

VFR800F

製品説明書



VFRシリーズは、スポーツツアラーとして他のモデルでは表現できない独自の価値を提供してきました。V4エンジンをはじめとして、後輪片持ち式スイングアーム（プロアーム）や、「VFR1200F」で採用したDCT（デュアル・クラッチ・トランスミッション）など、常に先進性をアイデンティティーとして表現し、お客様から高く評価されてきました。

今回、私たちは「VFR800F」の開発に際して、過去から築いてきた価値を磨きこむことで、より多くのお客様にVFRシリーズの世界観を体感していただくため、コンセプトを『大人のスポーツバイク ～Elegant Sport～』と設定し、開発してまいりました。

「VFR800F」のコンセプト

大人のスポーツバイク ～Elegant Sport～

私たちは『片道150kmの高速道路を快適に、タンデムでもワインディングを楽しくスポーツできるスポーツツアラー』の創出を目指しました。「VFR800F」とともにある生活の豊かさを描く中で“走行距離の長短”“一人乗り”“タンデム”“荷物の有無”“一般道”“高速道路”など様々な使用条件を考慮。スポーティーな走りと高い利便性の発揮こそがスポーツツアラーとしての「VFR800F」の魅力であると考えました。



●VFR800Fの特徴**・車体**

従来モデルの「VFR」に対して大幅な軽量化を実現して「走る、曲る、止まる」の進化を体感していただけるよう、今回、ワインディングでのライディングをさらに楽しく感じていただくため、完成車の重量を大幅に軽量化し、「走る、曲がる、止まる」という基本性能を徹底的に磨きました。また、シートレールを従来モデルの鋼管製からアルミダイキャスト製に変更。マフラーを右出し1本タイプに刷新し、併せてスイングアーム、フロントフォーク、ホイールを新規開発しました。

・スタイリング**大人を魅了するエレガントな佇まい**

充分な「速さ」を備えながら、それだけを主張することのない余裕と可能性を持つ独自のモデルとして、「VFR800F」のスタイリングに取り組みました。のびやかで気品あるシルエットの中に、“ハンドリング” “ウインドプロテクション”などの機能と走行性能を高いレベルで両立させました。また、大人の所有感を満足させるため、機能部品の細部にわたる仕上げにまで拘り、徹底した機能美を追求しました。

・パワーユニット**扱いやすいトルク特性とV4の鼓動感**

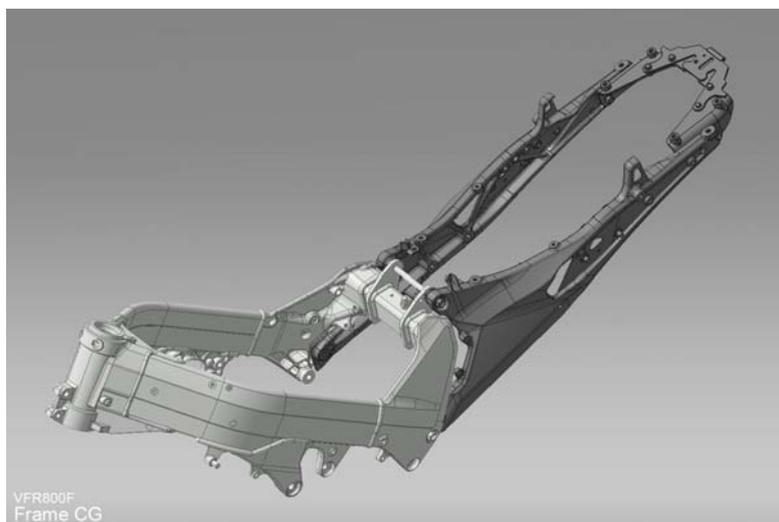
低中回転域の出力向上を図るため、吸排気系、バルブタイミングの見直しを実施。従来モデルから継承したHYPER VTECとの組み合わせにより、V4エンジンのトルクフルな走りに加え、加速時における独特の鼓動感とクルージング時の上質なエンジンフィールを実現しました。

このように、「VFR800F」では大幅な車体の軽量化とV4エンジンによって、スポーツライディング、通勤、ツーリングなどの幅広いシーンにおける快適な走りを体感可能としました。また、LEDヘッドライトやHondaトラクション・コントロール・システム(TCS)、ウインカーオートキャンセラーを新規で採用。さらに、専用ステーの後付けが不要なステアレスタイプのパニアケースの採用など、様々な先進技術を搭載し、伝統と先進性を高次元で融合したモデルが新しい「VFR800F」です。

