stradale con tanta potenza.

Erogazione lineare

Per coniugare le prestazioni sportive del V4 alle gite del weekend, agli spostamenti in città od ai lunghi viaggi in due e con i bagagli, è stato necessario affrontare una lunga serie di sfide. Le caratteristiche di potenza della VFR1200F hanno i loro elementi chiave nella risposta dinamica del motore e nella sua eccellente coppia. Ma per rendere disponibile tanta potenza e garantire nel contempo un elevato livello di comfort, era necessario gestire con la massima attenzione le vibrazioni. Per questa ragione è stata sviluppata una configurazione dei cilindri del tutto speciale. Al posto del tradizionale layout V4, con una spaziatura pari fra i cilindri tra lato anteriore e posteriore, la VFR1200F adotta un'ingegnosa soluzione che consente di centralizzare le masse e al tempo stesso risparmiare spazio. I cilindri posteriori sono posizionati uno accanto all'altro e ravvicinati, mentre quelli anteriori sono più distanti fra loro. Questo layout ha consentito di creare quella "vita" stretta della moto che risulta agevole per la posizione delle gambe. Ciò supporta inoltre la centralizzazione delle masse, contribuendo al senso di equilibrio della moto e alla sua facilità di controllo. Il fatto che non vi sia infine alcuno squilibrio strutturale fra lato destro e sinistro elimina la necessità del contralbero antivibrazioni e riduce gli attriti.

I vantaggi di questo layout dei cilindri sono completati dall'albero motore con accoppiamento simmetrico. Il suo funzionamento con inclinazione di appena 28°, riduce con efficacia le vibrazioni primarie e la rumorosità, eliminando la necessità del contralbero. Il nuovo V4 produce oltre l'90% della sua coppia massima (129 Nm a 8.750 giri/min) a 4.000 giri/min. Per consentire al pilota di sfruttare con il massimo comfort di guida tanta disponibilità di coppia, l'erogazione è resa più fluida da quattro parastrappi della trasmissione che contribuiscono a eliminare le vibrazioni.

Tecnologia racing-oriented

La VFR1200F utilizza la distribuzione monoalbero a camme in testa UNICAM adottata normalmente dalle formidabili CRF Honda da cross. La logica alla base è semplice: in un ambiente nel quale spazio, prestazioni e peso sono fondamentali, questa tecnologia era perfetta per soddisfare i criteri primari di ergonomia e centralizzazione delle masse. Inoltre, deriva dalla gamma CRF e dalla RC211V il sistema con carter sigillato, che riduce le eventuali perdite di pompaggio dovute al movimento dei pistoni e dalla densità dell'aria. Ciò garantisce ulteriori vantaggi al guidatore, quali una prontezza operativa davvero efficace e minori consumi.

Controllo ottimale

Il sistema elettronico di attuazione del gas "Throttle-by-Wire" esalta la simbiosi uomo-macchina della VFR1200F. Grazie a una leggera e precisa misurazione del carburante a tutti i regimi, questo sofisticato sistema assicura al pilota un controllo superiore in ogni situazione. Si tratta di un ulteriore punto che va a vantaggio di quella sensazione di controllo e risposta della moto trasmessa dalla VFR1200F.

Per migliorare il controllo anche durante le decelerazioni più brusche è presente la frizione antisaltellamento, la stessa della CBR1000RR Fireblade. Anche in caso di una fortissima staccata la frizione mantiene un normale innesto evitando ogni scompenso di assetto alla ruota posteriore, consentendo al pilota di mantenere sempre il pieno controllo del mezzo.

Uno scarico affascinante e un rombo esaltante

Progettisti e ingegneri non si sono concentrati esclusivamente su potenza ed erogazione del nuovo motore, ma hanno lavorato intensamente anche sulle sensazioni che il propulsore V4 doveva trasmettere e sulle tonalità di scarico. Hanno scelto pertanto una configurazione che potesse emulare la vivacità tipica dei motori con 4 cilindri in linea, ma con il pulsare e la sensazione di potenza dei veri V4. La configurazione dello scarico è quanto più compatta possibile, con alcuni condotti collocati su un lato, mentre i tubi di scarico provenienti dalla bancata posteriore sono stati posizionati sull'altro lato. In basso a destra, un bellissimo silenziatore triangolare si sposa alla perfezione con le eleganti linee della carenatura.

