

---

# Presseinformation

7. November 2011

**Honda VFR1200F**

## **Das V4-Flaggschiff mit Traktionskontrolle**



Der Sporttourer mit noch größerer Reichweite

### **1. Übersicht**

Die VFR1200F ist ein sportlich-dynamisches Straßenmotorrad mit Vollverkleidung, Kardanantrieb und zahlreichen technischen Feinessen, dessen Qualitäten auch auf langen Touren überzeugen. Für den Modelljahrgang 2012 wurde das V4-Flaggschiff überarbeitet. Optimierte wurde die Motorcharakteristik, speziell der Drehmomentverlauf und damit der Durchzug zwischen 2.000 und 4.000 Touren.

Verbrauchssenkende Maßnahmen an der PGM-FI Kraftstoffeinspritzung und ein vergrößertes Tankvolumen vergrößern den Aktionsradius.

Traktionskontrolle, neue LED-Blinker, eine modifizierte Sitzbank sowie

---

# Presseinformation

Feinschliff an der Elektroniksteuerung des optionalen Doppelkupplungsgetriebes tragen dazu bei, die begeisternd elegante Maschine weiter zu optimieren.

## **2. Verbesserungen**

### **2.1 Motor**

#### **Überarbeitete Motorcharakteristik**

Verbessert wurde der Drehmomentverlauf und damit der Durchzug im Bereich zwischen 2.000 und 4.000 Touren. Harmonisch kraftvolles Beschleunigen ist damit auch in hohen Gängen und aus niedrigen Drehzahlen möglich.

#### **Größerer Aktionsradius**

Erhöhte Kraftstoffeffizienz, dank neu programmierter Steuerelektronik der PGM-FI Kraftstoffeinspritzung, sowie ein vergrößertes Tankvolumen (+ 0,5 Liter) erhöhen die Reichweite.

#### **Traktionskontrolle**

Für den Modelljahrgang 2012 ist die VFR1200F mit einer Traktionskontrolle ausgestattet. Das elektronische Fahrerassistenzsystem trägt dazu bei, die Motorleistung sicher abrufen zu können, insbesondere bei Asphaltkonditionen mit reduziertem Grip.

#### **Steuerelektronik-Update für das Doppelkupplungsgetriebe**

Das optionale Doppelkupplungsgetriebe der VFR1200F wurde weiter entwickelt und erhielt zusätzliche Steuerungsfunktionen.

---

# Presseinformation

## 2.2 Ergonomie

### **Verbesserter Sitzkomfort**

Ein neuer Sitzbankbezug erhöht die Rutschfestigkeit.

### **Neue LED-Blinker**

Leuchtstarke LED-Blinker in den Spiegeln ergänzen das moderne Design und bewirken eine optimale Signalwirkung.

## **3. Modelldetails**

### 3.1 Styling

#### **Entwickelt für europäische Ansprüche**

Die VFR1200F wurde für tourensportliche Ansprüche europäischer Motorradfahrer entwickelt – obwohl sie ebenfalls in Amerika und in Japan verkauft wird. Der Leitsatz während der Entwicklung lautete: „Eben mal 300 Kilometer zum Mittagessen fahren.“ Das Szenario sah vor, an einem schönen Tag spontan zu beschließen, gemeinsam mit Sozium oder Partnerin über Autobahn und kurvenreiche Landstraßen in die Berge zu fahren, in einem netten Restaurant zu pausieren, und anschließend mit Freude wieder den Nachhauseweg in Angriff zu nehmen.

Das VFR-Entwicklungsteam war international besetzt. Die Leitung des Design-Teams oblag Teofilo Plaza, einem Spanier, der in Rom bei Honda Europa arbeitet. Der Designer ist ein Mann der Praxis, der leidenschaftlich gerne Motorrad fährt, stets überdurchschnittlich viele Kilometer abspult, im Sommer wie im Winter und dessen Begeisterung speziell für die VFR1200F mit Doppelkupplungsgetriebe keine Grenzen kennt.

---

# Presseinformation

Als Projektleiter der VFR1200F agierte Yosuke Hasegawa. Der Japaner beschäftigte sich mit der Technik von Achterbahnen und Karussells, bevor er vor über 10 Jahren zu Honda wechselte. Er entwickelte ATVs, war Projektleiter der VTX1800 sowie für diverse „special projects“ zuständig. Hasegawa, der inzwischen verantwortlicher Entwickler aller V4-Hondas ist, kennt die sportliche Praxis aus eigener Erfahrung; er ist jahrelang selbst aktiv Superbike-Rennen in Japan gefahren und hat zahlreiche sportliche Motorräder besessen, auch großvolumige Zweitakter sowie leichte Enduros.

## **Attraktives Styling**

Neue Wege beschritt Honda mit der Verkleidung der VFR1200F, nicht nur mit dem aufregend attraktiven Design. Die Seitenteile sind mehrlagig ausgeführt. Die Front geht fließend in die Seitenverkleidung über, die ihrerseits mit dem Tank verschmilzt.



Bestimmt für Landstraße und Autobahn

Zentralisierung der Massen, ausgefeilte Sitzposition und aerodynamische Effizienz standen am Anfang aller Überlegungen. Das Ensemble aus Motor, Fahrwerk und Verkleidung präsentiert sich entsprechend sorgfältig durchdacht. Der Einsatz kompakt gestalteter Zylinderköpfe, die spezielle Anordnung der Zylinder beim Motor und die organische Formgebung des Tanks erfolgten, um

---

# Presseinformation

eine optimale Sitzergonomie zu ermöglichen. Darauf sorgfältig abgestimmt ist die Verkleidung, um dem Fahrer maximalen Komfort sowie genügend Bewegungsfreiheit zu bieten. Moderate Sitzhöhe und wespenähnliche Taille fördern positives Feedback- und Kontrollgefühl.