●メインフレーム、シートレール、スイングアーム

フレームは、アルミツインチューブ式のメインフレームを従来モデルから継続し、シートレールとスイングアームを新たに設計しました。シートレールにはアルミダイキャスト製を採用。タンデム走行も考慮して各部の肉厚を吟味しながら剛性の最適化を図り、従来モデルと比較して2kgの軽量化を実現しました。また、シート回りをスリム化することで足着き性の向上を図りました。

スイングアームは、VFRシリーズのアイデンティティーを継承する片持ち式を採用しながら形状を一新。アーム部をスーパースポーツタイプと同形式のやぐら型とすることで、ねじれ方向の剛性バランスを最適化し、高速巡航時の安心感とワインディング走行時の軽快感を両立したハンドリングを実現しました。

■フレームCG**■スイングアームCG**

スリムなV4エンジンを搭載する引き締まった車体を表現するために、コア密度を上げるなど冷却効率を向上させて小型化したラジエーターの搭載位置を従来モデルのサイドからフロントへ変更しました。同時に「RVF RC45」でも採用した上下2分割配置とし、冷却性能とスリムな外観を両立させ、車体取り回し性の向上にも寄与しています。

標準装備のスタイリッシュなシングルシートカウルや、オプションとして設定した別体の取付けステーを不要とした容量29L(片側)のデタッチャブルパニアケースは、取付けに工具を必要とせず、脱着が簡易な設計としました。これにより、スポーツライディングからタンデムライディングのツーリング走行まで、幅広い用途での使い勝手の向上を図りました。

マフラーは従来モデルで採用の2本から1本に変更。車体中心部に近く、低い位置に搭載することで、シートレールの軽量化との相乗効果でマスの集中化を図り、軽快でリニアな操縦性を向上させました。

