

新登場

ウィニング・テクノロジー

VFR400R/Z

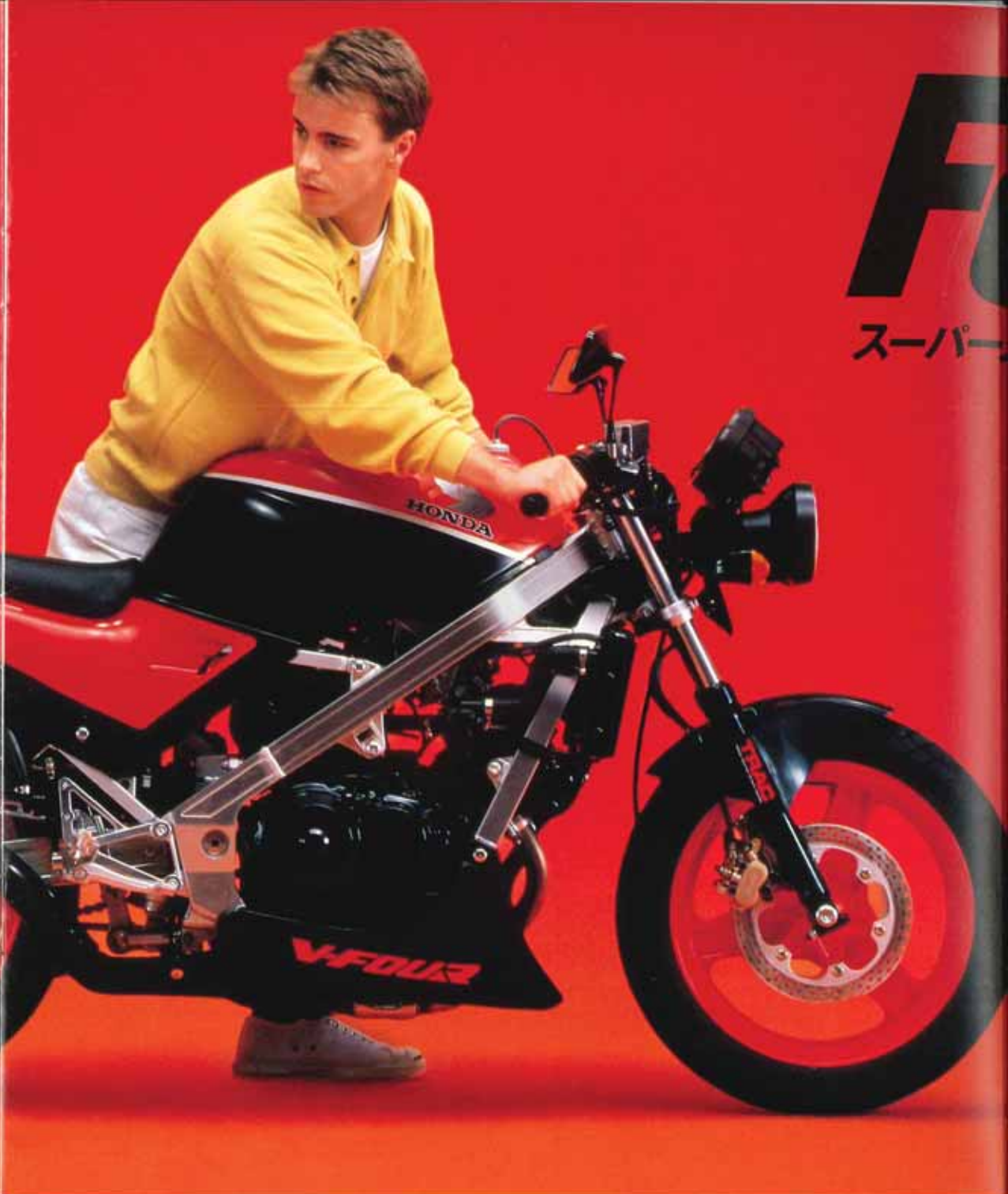
HONDA®



W. Gardner

ワールドGPライダー：ウィン・ガードナー





F
スーパー



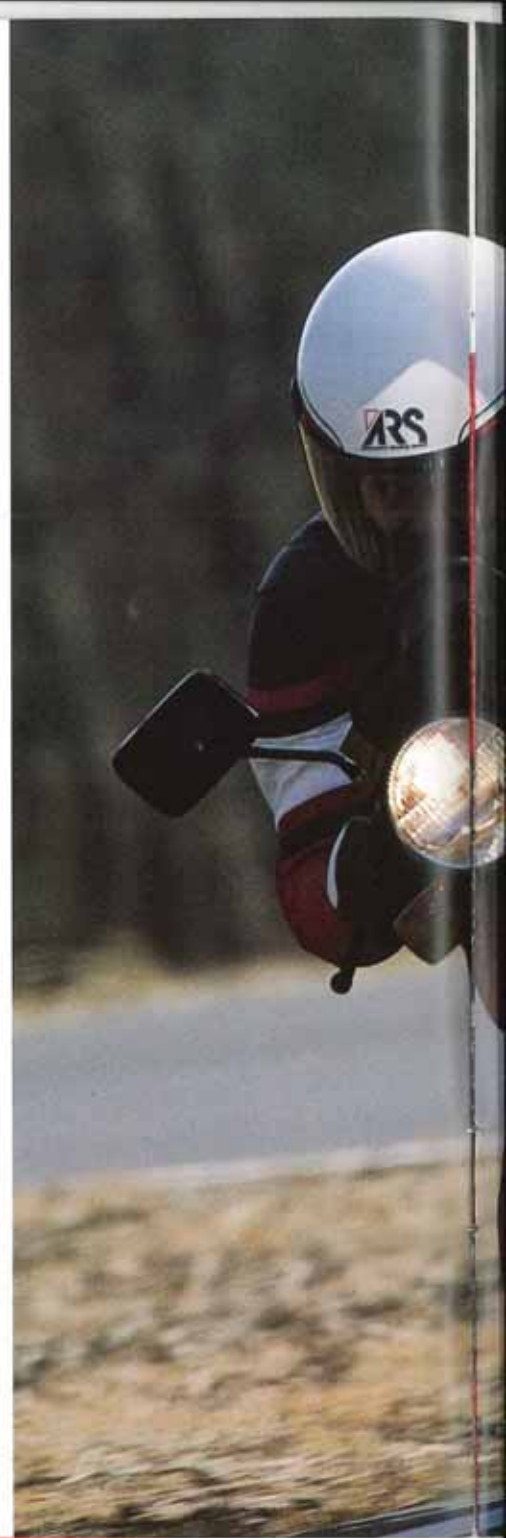
Force V4

フォース
スーパースポーツの新たな最進勢力、強さのV4。

V型4気筒。スーパースポーツの心臓としてこれほど高いポテンシャルをもつエンジンは少ない。V配列によるクランク軸の短さが剛性を高め、マルチならではの高回転・高出力の特性を向上させる。スリム&コンパクト、マス集中したエンジンは、車体設計の自由度を拡げ、きわめて高度な運動性の実現に寄与する。いまVFはVFRへと進化した。これらV4特有のメリットに加え、カムギアトレーンの採用、徹底した軽量化により一層のフリクションロスの低減、作動の正確さを得て、さらに熟成された第2世代のV4。耐久レーサーRVFの勝利がその耐久性、信頼性、快適性(90°V4本来の低振動はライダーの疲労を少なくする)を余すことなく実証している。リニアにスムーズに吹きあがるV4フィーリング。力感にあふれたテイスティな排気音。スーパースポーツシーンは変わる。VFRが変えていく。強さのV4が変えていく。