Die Bedienungselemente mit neuen Schaltern sind auf ergonomisch verbesserte Funktion optimiert. Komfort- und Sicherheits-Aspekte für den Beifahrer sind ebenfalls berücksichtigt. Der Sitzbereich für den Sozius fällt großzügig und komfortabel aus, dazu kommen ein solider Haltegriff sowie tief platzierte Fußrasten.

## **Zweilagige Verkleidung**

Die Verkleidung der VFR1200F erlaubt eine Synthese aus Form und Funktion. Designer und Ingenieure erarbeiteten diese Lösung zu Gunsten optimalen Temperatur-Managements. Die Seitenteile der Verkleidung sind aus zwei Lagen gefertigt; dank dieser innovativen Konstruktion können aerodynamische Anforderungen ebenso erfüllt werden wie thermodynamische.

Die Luft tritt zwischen den Lagen ein, dazu durch zwei Öffnungen in der Verkleidungsfront. Die kanalisierte Kühlluftführung wirkt sich positiv auf das Stabilität des Fahrzeugs bei höheren Geschwindigkeiten aus. Gleichzeitig wird die Kühlung beim Durchströmen des Wasserkühlers verbessert. Für effiziente Entlüftung ist ebenfalls gesorgt. Aufgeheizte Abluft und Wärme, die das Triebwerk im Fahrbetrieb abstrahlt, wird abgeleitet, damit der Fahrer sich nicht belästigt fühlt.

## **Sorgfalt auch im Detail**

Trotz windschnittiger Aerodynamik ist exzellenter Wind- und Wetterschutz gewährleistet. Der Windschirm ist zur Hinterlüftung mit einer Öffnung versehen, um Wirbelbildung zu vermeiden. Die Verkleidungsteile sind mit Steck- oder

---

# Presseinformation

Schraubverbindungen in versteckten Bereichen fixiert. Damit wird ein besonders cleaner Look erzielt. Dennoch ist guter Zugang für Servicearbeiten gewährleistet. Ein Freiform-Scheinwerfer leuchtet die Fahrbahn bei Nachtfahrten aus. Neue LED-Blinker in den Spiegeln stellen leuchtstarke Signalwirkung sicher und ergänzen den modernen Designauftritt. Das Rücklicht greift – für einen harmonischen Abschluss - Designelemente der Fahrzeugfront auf.

## **Luxuriöses Finish - made in Kumamoto**

Spezielle Lackiertechniken kommen für die VFR1200F zum Einsatz. Ergebnis ist eine qualitativ hochwertige Lackierung mit perfekter Hochglanz-Oberfläche und spiegelglattem Look. Gefertigt wird die VFR1200F im Honda Werk in Kumamoto, im Süden der japanischen Inselkette, auf Kyushu.

Kumamoto ist die größte von sechs Honda-Produktionsstätten in Japan und das zentrale Werk für den Bau von Motorrädern. Alle in Japan gefertigten Motorradtypen stammen von hier. Werke wie Hamamatsu, Suzuka oder Saitama fertigen inzwischen andere Honda-Produkte. Kumamoto fungiert daneben auch als sogenanntes „Mutterwerk“ für ausländische Produktionsstätten, denen fertige Motoren geliefert werden, so etwa für das Honda-Werk Atessa in Italien. Der Kumamoto-Werkskomplex, am Fuß des Mount Aso gelegen und von einem Wald-Grüngürtel umgeben, hat beeindruckende Ausmaße. Die Fläche umfasst 1.662.934 Quadratmeter, das entspricht der Fläche von 36 Baseball-Stadien. Insgesamt arbeiten hier 3.300 Mitarbeiter.

---

# Presseinformation

## **3.2 Motor**

### **Verbesserte Motorcharakteristik**

Um das Durchzugsvermögen während der Fahrt bei niedrigen Touren zu verbessern, hat Honda die Motorcharakteristik des V4-Triebwerks überarbeitet. Besonderes Augenmerk legten die Entwickler dabei auf eine optimierte Drehmomententwicklung im Bereich zwischen 2.000 und 4.000 Touren. Die gesteigerte Durchzugskraft ermöglicht kraftvolle, lineare Beschleunigung und unbeschwerten Fahrgenuss auch bei schaltfauler Fahrweise in unteren und mittleren Drehzahlbereichen.

### **Traction Control (TC)**

Für den Modelljahrgang 2012 stattet Honda die VFR1200F mit einer Traktionskontrolle aus.

Die elektronische Fahrhilfe erkennt über Sensoren unerwünschtes Schlupfverhalten am Hinterradreifen und regelt die Motorleistung entsprechend. Das System stellt so sicher, dass beim Beschleunigen auf Asphalt mit wenig Grip oder schwierigen Wetterbedingungen kein Traktionsverlust auftritt. Zusammen mit dem bedienungsfreundlichen Combined ABS-System trägt die moderne Steuerungstechnik dazu bei, VFR-Fahren beruhigend sicherer zu gestalten.