この他にも、新たに設計したパーツの軽量化を図り、従来モデル(2006年12月発売モデル)と比較して車両重量は9kgの軽量化を果たしました。

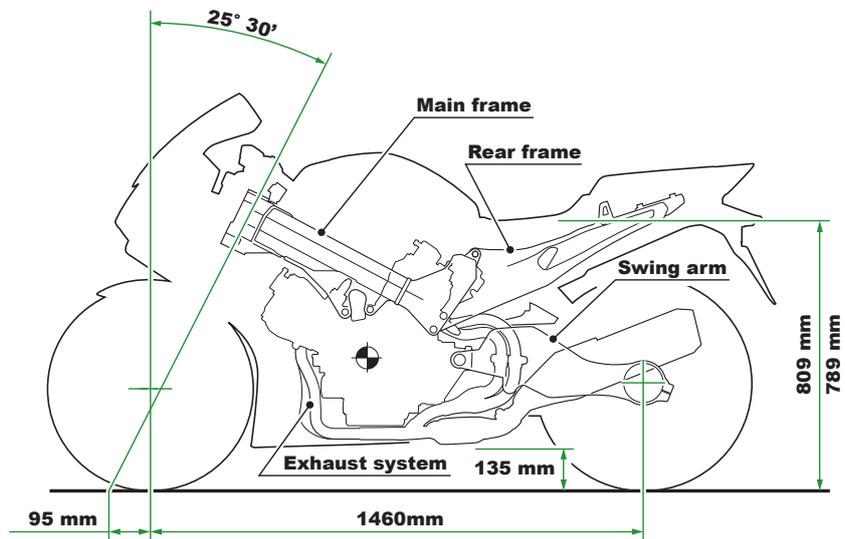
■マフラー



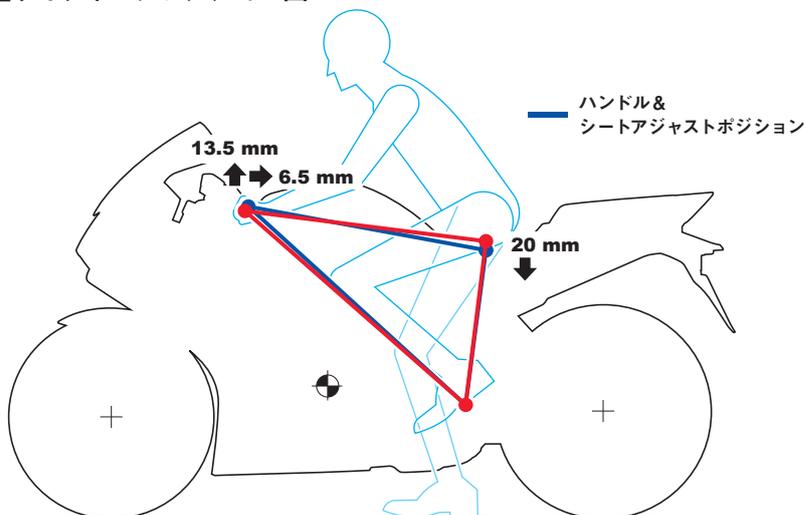
●ライディングポジション

ライディングポジションは、ワインディングや高速巡航などの走行に最適な前傾姿勢を設定した上で、好みや体格に合わせてアジャスト(調整)可能なシートとハンドルを採用。シートのアジャストは高さ2段階(789mm、809mm)の選択が可能で、車載工具を使用してシートレール側ステーの高さ変更で実施。ハンドルのアジャストはオプションで設定したハンドルアジャストプレートを追加することで、グリップ位置を上方に13.5mm、手前に6.5mm変更することが可能です。これらにより「VFR800F」は、多くの方々の様々なシチュエーションにおいて、より快適な「走る、曲る、止まる」を実感していただけます。

■ディメンション図



■ライディングポジション図



●ホイール

フロントハブ中心部などを砂中子により中空とした『ファインダイキャスト製法の中空ホイール』を採用。また、形状もキャストホイールとして世界初となる『スポーク部交差形状』を採用しました。正面から見てスポークがリムに斜めに接する形状とすることで、直進時の路面振動をしなやかに受け止め、コーナリング時には高い剛性感を發揮します。これにより、乗心地の良さと、ワインディングなど連続するコーナーでの安心感向上の両立に大きく寄与しています。

●ブレーキ

フロントには軽量で高剛性のモノブロック対向ピストン4ポットラジアルマウントキャリパーでΦ310mm (従来モデルΦ296mm) のダブルディスクを採用。リアには2ポットキャリパーで従来モデル同径のΦ256mmのシングルディスクを採用しました。これにより充分な制動力と、リニアな効力による制動時の穏やかな車体挙動の実現に貢献し、安心感をもってライディングを楽しむことができます。また、ABSの作動を制御するモジュレーターをヘッドパイプ左側に集約して配置することで小型・軽量化を図り、ブレーキシステム全体として従来モデルに比べ5kgの軽量化を実現しました。これらにより、さらに性能を向上させたのが「VFR800F」のブレーキです。



●サスペンション

フロントサスペンションにはΦ43mmの正立タイプを採用。従来モデルと比較してテンション側無段階のダンピングアジャスターを追加する事で、好みに合わせた減衰力の調整を可能としました。アウターチューブをアルミニウムの削り出しとし、さらにアルマイト仕上げを施すことで質感の高い外観を実現しました。

リアサスペンションにはプロリンクを採用。新設計のスイングアームとの剛性バランスを最適化することで路面への追従性を向上に貢献しています。これらの前後サスペンションにより、「VFR800F」は完成車として軽快で安心感のあるハンドリングと、タンデムライディング時の乗り心地のよさを実現しました。

■ダンピングアジャスター**■アルミニウムの削り出しアウターチューブ****■リアサスペンション**

●スタイリングのねらい

VFRシリーズは、スポーツツアラーカテゴリーで他のモデルにはない独自の魅力を持ったモデルとして、多くのお客様に高い評価をいただけてまいりました。「速さ」を備えながら、タンデムライディングでのロングツーリングにも、快適に対応可能な余裕のある存在。このような、初代VFRから変わることのない価値観を継承しながら、さらなる進化を図るため「VFR800F」ではスタイリングコンセプトを『大人を魅了するエレガントな佇まい』と設定して開発してまいりました。

「VFR800F」スタイリングコンセプト

大人を魅了するエレガントな佇まい

VFRシリーズを乗り継いできた方々は、常にHondaの最先端技術が投入されてきたVFRを愛し、その歴史を周知されています。このような経験豊富な方々の価値観に見合った、大人の所有欲を満たすモーターサイクルとして、スタイリングを一新しました。



●全体スタイリング

私たちが今回『テーマライン』と名付けた、ボディーサイドを貫く上下2本のラインをシルエットの基調とし、VFRシリーズの特徴である張りのある大きな面の構成と共に、シャープで高級感のあるスタイリングを目指しました。