ワールドスーパーバイクレースの王者、本田のVFR750F。このバイクは、公道では制限速度を守り、ムリな走行をしないように設計されている。





つです。一般公道では制限速度を守り、ムリな走行をしないようにお願いします。



通りの写真がサーキットでの走行を撮影したものです。一般公道では制限速度を守り、ムリな走行をしないようにお願いします。



新たなるVゾーンへ。

ウィニング・テクノロジーVFR400R/Z

実力はすべてワンランク上である。カムギアトレインによる高回転時の正確なバルブ作動、あらゆる部分のフリクションロスの低減で、低回転域から高回転域まで一気に吹けきる。しかもあきらかにインライン4と一線を画するパワーバンドの広さがV4独自のリニアな加速感を生む。このV4パワーを支えるフレーム・サスペンション系はアルミ材による軽量化と高剛性を誇る。レーサーRVFと同レベルのソリッドな感覚はこの過剰なまでの剛性がもたらした。俊敏・軽快でありながら路面に吸いつくスーパースタビリティ。ワインディングではかつてないほどのハイアベレージを保つ。レーシーな装備品。高水準の仕上げ。VFRの出現によりミドルマルチの最高基準はまたもや引き上げられた。●風を避ける・風を利用する、エアロ新理論、フルフェアリングのR。●精悍、耐久の顔。デュアルヘッドライトのネイクドマシン、Z。——ふたつの個性のVFR400シリーズ。また誰も知らないVゾーンへ閃光のごとくワープする。



