

Honda は、低回転域からのパワフルなエンジン特性と、前面投影面積を小さく、車体をスリムにしながらマスの集中化もはかれるといった利点のある V 型 4 気筒エンジンを搭載した二輪車をお客様に味わっていただくため、約 30 年にわたって、その製品を提供してまいりました。

Honda の V4 エンジンの歴史は、1979 年のワークスマシン NR500 まで遡ります。2 ストロークエンジンに対抗すべく、楕円ピストンや 1 気筒あたり 8 バルブという、革新的な V4 エンジンを搭載し世界最高峰の二輪レースワールドグランプリ (WGP) にチャレンジいたしました。このようにレーシングマシンからはじまった V4 エンジンはその後、楕円ピストンから通常の円形ピストンに変更し、1982 年に市販車初の V4 エンジン搭載車として、VF750 セイバー、VF750 マグナ、VF750F を続けて発売いたしました。この VF750F のエンジンをベースにしたレーシングマシン RVF750 は、1985 年に世界耐久選手権でチャンピオンを獲得するなどレーシングシーンでも目覚ましい活躍を記録。このようなレースで培った技術をフィードバックし、Honda 市販車初のカム・ギアトレーンを搭載した VFR750F を 1986 年に発売いたしました。

この VFR750F はスポーツツアラーという新しいカテゴリーを本格的に創出し、その歴史を刻み始めました。1990 年にはプロアーム (片持ちリア・スイングアーム) を搭載した 2 代目 VFR750F を発売し、その後 1994 年には楕円ピストンを搭載した市販車 NR (750cc) を意識したデザインの 3 代目 VFR750F を欧州向けとして発売。1998 年にはエンジンを 800cc に拡大し電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI) を搭載した 4 代目 VFR を発売いたしました。そして 2002 年、エンジンのバルブ制御に V4 VTEC システムを搭載し、カム・ギアトレーンからサイレントカムチェーンに変更、デュアルセンターアップマフラーを採用した 5 代目 VFR を発売いたしました。

このように、スポーツ性能とツーリング性能を高次元にバランスするため、歴代 VFR は多くの先進技術を取り入れながら進化をしてきており、その価値は欧州を中心とした先進国において Honda 独自の VFR ブランドとして評価されております。

そして今回の VFR1200F は、スポーツツアラーとしての先進性、伝統を正當に引き継ぎながら、車体はもちろんのこと、シリーズ最大排気量を採用しエンジンの気筒レイアウトも変更するなど、次世代を担う新たな大型スポーツツアラーとして、国内市場に投入いたします。この VFR1200F は Honda の「環境」「安全」「FUN」技術を具現化するモデルとして、国内はもとより、欧・米でも多くのユーザーから受け入れられ、新たなモーターサイクルの世界を創造する先駆けになるものと考えております。