さらに、ボディーパーツのみならず、ハンドルやステップからスイングアームなど、機能部品の細部に至るまで拘りのデザインを施すことにより、精緻で高品質なモーターサイクルであることを表現しました。

**●フロントビュー**

フロント回りはカウルのボリュームを極力抑え、スポーツツアラーとしての高い運動性能を印象付けます。灯体のデザインではVFR1200Fから継承したX型キャラクターをエクステンション(リフレクターの延長部)で構成しました。(特許出願中)また、先進的で精悍な顔つきをLEDヘッドライトによって表現。このLEDヘッドライトにより、従来モデルのバルブ4灯式ヘッドライトに対し消費電力を大幅に低減しました。さらに、ロービーム、ハイビーム時とも、左右両側のヘッドライトがLED特有の白色点灯することで、「VFR800F」の個性と存在感を主張します。

**●リアビュー**

リアの灯火器においては、歴代VFRの特徴の一つであるコンビライトのデザインを踏襲しながら、テールランプとストップランプの発光部を分け、制動時には発光面積を増やしました。テールランプでは灯火器中心から左右方向へ光が広がる“ライン発光”というLEDならではの手法を採用し、先進性を表現しました。また、テールランプとストップランプ部を別体レンズ内部に収納した立体感のある“インナーレンズ”デザインにより精悍なリアビューを演出しています。



●カラーリング

コンセプトである『大人を魅了するエレガントな佇まい』を、下記のカラーリングで表現しました。

- ・VFRシリーズ伝統のシンボルカラー、ソリッドレッド(VICTORY RED)
- ・都会的で男性的な、スマートな印象のメタリックブラック(DARKNESS BLACK METALLIC)

また、前後ホイール、ハンドル部、エンジンヘッドカバー、Rカバー、ACGカバーなど、各機能部品に新色のブロンズカラー(PYRITE BROWN METALLIC)を効果的に配し、メカニカル感を一層高めたカラーリングとしました。

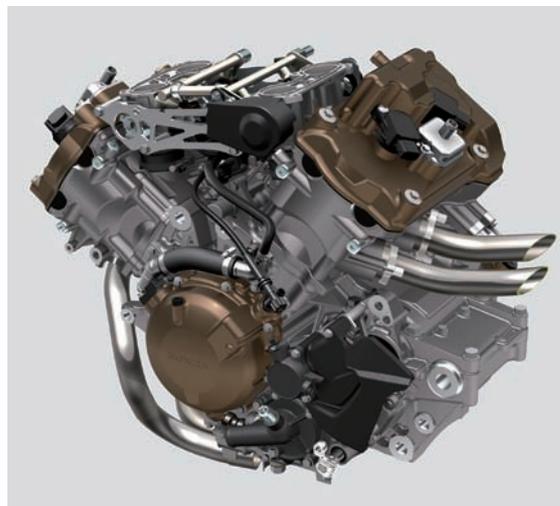


VICTORY RED



DARKNESS BLACK METALLIC

パワーユニットは従来モデルの90°V型4気筒水冷HYPER VTECエンジンをベースに、幅広い走行シーンにおいて快適なライディングを実現するために、低中回転域の出力とトルク向上を図りました。また、ミッションにギアポジション検出機構を追加し、メーター部でギアポジションを表示することで、より快適なライディングをサポートします。さらに、小型スターターモーターを採用するなど軽量化にも配慮しました。加えて、Hondaの大型モーターサイクルとしては初めて、リアアース不要の高効率発電機を搭載し、グリップヒーターなどの豊富なオプション装備に対して十分な発電量を確保しました。



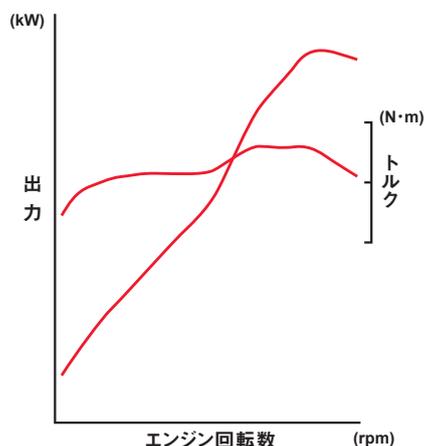
●吸気系

低中回転域では、エアクリーナー内のファンネル管長を従来モデルよりも長くすることで、吸気脈動を利用した充填効率の向上を図り、扱いやすい出力、トルク特性としました。また、高回転域では、ラジエーター上側とエンジン左側に新たにエアガイドを設けることで、新鮮な空気をエアクリーナー周辺へ導入するとともに吸気の整流を促し、スロットルレスポンスとパワー感の向上を図りました。