成りの写真はサーキットでの走行を撮影したものです。一般公道では制限速度を守り、ムリな走行をしないようにお願いします。

レーサー直系のカムギアトレーン採用。驚異の パフォーマンスを生む、第2世代V4エンジン。

ENGINE

レーサーRVF400直系のエンジン。

第2世代V4。

VFR400R/Zのパワーユニットは、水冷90度V型4気筒（通称：V4）エンジン。数多くのレースで栄光に輝き、そのテクノロジーの先進性に高い評価を集めた、FIMチャンピオンレーサーRVF400直系のエンジンだ。そこには、レーサーからのフィードバック、カムギアトレーンの新採用、より進化したスレートインテークの導入など、数か所のトップテクノロジーが結集されている。最高出力59PS/12,500rpm、最大トルク3.7kg-m/11,000rpm。その幅広いパワーバンドは、低回転域から高回転域まで鋭く吹けあがっていく、リニアな加速感をもたらす。V4はいま、あらゆる角度から熟成された高次元バランスを誇るハイパフォーマンスエンジンとして第2世代に突入した。

スーパースポーツ

エンジンの、ひとつの結論。

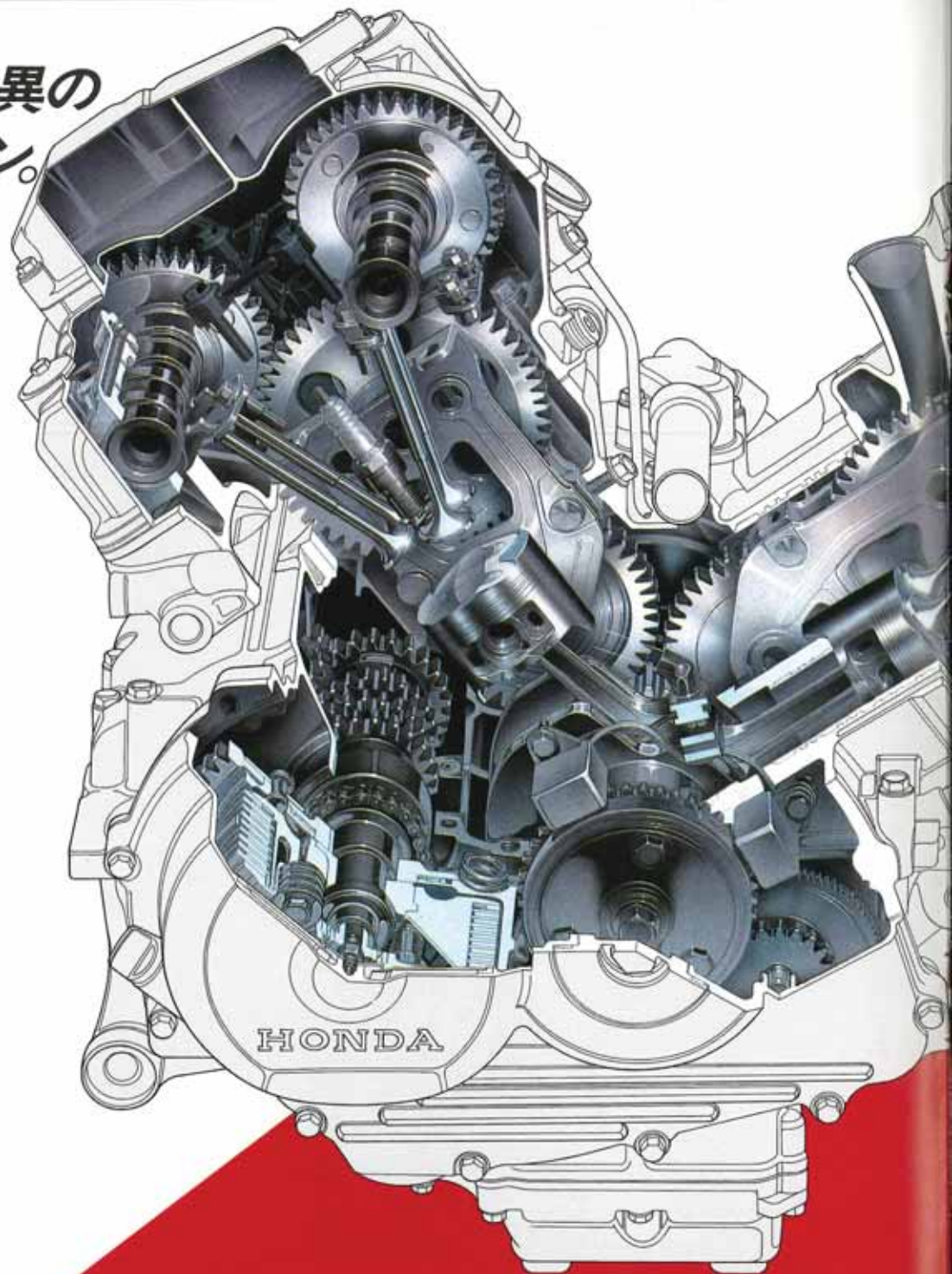
水冷90度V型4気筒エンジン。