Le note combinate di aspirazione e scarico generano una coinvolgente tonalità di scarico, il vero rombo dei motori V4 Honda che distingue la VFR1200F da ogni altra moto. Già al minimo, pulsa regolarmente lasciando presagire l'enorme potenziale del propulsore. Ogni minima rotazione sulla manopola del gas sprigiona un'esplosione di pura aggressività V4 che si trasforma in un urlo irresistibile al salire dei giri. Il suono pulsante del motore contribuisce a creare quel carattere stradale che riveste la stessa importanza del design o del comfort.

Il terminale di scarico è un elemento chiave rispetto alle emozioni travolgenti che il suono del V4 è in grado di suscitare. Progettato per fornire il minimo ingombro in curva e per non essere intrusivo rispetto alla posizione dei piedi di pilota e passeggero, lo splendido e voluminoso silenziatore cromato libera una tonalità tanto sofisticata quanto eccitante. Grazie alla sua doppia uscita già ai bassi regimi il suono è ricco di bassi ed originale. Dosando il gas e al salire della lancetta del contagiri, una volta che si apre la valvola di scarico servoassistita, il motore sprigiona il suo rombo coinvolgente da vero V4 racing.

Rivoluzionaria trasmissione cardanica

Il nuovo layout compatto della trasmissione ha contribuito a dare stabilità alle alte velocità, migliorando la gestione delle curve e la trazione. Questo sistema altamente avanzato dispone di un albero sfalsato e di un punto di articolazione che crea un'espansione in senso verticale; c'è poi un giunto scorrevole a velocità costante che compensa le eventuali variazioni di lunghezza durante l'escursione della ruota posteriore. Un parastrappi sull'albero di uscita assorbe infine l'eventuale gioco. Grazie alla rigidità del perno, la stabilità risulta migliorata e la risposta al comando del gas è molto più rapida.

Cambio a doppia frizione

La VFR1200F Dual Clutch Transmission è dotata di cambio a doppia frizione, una tecnologia che consente il passaggio da un rapporto ad un altro con gestione automatica computerizzata. È un'innovazione che assicura lo stesso livello di divertimento del cambio manuale, ma offre in più la flessibilità del funzionamento elettronico per una qualità superiore della guida, sia sotto il profilo sportivo che per quanto concerne il comfort. Questo modello di ultima generazione indica come sarà il futuro della motocicletta, mettendo un'importante possibilità di scelta al centro dell'esperienza di guida. Honda crede infatti che questa innovazione, con la quale offre agli utenti più potere decisionale sulla loro mobilità a due ruote, sarà un elemento essenziale nel futuro del motociclismo.

La Storia

Per decenni il cambio manuale è stato un elemento essenziale dell'esperienza motociclistica. Ma dopo l'affermazione di tecnologie di trasmissione alternative nel settore delle corse, che hanno consentito di realizzare tempi sul giro prima impensabili, il cambio elettronico è gradualmente arrivato nel mondo delle moto da strada di grande cilindrata.

E' in questo contesto che Honda ha presentato il suo cambio a doppia frizione, la prima trasmissione totalmente automatica realizzata per moto di grande cilindrata. Questo nuovo cambio unisce alle grandi capacità di assecondare la guida sportiva un funzionamento fluido e naturale. Ma al tempo stesso, la sua grande efficienza consente un risparmio di carburante pari o superiore rispetto alle moto equipaggiate con cambio manuale.

Il cambio a doppia frizione si caratterizza per un design leggero e compatto che consente di integrarlo nei motori esistenti senza particolari modifiche del layout.

Dal punto di vista meccanico, il sistema è simile a quello di maggiori dimensioni montato sulle automobili, dove la disponibilità di spazio consente di alloggiare sistemi di ampie dimensioni che offrono rapporti più lunghi e cambi di marcia multipli.