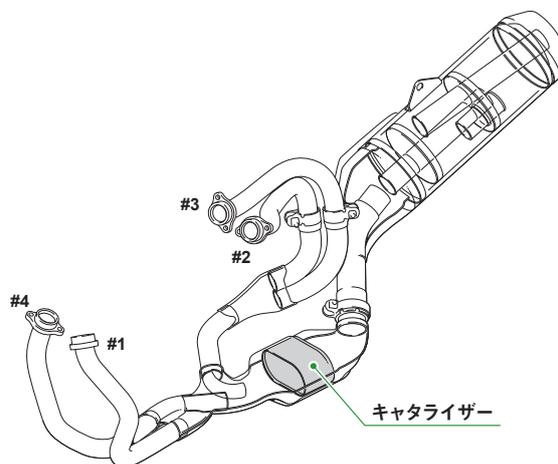
●排気系

排気システムは、従来モデルに対し排気管長を短くするとともにエキゾーストパイプからマフラーまでの集合形態を4-2-1-1とシンプルにすることで（従来モデル：4-2-1-2）、従来モデルに比べ5kgの軽量化を実現しました。また、上記変更の際に排気脈動のチューニングを施し、スロットル操作に対する低中回転域でのリニアな出力変化と、高回転域での力強いパワーフィーリングの両立を図りました。さらに、エキゾーストパイプ集合部に配置したキャタライザーは、排気管長を短くすることで温度上昇による早期活性化を促し、排出ガス浄化の高効率化を図りました。