エンジンの形態がマシンの性能、性格を決定する。あるいは、マシンのコンセプトがエンジン構成を決めていくとも

言える。そしてこの相互関係を突きつめた時に初めて、トータルパフォーマンスの高いマシンが誕生する。VFR400R/Zが、水冷90度V型4気筒エンジンを搭載したのも、このトータルパフォーマンスを高次元で実現し得るからだ。シリンダーをV型配列にすると、クランク全長を短く、エンジン幅を狭くできる。そしてこの短いクランク軸は、クランク系のフリクションロスの低減に寄与し、高回転・高出力を可能にする。しかもエンジンの前面投影面積が減少するので、同じ出力ならより速く、同じ速度ならより経済的に走れる。さらにバンク角を深くとりながらエンジンを低重心にセットできるため、倒し込みに必要な力も少なくてすみ、軽快な操縦性と優れた運動性を発揮できるわけだ。V4エンジン。そのはかり知れないポテンシャルは、まさにスーパースポーツにふさわしい心臓といえる。

高回転・高出力化を実現する、
レーサー直系のハイメカニズム。
カムギアトレーン。

1985年、カムギアトレーンを搭載したRVF400が日本のレースシーンを目をみはる速さで駆けぬけた。VFR400R/Zは、まさしくこのレーシング・テクノロジーからのダイレクトなフィードバック、カムギアトレーンを新採用した。カムギアトレーンは、カムシ