### **Erhöhte Kraftstoffeffizienz, Tank und Aktionsradius vergrößert**

Eine verbesserte Steuerelektronik der PGM FI Kraftstoffeinspritzung ermöglicht eine erhöhte Kraftstoffeffizienz. Zusammen mit dem vergrößerten Benzintank, dessen Volumen um 0,5 Liter erweitert wurde, konnte der Aktionsradius der VFR1200F vergrößert werden.

### **V4-Layout und Big Bang-Zündfolge**

Der flüssigkeitsgekühlte V4-Motor verfügt über 1.237 Kubikzentimeter Hubraum und leistet 173 PS bei 10.000 Touren. Die kurzhubige Auslegung (Bohrung 81

---

# Presseinformation

mm/Hub 60 mm) wirkt sich positiv auf die Drehfreude aus, der V4 legt rasch Drehzahlen zu. Reichlich Drehmoment und Durchzugskraft stehen bereits bei zivilen Drehzahlen zur Verfügung.

Um kompakte Einbaumaße zu erzielen, entschieden sich die Konstrukteure für ein einzigartiges Zylinder-Layout. Die äußeren Zylinder (Nr. 1 + 4) zeigen nach vorne, während die mittleren Zylinder (Nr. 2 + 3) nach hinten geneigt sind. Dazu beträgt der Zylinderwinkel 76 Grad, genau wie bei Hondas 800er MotoGP-V4-Rennmaschine RC212V, mit der Casey Stoner 2011 in der MotoGP-Klasse den WM-Titel eroberte. Vorteil dieses innovativen V4-Layouts sind kompakte Abmessungen, das Gehäuse fällt schmal und kurz aus. Dies erlaubt eine Einbauposition, die der Zentralisierung der Massen und agilem Handling förderlich ist. Dazu ergeben sich vorteilhafte Platzverhältnisse für die Fahrer-Sitzposition.

Um Vibrationen zu vermeiden, die aus dem gewählten Zylinderwinkel resultieren könnten, wurde die Kurbelwelle mit Hubzapfen versehen, die um 28 Grad versetzt sind. Dank dieser „Phase Shift Crankshaft“ kommt der Motor ohne Ausgleichswelle aus.

Eine weitere Besonderheit ist die Zündfolge. Diese erfolgt nicht gleichmäßig alle 180 Grad einer Kurbelwellenumdrehung, wie bei einem Reihenvierzylinder oder den V4-Vorgängern. Es zünden – wie bei der legendären RC30 – jeweils zwei Zylinder kurz hintereinander. Die Zündung erfolgt asymmetrisch bei jeweils 104-256-104-256 Grad. Diese Big Bang-Zündfolge produziert mit der „Phase-Shift“-Kurbelwelle eine eigenständige V4-Laufkultur sowie ein gutes Traktionsverhalten. So überzeugt die VFR1200F mit erstklassiger Fahrbarkeit sowie dumpfem Sound.

---

# Presseinformation

Das Herz der VFR schlägt und tönt sportlich. Das Besondere ist, wie dieser Motor in allen Drehzahlbereichen die Leistung unaufgeregt und entspannt ans Hinterrad schickt. Sportlich-dynamisches Fahren mit der VFR1200F ist ein begeisternd müheloses Vergnügen.

Bereits zu Beginn der Entwicklung wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h limitiert, schließlich findet nur ein marginaler Fahranteil in Tempobereichen darüber statt. Die Begrenzung erfolgt im sechsten Gang elektronisch über die Stellung der Drosselklappen.

## **Unicam-Zylinderköpfe**

Um kompakte, platzsparende Bauweise sicher zu stellen, entschieden sich die Entwickler für die Verwendung von Unicam-Zylinderköpfen. Diese weisen nur eine Nockenwelle auf, glänzen mit geringer Bauhöhe und ermöglichen trotzdem hohe Leistung. Honda wendet diese raumsparende Vierventiltechnik auch an den CRF-Viertakt-Motocrossern erfolgreich an. Damit wurde es möglich, das V4-Triebwerk weiter vorne im Chassis zu positionieren. Der Raumgewinn wiederum wurde genutzt, Sitzdreieck und Bewegungsfreiheit für Fahrer und Sozius zu optimieren.

Die Unicam-Zylinderköpfe der VFR1200F haben auf der Einlass-Seite Tassenstößel mit innenliegenden Shims und auf der Auslass-Seite Rollenkipphebel mit Stellschrauben für das Ventilspiel. Diese Technik ist ausgereift und wartungsarm zugleich, das Ventilspiel der VFR1200F muss lediglich alle 24.000 Kilometer überprüft werden.

Ebenfalls von den CRF-Crossern übernommen: ein gekapseltes Kurbelgehäuse, um den Druckausgleich zu optimieren und mechanische Pumpverluste zu reduzieren. Dies wiederum trägt dazu bei, das Ansprechverhalten zu optimieren und den Benzinverbrauch zu reduzieren.

---

# Presseinformation

## **Throttle by wire-Gasgriff**

Die VFR1200F verfügt über ein Throttle-by-wire-System, um die elektronische PGM-FI-Kraftstoffeinspritzung mit Befehlen anzusteuern. Vom Gasgriff führen Bowdenzüge zu einem Potentiometer am Drosselklappengehäuse. Die elektronische Steuereinheit verarbeitet die Signale und variiert entsprechend die Drosselklappen der Benzineinspritzung über Stellmotoren. Dieses Throttle-by-wire-System kann etliche Parameter (Drehzahl, Geschwindigkeit, eingelegter Gang, Temperatur, Zündkurven etc.) mit berücksichtigen und Einspritz-Druck und -Dauer entsprechend regeln. Positive Folgen sind sanftes Ansprechverhalten, optimale Gemischbildung und effizientes Verbrauchsverhalten.