■出力特性イメージ図



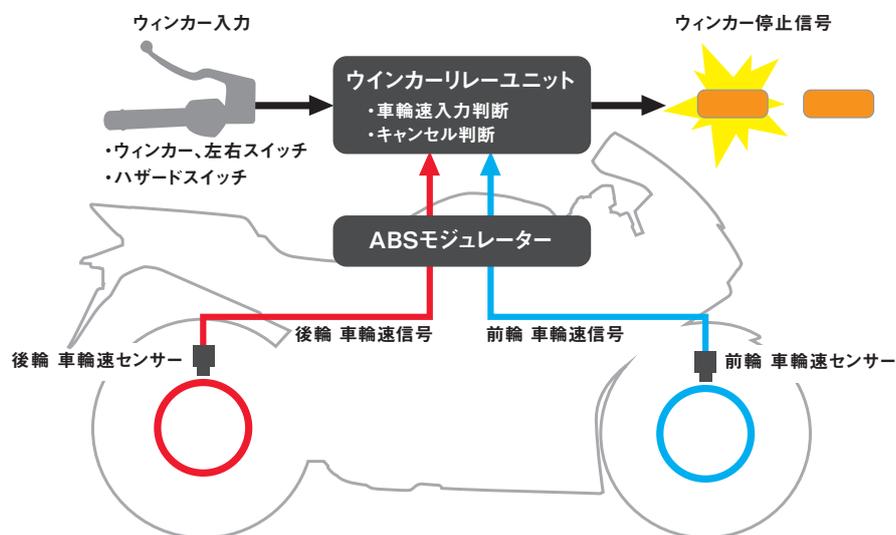
■マフラー構造図



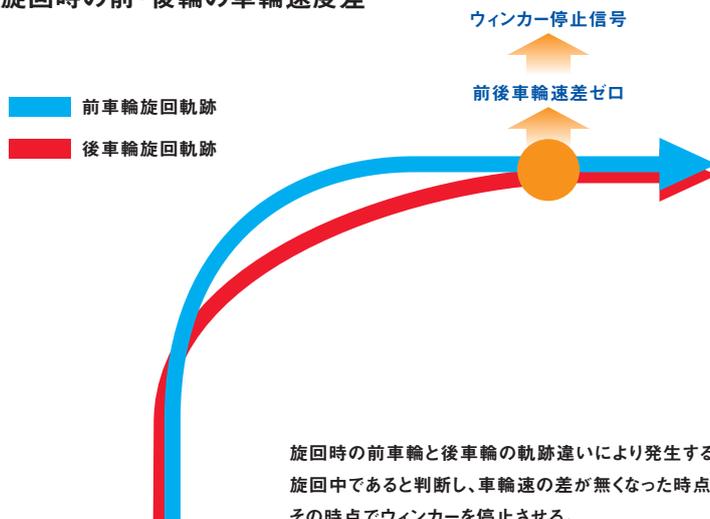
●ウィンカーオートキャンセラー

ウィンカーの使い勝手を向上するために、ウィンカーオートキャンセラーを採用。車線変更後や右左折終了後に自動的にウィンカー作動を停止させます。従来の舵角感知方式とは異なり、このシステムは、前後ホイールに設置した非接触式のABS車輪速センサーが前後輪の車輪速差率を感知することで直進、旋回などの状態を判別します。また、タイヤ空気圧の変化や磨耗によるタイヤ外径の変化にも対応して情報を補正することでリニアに作動する世界初のHonda独自のシステムです。

■ウィンカーオートキャンセラーシステム概念図



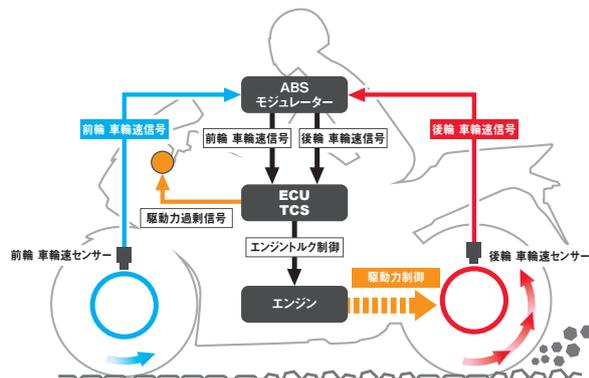
■右旋回時の前・後輪の車輪速度差



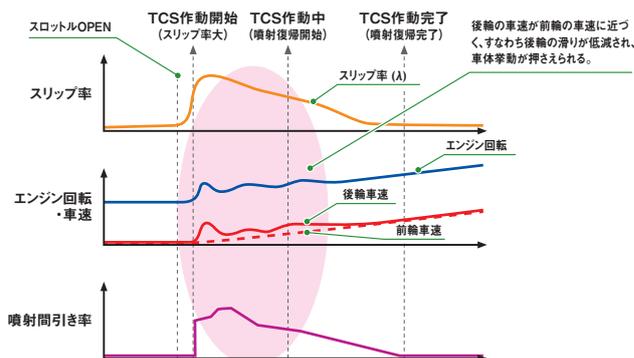
●Hondaトラクションコントロールシステム（TCS）

滑りやすい未舗装路や濡れた路面でも、安心感のある走りを提供するHondaトラクションコントロールシステム（TCS）を採用。TCSは、燃料噴射制御により、駆動力を制御します。ECU（電子制御ユニット）は走行中、前後ホイールに設置した非接触式のABS車輪速センサーの車速信号から後輪のスリップ率を算出。スリップ率が所定の値以上となった場合、燃料噴射制御によるフィードバック制御を実施し、エンジントルクを最適化することで、リアタイヤの駆動力を抑制します。それにより、リアタイヤの空転からくる車体の挙動を低減し、安心感のある走行に寄与します。また、メーター内の右上に高輝度トラクションコントロール（以下TC）インジケータを装備し、トラクションコントロール作動中はTCインジケータを点滅させ、駆動力が過剰であることをライダーに知らせます。さらに、左手元のハンドル上部にはTCスイッチを装備し、ライダーは走行状況に応じて、トラクションコントロール機能をOFFにすることも可能です。