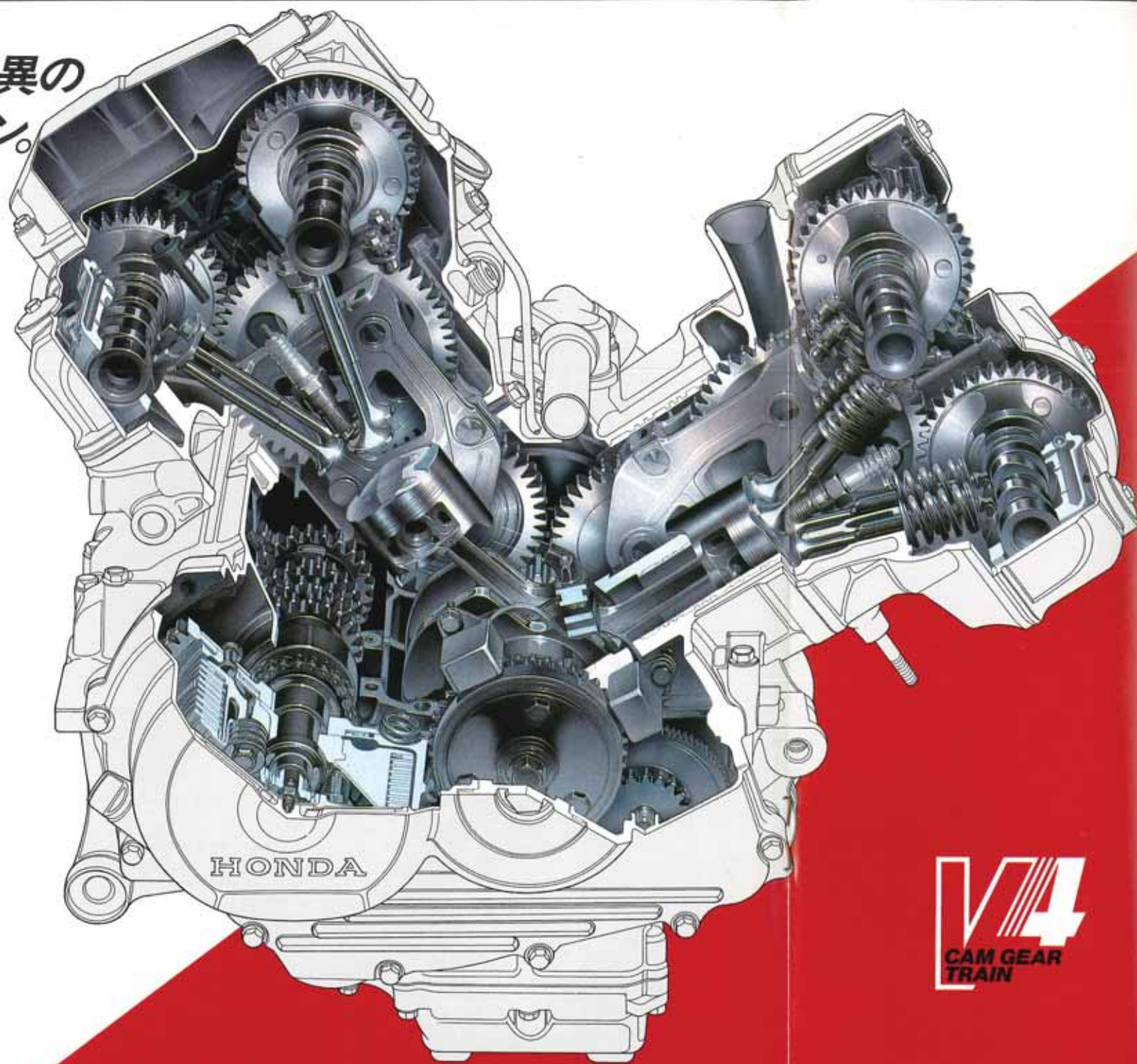


カムギアトレン採用。驚異の 生む、第2世代V4エンジン。

言える。そしてこの相互関係を突きつめた時に初めて、トータルパフォーマンスの高いマシンが誕生する。VFR400R/Zが、水冷90度V型4気筒エンジンを搭載したのも、このトータルパフォーマンスを高次元で実現し得るからだ。シリンダーをV型配列にすると、クランク全長を短く、エンジン幅を狭くできる。そしてこの短いクランク軸は、クランク系のフリクションロスの低減に寄与し、高回転・高出力を可能にする。しかもエンジンの前面投影面積が減少するので、同じ出力ならより速く、同じ速度ならより経済的に走れる。さらにバンク角を深くとりながらエンジンを低重心にセットできるため、倒し込みに必要な力も少なくてすみ、軽快な操縦性と優れた運動性を発揮できるわけだ。V4エンジン。そのはかり知れないポテンシャルはまさにスーパースポーツにふさわしい心臓といえる。

**高回転・高出力化を実現する、
レーサー直系のハイメカニズム。
カムギアトレン。**

1985年、カムギアトレンを搭載したRVF400が日本のレースシーンを目をみはる速さで駆けぬけた。VFR400R/Zは、まさしくこのレーシングテクノロジーからのダイレクトなフィードバック、カムギアトレンを新採用した。カムギアトレンは、カムシ