Lo spazio ridotto disponibile sulle moto ha reso complessa l'installazione di un cambio a doppia frizione di derivazione automobilistica. La poca luce a terra e lo spostamento del baricentro in curva sono fattori limitanti, oltre al possibile intralcio del sistema per le gambe del pilota. Per risolvere questi problemi Honda ha adottato un cambio a doppia frizione che utilizza due alberi conduttori ed attuatori idraulici in linea. I condotti idraulici del sistema sono localizzati dietro il carter destro del motore, in modo da permettere l'uso di un albero più corto che può essere alloggiato in posizione. Diversamente dalle auto che utilizzano attuatori indipendenti per l'innesto diretto delle marce, questo sistema adotta un tamburo del cambio di tipo motociclistico che ha permesso di realizzare un meccanismo più semplice e compatto.

Inoltre, grazie a un controllo elettronico che rende più fluidi e lineari i cambi di marcia, questo nuovo tipo di trasmissione garantisce quel preciso controllo dell'accelerazione che è essenziale per la guida sportiva. Considerando che i rapporti sono di tipo convenzionale, il sistema automatico si comporta esattamente come la sua controparte manuale: trasmettendo cioè un feedback importante al pilota. Inoltre, è robusto e duraturo quanto i cambi manuali normalmente sviluppati da Honda.

Per rispondere con efficienza agli input del pilota in tutte le condizioni di guida, il cambio è configurato in tre modalità operative: due totalmente automatiche (la D per una guida rilassante che contribuisce ad un notevole risparmio di carburante e la S per prestazioni più sportive) e una modalità a sei rapporti con pieno controllo del pilota tramite comandi a innesto elettronico che assicura la stessa reattività di un cambio manuale vero e proprio. A dimostrazione dell'alto livello di innovazione richiesto per un sistema del genere, Honda ha attualmente 100 brevetti relativi al design del suo nuovo cambio.