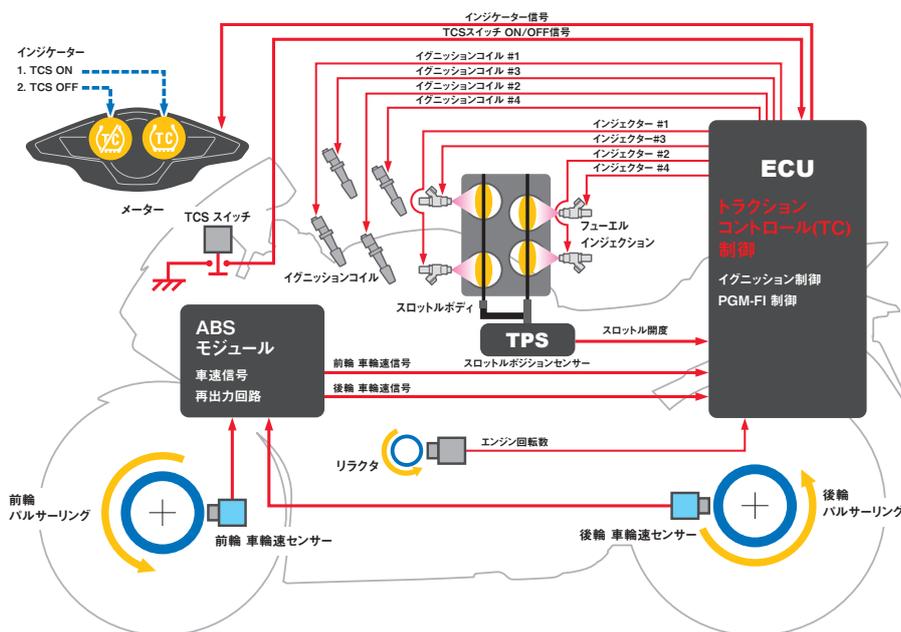
■トラクションコントロールシステム概要図



■トラクションコントロールシステム動作イメージ図



■トラクションコントロールシステム構成イメージ図

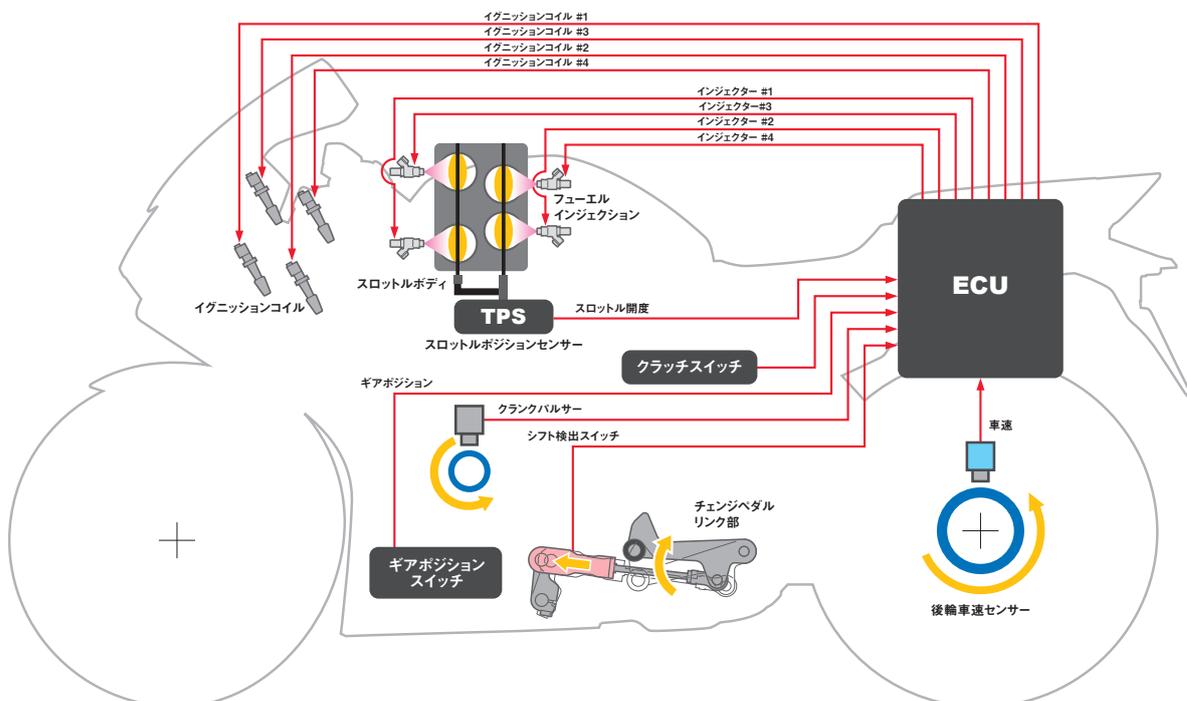


●クイックシフター

Honda二輪市販車初となるクイックシフターをオプションとして設定。ツーリング時などでのライダーの疲労軽減や快適なワインディング走行を目的に、クラッチを切ったりスロットルを戻したりせずにシフトペダル操作のみでシフトアップを可能としました。

システムは、シフトペダルリンク部に設置されたシフトスイッチがライダーのシフト操作を検出し、燃料噴射と点火制御によりシフトアップ時のエンジン出力を低減することでシフトアップを可能としています。また、一般道から高速道路まで様々な使用条件を考慮し、走行時のエンジン回転数やスロットル開度やギアポジションに応じてエンジン出力を徐々に復帰させることにより、滑らかなシフトアップを実現しました。