Wäre das Potentiometer direkt am Gasgriff integriert, hätte der Begriff vom "elektronischen Gasgriff" seine volle Berechtigung. Honda bewerkstelligt die Ansteuerung jedoch bewusst über Bowdenzüge, um dem Fahrer neben modernster Technik auch weiterhin das klassische Gasgriff-Kontrollgefühl zu vermitteln.

## **Außergewöhnlich reaktionsarmer Kardan**

Die VFR1200F ist mit Kardanantrieb ausgestattet. Dies ist ein Novum in der VFR-Historie. Konstruktive Feinheiten tragen zu außergewöhnlich reaktionsarmer Funktion bei. Die Kardanwelle rotiert im Tunnel der Einarmschwinge. Die (theoretischen) Längsachsen beider Bauteile verlaufen jedoch nicht parallel, sondern bilden ein leichtes V zueinander. Dieser konstruktive Trick erübrigt eine zusätzliche Momentabstützung. Insgesamt weist der Antriebsstrang vier Ruckdämpfer, ein Kreuzgelenk sowie ein Gleichlaufgelenk mit Schiebefunktion (auch homokinetisches Gelenk genannt) auf, um eine vorbildlich geschmeidige Kardan-Kraftübertragung zu gewährleisten.

---

# Presseinformation

## **Antihopping-Kupplung**

Um bei extrem sportlichem Herunterschalten mit hohen Drehzahlen vor Kurven ein Blockieren des Hinterrads zu unterbinden, ist die VFR1200F mit einer Antihopping-Kupplung (Honda Assist Slipper Clutch) ausgestattet. Diese mechanische Rutschkupplung ist nach dem gleichen Prinzip konstruiert, das sich bei der CBR1000RR Fireblade bewährt hat. Spezielle, schräge Anlauftrampen trennen die Kupplungsdruckplatten, wenn beim Verzögern zu starkes Drehmoment vom Hinterrad auf die Kupplung zurück übertragen wird.

## **Auspuffsystem**

Das Auspuffsystem mit zwei geregelten Katalysatoren ist auf engstem Raum weitgehend unter dem Motor platziert. Der verchromte Endtopf mündet auf der rechten Seite ins Freie. Für das Klangbild wurde Sound-Engineering betrieben. Die asymmetrische Zündfolge bewirkt ein sportliches V4-Klangbild. Wenn die über Servomotor angesteuerte Auspuffklappe geöffnet ist, wird der Sound dumpfer und verwandelt sich in tiefes Grollen. Das Klappensystem öffnet in einem bestimmten Bereich, je nach Fahrzustand (Tempo, Gang etc.), gesteuert über das Throttle-by-wire-System.

## **3.3 Fahrwerk**

### **Upside-Down-Gabel, Aluminiumchassis mit Einarmschwinge**

Der Rahmen ist eine Brückenkonstruktion aus Aluminiumguss, der die geforderten Qualitäten wie ausgewogenes Handling, neutrales Kurvenverhalten und sicherer Geradeauslauf garantiert und mit einer raumsparenden Konstruktion verbindet. Die Einarm-Hinterradschwinge federt eine Pro-Link-Aufhängung über ein einzelnes Federbein ab. Das Vorderrad führt eine Upside-Down-Telegabel mit 43 mm Durchmesser, die mit radial verschraubten Sechskolben-Bremszangen bestückt ist. Federvorspannung und Zugstufen-Dämpfung sind vorne wie hinten einstellbar.

---

# Presseinformation

Die VFR1200F rollt auf 17 Zoll-Bereifung, vorne in gängiger 120/70-Größe, hinten in neuartigem 190/55-Format, wie es bisher nur bei wenigen Supersportlern Verwendung findet. Der höhere Querschnitt bedingt eine Kontur, die sich vorteilhaft auf das Handling sowie den Grip in Schräglage auswirkt. In der Erstausrüstung wird die VFR1200F mit Reifen von Dunlop (Roadsmart) oder Bridgestone (BT 021) ausgeliefert.

## **Hinterradfederung mit Handradverstellung**

Die Federungsabstimmung verbindet den auch von sportlichen Fahrern gewünschten Komfort mit sicherer Straßenlage bei dynamischer Fahrweise. Die Federvorspannung der Hinterradfederung kann bedienungsfreundlich - je nach Beladungszustand - über ein Handrad verstellt werden.

## **3.4 Bremsen**

### **Combined ABS-Bremssystem**

Die VFR1200F bietet modernste Bremstechnologie. Große Bremsscheiben mit 320 mm Durchmesser werden mit Bremsbelägen in radial verschraubten Nissin-Sechskolbenzangen beaufschlagt. Die Bremsbeläge sind zweiteilig ausgeführt, um ein optimiertes, verzugfreies Verschleißverhalten zu bewirken. Am Hinterrad verzögert eine Einzelscheibe (mit 276 mm Durchmesser) mit Zweikolben-Bremszange. ABS gehört zur Serienausstattung.