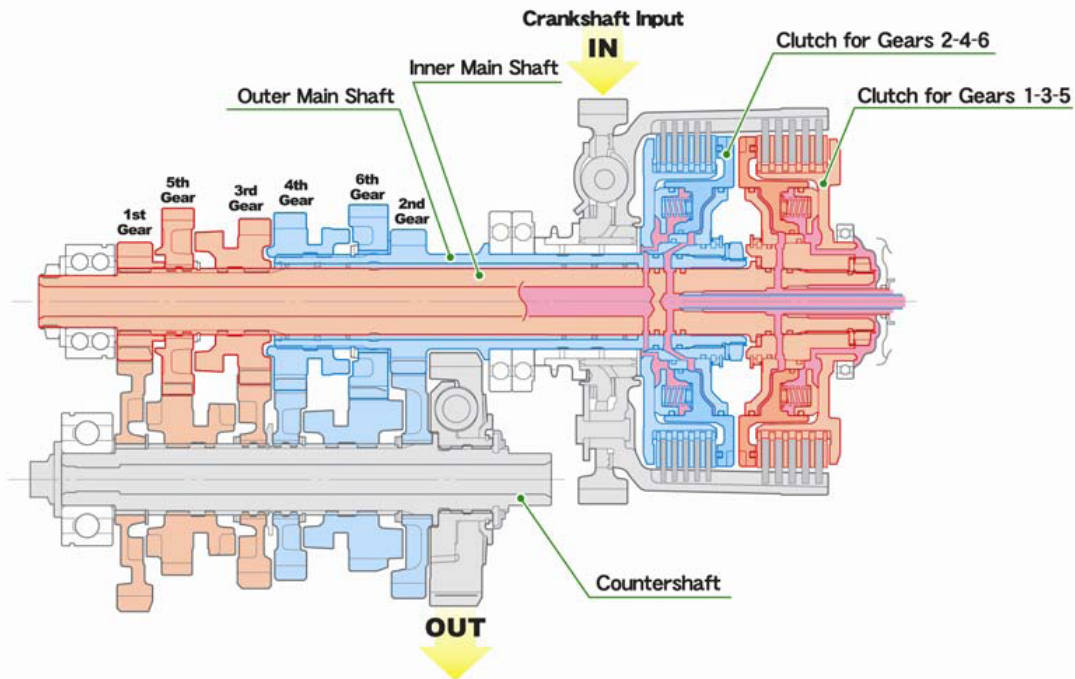
Caratteristiche chiave

La configurazione di questo cambio prevede due frizioni dedicate e indipendenti, una per le marce dispari (1°, 3°, 5°) e una per le pari (2°, 4°, 6°). Le due frizioni effettuano i cambi di marcia operando in modo alternato. Per esempio, quando si cambia dalla 1° alla 2° marcia, il computer rileva il cambio verso il rapporto superiore e innesta la 2° marcia, per farlo rilascia la frizione del 1° rapporto mentre innesta quella del 2° rapporto, generando un cambio di marcia estremamente rapido e fluido. È una transizione veloce, fluida ed efficiente che garantisce cambi di marcia sempre istantanei.

Il cambio a doppia frizione della VFR1200F utilizza due alberi conduttori concentrici (uno scorre internamente all'incavo dell'altro), un esclusivo design in linea della frizione e un circuito idraulico posto sotto il carter del motore per favorire la compattezza del design. Ma

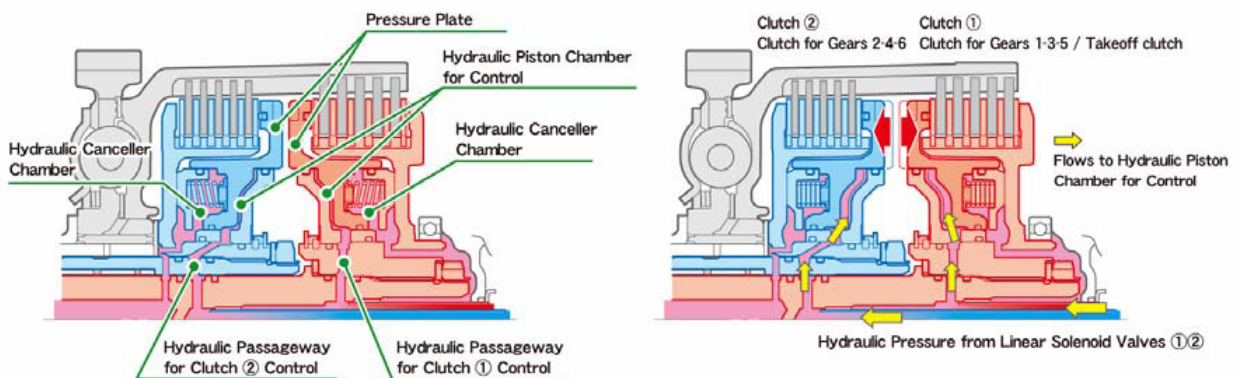
compattezza e leggerezza sono massimizzate anche dall'adozione di un meccanismo semplice basato su un tamburo del cambio di tipo convenzionale. L'azione ottimizzata dell'albero assicura un notevole risparmio di carburante pari o superiore a quello del cambio manuale, assicurando così a questo cambio con doppia frizione prestazioni tanto sportive quanto economiche, a scelta del pilota.

Dual Clutch Transmission Mechanism



Doppia frizione multidisco lubrificata in alluminio

Le due frizioni hanno un layout in linea, con il controllo idraulico del pistone installato sulla parte interna del disco.



Cambio a doppia frizione: come funziona

Il cambio elettronico a doppia frizione è dotato di due modalità operative (AT ed MT) per un ideale adattamento allo stile di guida del pilota, che opera la selezione tramite comandi ubicati sul semimanubrio destro.