■クイックシフター回路イメージ図



●メーター

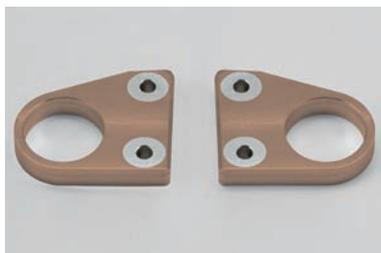
「VFR1200F」や従来モデルの「VFR」で採用していたセンタータコメーターと左右液晶ディスプレイの特徴的なレイアウトを踏襲。また、従来モデルで採用の便利装備である時計やツイントリップメーター、外気温計とデジタル燃料計は継続的に採用し、新たにギアポジション表示と燃費計、そしてグリップヒーターの表示（ON5段階&OFF）を装備。主にツーリング時の便利性向上を図りました。

さらに、表示部には昼間・夜間ともにネガティブタイプLCDと白色LEDバックライトを採用することで、先進的な見映えを実現しました。加えて、シルバーのリングを配したタコメーターには「VFR1200F」と同形式の、優れたレスポンスのステッピングモーター式を採用しました。

■メーターレイアウト



ツーリングなどでの積載性や快適性を向上させる純正アクセサリを用意しました。



ハンドルアジャストプレート



ハガー



リアキャリア



パニアケース(左右セット/ワン・キー・システムタイプ)



トップボックス 45L
(ワン・キー・システムタイプ)



トップボックス33L
(ワン・キー・システムタイプ)



トップボックスパッド



主要諸元

VFR800F

車名・型式	ホンダ・EBL-RC79	
全長(mm)	2,140	
全幅(mm)	750	
全高(mm)	1,210	
軸距(mm)	1,460	
最低地上高(mm)	135	
シート高(mm)	809/789	
車両重量(kg)	242	
乗車定員(人)	2	
燃料消費率*1 (km/L)	国土交通省届出値:定地燃費値*2 (km/h)	28.7 (60) (2名乗車時)
	WMTCモード値(クラス)*3	18.9 (クラス3-2) (1名乗車時)
最小回転半径(m)	3.2	
エンジン型式	RC79E	
エンジン種類	水冷4ストロークDOHC4バルブV型4気筒	
総排気量(cm ³)	781	
内径×行程(mm)	72.0×48.0	
圧縮比	11.8	
最高出力(kW [PS]/rpm)	78 [105]/10,250	
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)	75 [7.6]/8,500	
燃料供給装置形式	電子式〈電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)〉	
始動方式	セルフ式	
点火装置形式	フルトランジスタ式バッテリー点火	
潤滑方式	圧送飛沫併用式	
燃料タンク容量(L)	21	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング式	
変速機形式	常時噛合式6段リターン	
変速比	1速	2.846
	2速	2.062
	3速	1.578
	4速	1.291
	5速	1.111
	6速	0.965
減速比(1次/2次)	1.939/2.687	
キャスト角(度)	25°30'	
トレール量(mm)	95	
タイヤ	前	120/70ZR17M/C 58W
	後	180/55ZR17M/C 73W
ブレーキ形式	前	油圧式ダブルディスク
	後	油圧式ディスク
懸架方式	前	テレスコピック式
	後	スイングアーム式(プロリンク)
フレーム形式	ダイヤモンド(アルミツインチューブ)	

■道路運送車両法による型式指定申請書数値(シート高はHonda測定値) ■製造事業者/本田技研工業株式会社

- *1.燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。
- *2.定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。
- *3. WMTCモード値は、発進、加速、停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

燃料消費率の表示について

WMTCモード測定法で排出ガス試験を行い型式申請した機種は従来の「定地燃費値」に加え、「WMTCモード値」を記載しています。エンジンや排出ガス浄化システムなどが同じシリーズ機種においては、定地燃費値が異なってもWMTCモード値が同一の場合があります。これは、型式申請時の排出ガス試験においては、排出ガス中の規制物質の排出量が多量な機種により試験を行い届け出をしており、この試験結果にもとづきWMTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTCモード値としているためです。
WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ(<http://www.jama.or.jp/motorcycle/>)もご参照ください。

※本仕様は予告なく変更する場合があります。 ※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。 ※VFR、PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。

赤字は2014年11月訂正