Das Combined-System der VFR1200F ist anders ausgelegt als in früheren VFR-Modellen. Mit dem Handbremshebel wird ausschließlich das Vorderrad verzögert, 10 von insgesamt 12 Kolben (6 rechts/4 links) drücken die Bremsbeläge gegen die Scheiben. Mit dem Fußbremshebel wird hinten die Doppelkolbenzange aktiviert, dazu am Vorderrad links das obere Kolbenpaar. Die kombinierte Bremskraftverteilung ermöglicht sichere Bremsmanöver auch unter schwierigen Bedingungen, wenn mit der Fußbremse zusätzlich verzögert

# Presseinformation

wird. Dazu verhindert die Antiblockierfunktion des Systems vorne wie hinten zuverlässig ein Blockieren der Räder.

## **3.5 Ergonomisches Design**

### **Komfortablere Zweipersonen-Sitzbank**

Die Sitzflächen für Fahrer und Sozius wurden für den Modelljahrgang 2012 überarbeitet. Ein modifizierter Sitzbankbezug und neue Nähte erhöhen die Rutschfestigkeit. Solide Haltegriffe sowie tief platzierte Fußrasten für den Sozius sind unverändert an Bord.

### **Instrumente**

Das Cockpit der VFR1200F ist mit einem großen, analogen Drehzahlmesser sowie einem Digitaltachometer ausgestattet. Dazu informieren LCD-Anzeigen über die aktuelle Benzinmenge im Tank, Kühltemperatur, Benzinverbrauch, Uhrzeit und Außentemperatur. Eine praktische Ganganzeige ist dazu vorhanden, sowie mehrere Kontroll-Leuchten. Neu werden Infos zu aktuellem Benzinverbrauch, Restbenzin sowie zur Restfahrstrecke angezeigt.



Analog und digital – das Cockpit der VFR1200F

---

# Presseinformation

## **Koffer-Halterungen integriert**

Für die VFR1200F sind optional Kunststoff-Koffer aus dem Original-Honda-Zubehörprogramm erhältlich. Diese integrieren sich perfekt in die Linienführung der Maschine. Die Halterungen sind bereits serienmäßig unauffällig im Heckbereich und an den Soziusrasten-Auslegern integriert. Leichte Montage wie einfache Demontage sind damit sicher gestellt.

## **Ergonomisch optimierte Armaturen und Schalter**

Die VFR1200F ist mit einer neuen Lenkerschalter-Generation ausgestattet. Blinkerschalter und Hupe sind praxisgerecht positioniert. Diese aus ergonomischer Sicht optimierten Bedienelemente sind besonders bedienungsfreundlich.

## **Garantie**

Die Garantiezeit erstreckt sich über 3 Jahre, zusätzlich gewährt Honda eine Mobilitätsgarantie. Die Inspektionsintervalle betragen 12.000 Kilometer; eine erste Inspektion ist bei 1.000 km angesetzt.

## **3.6 Doppelkupplungsgetriebe (optional)**

### **Schalten ohne Zugunterbrechung, manuell oder automatisiert**

#### **Schlüsselfunktionen**

Die Dual Clutch Transmission (DCT) von Honda ist das weltweit erste Doppelkupplungsgetriebe für Motorräder. Die Schaltbox-Innovation ermöglicht Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung. Die Gangwahl kann wahlweise manuell oder automatisch erfolgen. Die VFR1200F war das erste Honda-Modell, das mit dieser Technik ausgerüstet wurde. Die Betätigung der Kupplung, bei Gangwechsel wie zum Anfahren, erfolgt ebenfalls automatisch – über ein elektronisch angesteuertes Hydrauliksystem. Deshalb kommt die VFR1200FD (so die Bezeichnung für die Variante mit

---

# Presseinformation

Doppelkupplungsgetriebe) ohne Kupplungshebel und ohne Fußschalthebel aus.

Das DCT arbeitet mit zwei Kupplungspaketen für die ungeraden Gänge (1., 3., 5. Gang) und für die geraden Gänge (2., 4., 6. Gang). Diese stellen bei Gangwechseln abwechselnd den Kraftschluss her. Wenn z.B. vom 1. Gang in den Zweiten geschaltet wird, erkennt das Steuergerät das Hochschalten und legt den 2. Gang ein. Dann löst es die Kupplung des 1. Gangs und aktiviert die Kupplung für den 2. Gang. So werden Schaltvorgänge weich und extrem schnell ausgeführt.

Der Fahrer kann die Gangwahl auf zwei Arten erledigen. Zum einen manuell über Drucktasten an der linken Lenkerarmatur (MT). Mit dem Zeigefinger wird hochgeschaltet, mit dem Daumen heruntergeschaltet. Zum anderen im Automatik-Betrieb (AT), dann werden die Gänge automatisch gewechselt, jeweils passend zu Drehzahl und Geschwindigkeit. Vorgewählt werden kann hierfür normale, kraftstoffsparende Gangart (D) oder sportliche Fahrweise (S). In jedem Betriebsmodus bewirkt das DCT-System schnelle und weiche Gangwechsel bei anhaltender Zugkraft. Um die technische Innovation eines Doppelkupplungsgetriebes für Motorräder zu verdeutlichen, sei hier angemerkt, dass Honda dafür allein 100 Patente beantragt hat.