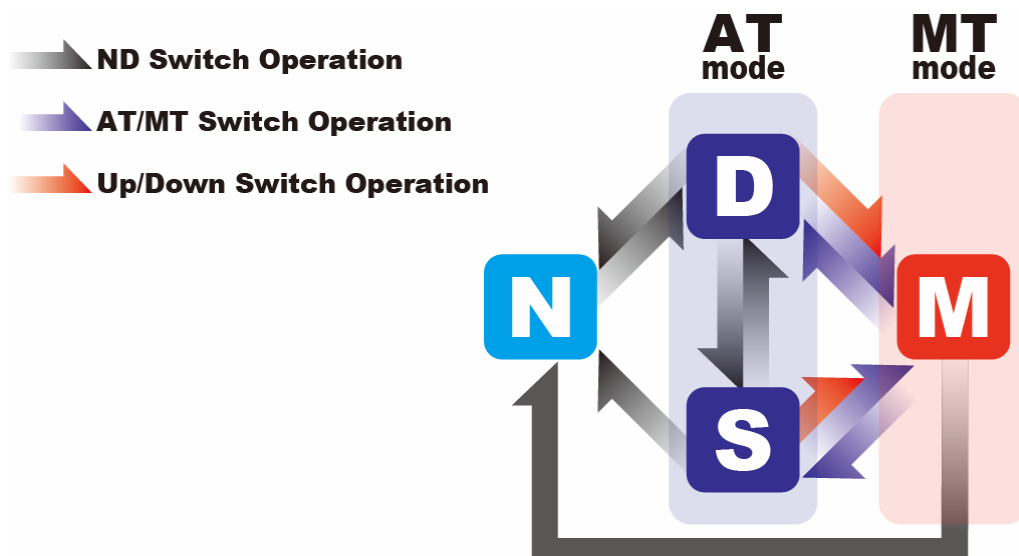
In modalità AT tutti i cambi di marcia vengono eseguiti automaticamente. Ciò ha luogo tramite un microcomputer con funzione di cambio elettronico che controlla costantemente il comportamento del pilota e della moto, stabilendo in che momento innestare un diverso rapporto. In questa

modalità il pilota può scegliere con il pollice della mano destra fra l'opzione "D" per contenere i consumi e l'opzione "S" per massimizzare le prestazioni. Frizione e cambio sono quindi controllati elettronicamente dal computer e il pilota ha la libertà di concentrarsi sulla strada e sul piacere della guida.

In modalità MT il pilota cambia invece marcia utilizzando gli attuatori a leva. In questo modo ha il controllo diretto sulla selezione delle marce e innesta il rapporto superiore o inferiore selezionando i comandi "+" o "-" rispettivamente con il dito indice e il pollice della mano sinistra.

Il sistema di cambio a doppia frizione offre in ogni caso un impulso continuo ed in tutte le modalità operative i cambi di marcia sono rapidi e fluidi, con una trazione sempre affidabile e un'accelerazione costante.

L'illustrazione mostra in che modo il pilota può cambiare modalità e utilizzare sia l'interruttore AT/MT che le leve (interruttore Su/Giù) per accedere al funzionamento manuale.



Vantaggi per il pilota

Il funzionamento manuale della frizione e del cambio, in passato considerato essenziale per una guida di alto livello, oggi non è più un must per il pilota sportivo.

Honda ha portato più avanti il mondo del motociclismo, regalando agli appassionati una nuova dimensione in termini di controllo e divertimento. Grazie al suo innovativo cambio di marcia elettronico, la VFR1200F offre una guida sportiva ad alte prestazioni che nessun'altra moto della classe può equiparare.

Tanto i piloti più navigati quanto quelli meno esperti hanno oggi un compito in meno di cui occuparsi durante la marcia, il che significa potersi concentrare di più sui veri piaceri della guida sportiva. Molti appassionati preferiscono comunque il cambio manuale, e per questa ragione la VFR1200F Dual Clutch Transmission offre la possibilità di scegliere. La modalità MT regala ai piloti un nuovo modo di cambiare marcia con un'azione più naturale e lineare, e rappresenta uno sviluppo tecnologico realmente rivoluzionario per tutti coloro che desiderano sperimentare questa nuova tecnologia.

Ciclistica

Il telaio, le sospensioni e i componenti della trasmissione sono disposti in una perfetta configurazione che massimizza le prestazioni sportive e la stabilità. Il robusto telaio romboidale a doppio trave in alluminio è rigido e leggero al tempo stesso. La lunghezza del forcellone monobraccio con trasmissione a cardano è stata ottimizzata senza aumentare la lunghezza complessiva della moto. Il lungo monobraccio contribuisce a una manovrabilità sicura e ben bilanciata, per una maggiore stabilità alle alte velocità. Esso è associato a un ammortizzatore posteriore con unità Pro-Link regolabile nel ritorno. All'anteriore invece, la robusta forcella telescopica da 43 mm regolabile nel precarico fornisce un controllo sempre fluido e sicuro. L'azione combinata di questi sistemi rende confortevole la guida – anche con passeggero e bagagli – e rafforza la sensazione di controllo totale.