## **Optimierte DCT-Steuerlektronik**

Der Modelljahrgang 2012 der VFR1200FD ist mit einer optimierten Steuerlektronik für das Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet, die die Funktionalität weiter verbessert und nochmals nutzerfreundlicher gestaltet. Im Automatik-Modus D erkennt die ECU (Electronic Control Unit) nun das durch den jeweiligen Fahrstil gesteuerte Schaltverhalten des Doppelkupplungsgetriebes. Dank einer intelligenten Steuerungsfunktion kann das System dabei auf zwei hinterlegte Mappings zurückgreifen: eins für normalen Fahrstil, das möglichst angemessen Schaltmanöver vornimmt, und

---

# Presseinformation

ein zweites, das bei stärkerem Leistungsabruf die Gänge zu Gunsten dynamischer Beschleunigung später schaltet und auch die Motorbremse intensiver nutzt. Bei engagierter Fahrt auf kurvenreichen Straßen, verbunden mit Steigungen und Gefällen, wird so sicher gestellt, dass die Steuerelektronik passend zur Fahrweise stets die optimale Gangwahl einsteuert.

Weiteres Feature der optimierte Steuerelektronik: Wird im Automatik-Betrieb (D oder S) über Antippen der Schalttasten am Lenker direkt in den manuellen Modus gewechselt (sonst steht dafür ein AT/MT-Wählschalter am rechten Lenkerende zur Verfügung), erkennt das System, ob anschließend weitere manuelle Schaltaktionen getätigt werden. Ist dies nicht der Fall, schaltet die Steuerung wieder zurück auf Automatik-Betrieb. Diese Funktion ist nützlich, wenn für Überholmanöver oder enge Kurven kurzfristig gezielt manuell heruntergeschaltet werden soll.

## **Technik, die Spaß macht**

Die DCT-Technologie bietet Fahrspaß, bei dem die Sportlichkeit keinesfalls zu kurz kommt, gepaart mit einfacher Bedienung und nahtlosen Gangwechseln. Gleichzeitig ermöglicht die hervorragende Effizienz des Getriebes einen Kraftstoffverbrauch, der einem konventionellen Getriebe ebenbürtig ist oder diesen sogar unterbietet.

Von der Mechanik her betrachtet, ähnelt das System großen Doppelkupplungsgetrieben, wie sie in Automobilen eingesetzt werden. Platz ist jedoch knapp bemessen bei Motorrädern. Deshalb verwendet Honda zwei konzentrische Getriebeeingangswellen (die innere läuft in der äußeren hohlen Welle) und zwei hintereinander angeordnete Hydraulikkupplungen. Das Hydrauliksystem ist im rechten Motordeckel integriert, wodurch eine platzsparende Bauweise erzielt wird. Außerdem nutzt das System eine übliche Schaltwalze, wodurch ein einfacher und kompakter Schaltmechanismus erreicht wird. Die innovative DCT-Technik bietet eine präzise Beschleunigungskontrolle,

---

# Presseinformation

die wesentlich für sportliches Fahren ist. Da zu elektronisch-hydraulischer Steuerungstechnologie ein konventionelles Schaltgetriebe verwendet wird, fühlt sich das Ganze auch wie ein manuelles Getriebe an und liefert dem Fahrer die vertrauten Rückmeldungen.

Die VFR1200F mit Doppelkupplungsgetriebe ermöglicht beschwingt sportliches Fahren auf höchstem Niveau. Sowohl Fahrer mit wenig Erfahrung als auch geübte Fahrer haben eine Aufgabe weniger, mit der sie sich befassen müssen. Das bedeutet, dass sie sich verstärkt auf die Freuden des sportlichen Fahrens konzentrieren können.

## **Doppelkupplungsgetriebe**

Die Schaltbox-Innovation funktioniert mit zwei Kupplungspaketen, die abwechselnd für Kraftschluss sorgen. Schaltwalze und Schaltklauen funktionieren wie in einem herkömmlichen Getriebe. Anstelle des Fußes jedoch bewegt, gesteuert von der ECU-Steuereinheit, ein Elektromotor die Schaltwalze. Die Betätigung der Kupplung, zum Gangwechsel wie zum Anfahren, erfolgt über ein Hydrauliksystem, das ebenfalls elektronisch angesteuert wird.

# Presseinformation

## 4. Farben

Die VFR1200F des Modelljahrgangs 2012 ist in folgenden Farben erhältlich:

- Candy Tahitian Blue
- Titanium Blade Metallic
- Candy Prominence Red



## 5. Modellhistorie

### **Honda und V4 – über 30 Jahre Ingenieurskunst**

Vor über 30 Jahren, 1979, kehrte Honda nach einer längeren Pause in den GP-Sport zurück. Dafür wurde erstmals ein V4-Triebwerk entwickelt, die legendäre NR500 mit Ovalekolen-Technik. In den folgenden Jahren haben Hondas Techniker das V4-Bauprinzip im Rennsport wie im Serienbau in unterschiedlichen Hubraumklassen erfolgreich angewendet und wie kein anderer Hersteller kultiviert. Motorräder wie RC30, RVF400, NR750, RC45, VFR750, VFR(800) und RC212V sind Meilensteine aus Hondas V4-Geschichte.

Die erste serienmäßig produzierte V4-Honda war die VF750S aus dem Jahr 1982. Die erste VFR750F wurde zur Saison 1986 präsentiert. Im Langstrecken-Rennsport sowie bei den 24-h-Klassikern sorgten ab der WM-Saison 1984 V4-Konstruktionen mit den Typbezeichnungen RS750R und später RVF750 für Erfolge am laufenden Band.

---

# Presseinformation

## **VFR – Synonym für Hightech**

Zuverlässige Hightech gilt als das Markenzeichen der VFR-Baureihe, mit der Honda die V4-Modelle erfolgreich durchstarten konnte. Aluminiumrahmen, Vollverkleidung, aufwendige Nockenwellen-Zahnradantriebe und ab der zweiten Auflage die Hinterrad-Einarmschwinge, gepaart mit praxistauglichen Allround-Qualitäten sowie bester Zuverlässigkeit, sorgten dafür, dass sich über Jahre hinweg ein beispielhaft makelloses VFR-Image aufbauen konnte.