Freni ad alte prestazioni

La VFR1200F è dotata di un impianto frenante con tecnologie all'avanguardia per l'uso su moto sportive versatili. Le potenti pinze a sei pistoncini all'anteriore e la pinza a due pistoncini al posteriore agiscono su dischi di generose dimensioni (320 mm all'anteriore e 276 mm al posteriore). Il CBS - sistema di frenata combinata - assicura una ripartizione ideale della forza frenante fra l'anteriore e il posteriore. L'aggiunta di un compatto e leggero sistema ABS montato di serie consente di sfruttare il potenziale sportivo della moto e le sue capacità nel mototurismo.

Dotazioni di serie

Pannello degli strumenti

Il quadro della strumentazione sulla VFR1200F combina linee sofisticate e praticità. Protetto e al tempo stesso reso ben visibile dall'inclinazione del cupolino aerodinamico, la strumentazione sfoggia un design elegante in armonia con la struttura ariosa del frontale. Rafforza inoltre la sensazione di dominio totale della strada. Il contagiri analogico e il tachimetro digitale, ampi e sportivi, sono circondati dai display LCD con le letture di carburante, temperatura del liquido refrigerante e consumo di benzina. Sono inoltre presenti l'orologio, il display della temperatura esterna, le spie antifurto HISS e dell'ABS.

Innovative borse laterali

Per aumentare la versatilità della VFR1200F nel turismo, il lato posteriore è dotato di attacchi integrati per i bagagli. Questi punti di attacco sono pressofusi in modo discreto nell'area del vano sottosella e negli attacchi dei poggiatesta per il passeggero. La struttura di questi attacchi consente di collocare e/o estrarre in un attimo le apposite borse laterali della moto (accessori originali disponibili a richiesta) senza interrompere l'elegante styling del veicolo.

Comandi manuali ergonomici

La VFR1200F è la prima moto di serie sulla quale è stata rivista in modo avanguardistico l'ergonomia di manubrio e interruttori. I progettisti hanno studiato il tempo necessario ad attivare ogni comando e la facilità dell'azione stessa prestando particolare attenzione alla posizione della mano in curva. In conseguenza di ciò, la VFR1200F dispone di nuovi interruttori sul manubrio e di una inedita struttura dove si è invertita la posizione del segnalatore acustico e degli indicatori di direzione. Per favorirne l'utilizzo, l'interruttore degli indicatori di direzione ha una forma che si adatta al naturale movimento del pollice.

Colorazioni

- Darkness Black Metallic / Digital Silver Metallic **New!**
- Candy Prominence Red
- Seal Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White



Accessori disponibili a richiesta

Honda Accessori ha sviluppato una vasta gamma di accessori per la VFR1200F. Questi accessori sono stati progettati in linea con la moderna concezione sportiva e versatile della moto. Ogni loro dettaglio, dalla scelta dei materiali all'integrazione con le linee della moto, è un ideale complemento allo styling e alle prestazioni della VFR1200F. L'elenco comprende:

- **Set di borse laterali da 29 litri:** Si montano sugli attacchi integrati per le borse laterali senza necessità di staffe aggiuntive. Di forma aerodinamica e del colore della carenatura, si aprono con la chiave di contatto. Quella sinistra ha una capacità sufficiente per un casco integrale.
- **Bauletto portaoggetti da 31 litri:** Con sistema di montaggio a scatto con estrazione rapida. Il coperchio è nello stesso colore della carenatura. È in grado di contenere un casco integrale e altri oggetti.
- **Borse interne per il bauletto portaoggetti le borse laterali:** Nere con cerniera e logo Honda. La tracolla e le maniglie sono incluse. Le borse interne per le borse laterali si possono unire con la cerniera per facilitarne il trasporto.
- **Borsa per serbatoio da 7 litri:** Nera con logo VFR decorato. Predisposta per l'installazione. Tracolla, maniglia e telo pioggia sono inclusi.
- **Cupolino aggiuntivo regolabile in 3 posizioni:** Si integra perfettamente al cupolino montato di serie. Espande la protezione dal vento per le persone di più alta statura. Approvazione WVTA.
- **Sella sostitutiva bassa/stretta:** Conferma la linea ergonomica della moto. Consente di appoggiare con maggiore facilità i piedi a terra. 25 mm più bassa rispetto alla sella standard.
- **Manopole riscaldate:** Il kit include il comando integrato. Compatto per il massimo comfort e integrazione con 3 livelli di riscaldamento.
- **Kit di navigazione:** Dotato di un pratico comando che ne consente l'uso senza dover allontanare le mani dal manubrio. Comprende auricolare, kit auto e lista concessionari ufficiali Honda.

Caratteristiche tecniche - VFR1200F AMT ABS (tipo ED)

MOTORE

Configurazione	4 cilindri a V di 76°, UNICAM, 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	1.237 cm ³
Alesaggio per Corsa	81 × 60 mm
Rapporto di compressione	12:1
Potenza massima	127 kW a 10.000min ⁻¹ (95/1/EC)
Coppia massima	129 Nm/8,750 min ⁻¹ (95/1/EC)
Regime del minimo	1,150 min ⁻¹
Capacità totale olio	4,9 litri

ALIMENTAZIONE

Carburazione	Iniezione elettronica (PGM-FI)
Filtro d'aria	Di carta, viscoso
Capacità serbatoio carburante	18,5 litri
Consumo di carburante	15,9 km/l (modalità WMTC*) (testato in modalità D)

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Digitale transistorizzata a controllata da computer, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	8.4° BTDC (al minimo)
Candela	IMR9E-9HES (NGK); VUH27ES (DENSO)
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V/11.2AH (YTZ14S)
Alternatore	570W
Fari	12V, 55W x 1 (anabbagliante) / 55W x 1 (abbagliante)

TRASMISSIONE

Frizione	Doppia, multi disco in bagno d'olio a comando idraulico
Funzionamento frizione	Idraulico
Cambio	A 6 marce
Riduzione primaria	1.738 (73/42)

Rapporti del cambio	1	2.4666 (37/15)
	2	1.7894 (34/19)
	3	1.4090 (31/22)
	4	1.1600 (29/25)
	5	1.0322 (32/31)
	6	0.9393 (31/33)

Riduzione finale	2.71
Trasmissione finale	A cardano

TELAIO

A diamante, con doppia trave in alluminio

CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA)	2.250 × 740 × 1.220 mm
Interasse	1.545 mm
Inclinazione canotto sterzo	25.5°
Avancorsa	101 mm
Raggio di sterzata	3,5 m
Altezza sella	815 mm
Altezza da terra	125 mm
Peso in ordine di marcia	277 kg
Massa max ammissibile	473 kg

SOSPENSIONI

Anteriore Forcella telescopica HMAS a cartuccia da 43 mm con regolazione micrometrica del precarico, escursione 120 mm

Posteriore Pro-Link con monoammortizzatore a gas HMAS, regolabile nel precarico 25 posizioni e regolazione micrometrica del ritorno, escursione 130 mm

RUOTE

Configurazione	Anteriore	5 razze a sezione alveolare, realizzate in alluminio con pressofusione a gravità
	Posteriore	7 razze, realizzate in alluminio con pressofusione a gravità

Cerchi	Anteriore	17M/C × MT3.5
--------	-----------	---------------

	Posteriore	17M/C × MT6
Pneumatici	Anteriore	120/70 ZR17M/C (58W)
	Posteriore	190/55 ZR17M/C (75W)
Pressione	Anteriore	250kPa
	Posteriore	290kPa

FRENI

Anteriore	Due dischi idraulici flottanti da 320 mm con pinze a 6 pistoncini contrapposti, ABS Combinato e pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco idraulico da 276 mm con pinza a 2 pistoncini, ABS Combinato e pastiglie in metallo sinterizzato

* Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni « base » della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori. - Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

Contact:

Honda Motor Europe Ltd.
 470 London Road, Slough,
 Berkshire, SL3 8QY
 Phone: +44 (0) 1753 590 500
 Fax: +44 (0) 1753 590 000
www.honda-eu.com