Das nur noch VFR genannte 800er Nachfolgemodell debütierte 1998. Hierfür adaptierte Honda die weiterentwickelte V4-Technik der RC45 (alias RVF750) mit elektronischer Benzineinspritzung, auf der John Kocinski 1997 den Superbike-WM-Titel erkämpft hatte. 2002 folgte die VFR-Generation mit VTEC-Ventilsteuerung, Verbundbremssystem (mit optionalem ABS), schnittig gezeichneter Verkleidung und spektakulär verlegten Auspufftöpfen unter der Sitzbank. Diese 800er VFR, 2006 mit Retuschen an der VTEC-Steuerung verfeinert und modellgepflegt, fasziniert als V4-Klassiker bis zum heutigen Tag.

Das nächste bedeutende Kapitel der V4-Historie wurde aufgeschlagen, als die VFR1200F bei den Händlern zur Saison 2010 in den Verkaufsräumen eintraf. Ein halbes Jahr später folgte die Variante mit innovativem Doppelkupplungsgetriebe, die VFR1200FD.

2011 überraschte Honda mit dem Crossrunner auf Basis der VFR800. Das Crossover-Konzept kombiniert praktische Vielseitigkeit und Dynamik eines Performance Naked-Bikes mit aufrechter Sitzposition und robustem Auftritt eines Adventure-Bikes.

---

# Presseinformation

## 6. Optionales Zubehör

Honda liefert zur VFR1200F eine speziell abgestimmte Palette an Honda Original Zubehör, mit dem die Maschine optional weiter personalisiert werden kann und noch vielseitiger einsetzbar wird. Dazu gehören:

### **45 Liter Topcase**

Dank Schnellverschlusssystem rasch abnehmbar, in Fahrzeugfarbe lackierter Deckel, ausreichend Fassungsvermögen für zwei Vollvisierhelme.

### **29 Liter Koffersatz**

Der Koffersatz für die VFR1200F (Deckel in Fahrzeugfarbe lackiert erhältlich) aus Kunststoff bietet zweimal 29 Liter Fassungsvermögen und passt auf das serienmäßig integrierte Aufnahmesystem, das mühelos Anbringen und Abnehmen erlaubt. Das Design ist aerodynamisch optimiert. In den linken Koffer passt ein Integralhelm. Der rechte Koffer ist auf der Unterseite mit einem Hitzeschutz versehen. Dank umlaufendem Abdichtsystem wasserdicht. Das One-Key-Schließsystem funktioniert mit dem Zündschlüssel, der Honda-Händler kann die Schlösser entsprechend anpassen, auch für das Topcase.

### **31 Liter Topcase**

Zusätzlicher Raum für Gepäck, nimmt einen Integralhelm auf. Wasserdicht dank umlaufendem Deckel-Dichtelement, kein äußeres Scharnier stört die Linienführung. Am Boden integriert ist das Gegenstück zum Topcaseträger. Damit wird der Behälter mühelos mittels Schließmechanismus arretiert oder demontiert. Der Träger ist aus Aluminiumguss, Sozius-Haltegriffe sind integriert.

---

# Presseinformation

## **Innenpacktaschen für Koffersatz und Topcase**

Für Koffersatz und Topcase sind formstabile Innentaschen erhältlich (mit verstellbarem Trageriemen und Tragegriff). Rechte und linke Tasche lassen sich über einen Reißverschluss verbinden, um bei Bedarf wie ein Gepäckstück getragen werden zu können.

## **Tanktasche**

Die Tanktasche mit 7 Liter Fassungsvermögen aus Kunstleder wird auf einer Grundplatte fixiert, die über den Mittelteil des Tanks verläuft und im Bereich des Tankstutzens ausgeschnitten ist. Mit umlaufendem Reißverschluss, Utensilienfach, Tragegriff sowie verstellbarem Trageriemen.

## **Touring Windschirm-Verlängerung**

Der aerodynamisch ausgefeilte Spoileraufsatz (Add-On-Windschild) ist in drei Höhen einstellbar und optimiert den Windschutz für große Fahrer. Die Windschirm-Verlängerung ist als Bestandteil der EG-Betriebserlaubnis nicht eintragungspflichtig.

## **Handwindabweiser**

Die Windabweiser bewirken bessere Protektion der Hände vor Fahrtwind, sind aus Kunststoff gefertigt und farblich auf die silbernen Fahrzeugkomponenten abgestimmt.

## **Niedrige Sitzbank**

Diese Sitzbank (an der VFR1200F für den japanischen Markt Standardausrüstung) ist seitlich schmaler geschnitten, damit kleinere Fahrer mit den Füßen leichter den Boden erreichen.

---

# Presseinformation

## **Griffheizung**

Die Griffheizung ist state-of-the-art. Der Schalter ist elegant im linken Griff integriert. Die Griffgummis tragen im Durchmesser nur 0,6 mm auf. Die Heizleistung kann dreistufig geregelt werden. Im Fingerbereich wird stärker erwärmt als im Bereich des Handballens, der dem Fahrtwind weniger ausgesetzt ist. Damit wird eine praxisgerechte Wärmeverteilung bewirkt.

## **Hinterradabdeckung**

Aus schlagzähem Kunststoff, schützt das Zentralfederbein gegen aufgewirbelte Steine und Straßenschmutz. Schutz gegen Spritzwasser und aufgewirbelte Gischt bei Regen.

## **Hauptständer**

Der Hauptständer sorgt für stabilen Stand. Wartungs- und Reparaturarbeiten werden erleichtert.

## **Alarmanlage**

Averto-Alarmanlage mit Bewegungs- und Erschütterungssensor, 118-dB-Sirene und integrierter Backup-Batterie. Ein Sleep-Modus mit niedrigem Stromverbrauch schont die Batterie. Die Anlage kann dank passender Stecker am vorkonfigurierten Kabelbaum unproblematisch installiert werden. Die Fernbedienung arbeitet über Funksignal.

## **U-Schloss**

Aus gehärtetem Stahl. Das U-Schloss wird während der Fahrt unter dem Sitz verstaut.

---

# Presseinformation

## **12 Volt Steckdose**

Die 12 Volt Bordsteckdose wird mit einem Montagehalter unter der Sitzbank befestigt. Damit kann elektronisches Equipment mit Strom aus dem Bordnetz versorgt werden.

## **Outdoor faltgarage**

Bietet Schutz vor Wind, Wetter und UV-Strahlung. Das Gewebematerial ist wasserdicht und atmungsaktiv, um ein Ablüften zu erlauben. Eine Befestigungsleine im unteren Bereich unterbindet Flattern. Zwei Öffnungen ermöglichen, ein U-Schloss am Vorderrad anzubringen. Großzügiger Schnitt, um auch eine voll ausgestattete VFR1200F mit Koffern und Topcase schützen zu können.

## **Indoor Abdeckung**

Aus lackschonendem Gewebe. Schützt vor Luftfeuchtigkeit und vermeidet Kondensat auf Metallteilen. Beugt Kratzern und Beschädigungen der abgestellten Maschine vor.

---

# Presseinformation

## Technische Daten - VFR1200F/ FD (ED-Typ)

### MOTOR

Typ	Flüssigkeitsgekühlter V4-Viertaktmotor, Zylinderwinkel 76 Grad, Vierventil- UNICAM-Zylinderköpfe
Hubraum	1.237 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	81 × 60 mm
Verdichtung	12:1
Nennleistung	127 kW (173 PS) / 10.000min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Max. Drehmoment	129 Nm / 8.750 min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Ölvolumen	4 Liter

### KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Luftfilter	Papier-Viskosefilter
Tankinhalt	19 Liter

---

# Presseinformation

## ELEKTRIK

Zündsystem	Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit elektronischer Frühverstellung
Zündkerze	IMR9E-9HES (NGK); VUH27ES (DENSO)
Starter	Elektrostarter
Batterie	12 V / 11,2 Ah (YTZ14)
Lichtmaschinenleistung	570 W
Scheinwerfer	12 V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 55W x 1 (aufgeblendet)

## KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad, mit Antihopping Funktion * Mehrscheiben im Ölbad, 2 Kupplungspakete
Kupplungsbetätigung	manuell * automatisiert in D- oder S- Modus / manuell
Getriebe	6-Gang
Primärübersetzung	1.738 (73/42)

---

# Presseinformation

Gangstufen	1	2.6000 (39/15)
	2	1.737 (33/19)
	3	1.364 (30/22)
	4	1.160 (29/25)
	5	1.032 (32/31)
	6	0.939 (31/33)
Endübersetzung		2.699 (37/39 x 19/17 x 28/11)
Endantrieb		Kardan mit homokinetischem Gelenk

## RAHMEN

Typ	Aluminium-Brückenrahmen
-----	-------------------------

## CHASSIS

Abmessungen	(LxBxH)	2.244 × 752 × 1.222 mm
Radstand		1.545 mm
Lenkkopfwinkel		25.5°
Nachlauf		101 mm
Wenderadius		3,45 m
Sitzhöhe		815 mm
Bodenfreiheit		128 mm

---

# Presseinformation

Gewicht vollgetankt 267 kg

Zul. Gesamtgewicht 463 kg

## RADAUFHÄNGUNG

Typ	Vorne	43 mm Ø Upside-Down-Gabel, Federvorspannung und Zugstufen-Dämpfung einstellbar, 120 mm Federweg
	Hinten	Pro-Link Aufhängung, Gasdruck- Stoßdämpfer, Federvorspannung stufenlos über Handhebelrad einstellbar, Zugstufendämpfung einstellbar, 130 mm Federweg

## RÄDER

Typ	Vorne	5 Speichen, Aluminiumguss
	Hinten	7 Speichen, Aluminiumguss
Felgenreisse	Vorne	17M/C × MT3.5
	Hinten	17M/C × MT6
Reifengröße	Vorne	120/70 ZR17M/C (58W)
	Hinten	190/55 ZR17M/C (75W)
Reifendruck	Vorne	2,5 bar
	Hinten	2,9 bar

---

# Presseinformation

## BREMSEN

Type	Vorne	Doppelscheibenbremse, 320 mm Ø , schwimmend gelagert, Sechskolben- Bremszangen, geteilte Sintermetall- Bremsbeläge, Combined ABS,
	Hinten	Einfachscheibe, 276 mm Ø, Zweikolben-Bremszange, Sintermetall-Bremsbeläge, Combined ABS,

\* Version mit Doppelkupplungsgetriebe

Alle Angaben ohne Gewähr. Änderungen von technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.