V4
CAM GEAR
TRAIN



V4
CAM GEAR
TRAIN

▼カムギアトレインとカムチェーン駆動方式の比較図

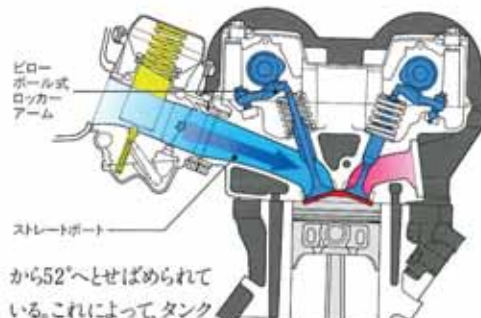


シャフトをギアの組み合わせによって駆動させるハイメカニズム。VFR 400R/Zではクラックとカムシャフトの間に2個のギアを配列し、クラックからの駆動力をきわめて有効にカムシャフトに伝達している。これによって、高回転時のより正確なバルブ開閉時期を実現し、フリクションロス的大幅な低減とパワーアップを果たしている。またこのカムギアトレインには、ひとつのギアにメインギアとサブギアの2枚を重ね合わせたセラシ機構という新システムを採用。バックラッシュの解消と、メカニカルノイズの大幅な低減を実現させている。さらに軽量かつ高剛性のハイパー・コンロッドの採用や、材料の耐熱性を向上させることによって、より一層の軽量化をはかった新設計のバルブ、ピストンおよびピストンリングなど、コンマグラム単位からスタートした軽量化の徹底追求がフリクションロスの低減に大きく貢献。軽量・コンパクト・スリムで、しかも耐久性・信頼性にすぐれたスーパースポーツVFR400R/Zのためのエンジンをつくりあげている。

ハイパフォーマンスを発揮させる、より進化した吸気系。ストレートインテーク。

VFR400R/Zのキャブレター挟み角は、従来の72°

▼ストレートインテークの吸入気の流れ



から52°へとせまめられていた。これによって、タンク下に位置する大容量エアクリーナーからキャブレター、ストレートポートを経て燃焼室へと至る吸気系は、さらにストレートに結ばれた。またピローボール式ロッカーアームの採用は、フリクションロスの低減に貢献するとともに、ロッカーアーム、バルブアジャスターなどのコンパクト化をもたらし、インテークをいっそう垂直にすることに大きく寄与。これら一新された吸気系で、ストレートインテークは一段と進化を遂げ、より高い充てん効率を達成する。V4エンジンの卓越したハイ・パフォーマンス実現の重要なカギとなっている。

疲労低減も、スーパー

スポーツの性能。

徹底した低振動への挑戦。

スーパースポーツVFR400R/Zは、「快適性」もその資質を語る大きな性能とらえている。快適性を実現するためには、エンジンの振動が少なくないほどよい。VFR400R/Zは、最も振動が少なくコンパクトにまとまる90度V、ひ



W・ガードナー
写真はサーキットでの走行を撮影したものです。

ねり角0度（1本のピンに2本のコンロッド）をとった。これによって第1次振動を理論上ゼロにすることができた。しかもバランサーが不要のため、その分の重量軽減もはかれる。さらにVFR400R/Zではエンジンの点火順序を変更。180°クランクを採用して等間隔爆発に近づけ、第2次振動をも低減させている。またこの180°クランクは、排気音質の向上にも貢献。各エキゾーストから集合部までを等長にした4→1の排気システムとあいまって、小気味よいエキゾーストノートを響かせる。スーパースポーツVFR400R/Zの出現によって、快適な走りをも手に入れた。

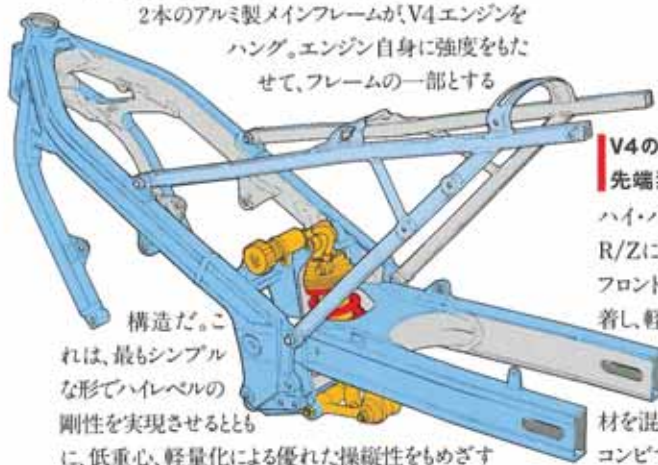
**4→1
EXHAUST SYSTEM**

V4パワーを生かしきる運動系。 軽量・高剛性アルミフレーム&フットワーク。

FRAME

これからのスーパースポーツの骨格。軽量・高剛性
アルミツインチューブ・ダイヤモンド型フレーム。

エンジンが高回転・高出力化されていくと、そのハイパワーを生かしきる剛性の高いフレームが必要になってくる。しかも、ただ強いだけでなく、軽さも要求される。VFR400R/Zのフレームは、アルミツインチューブ・ダイヤモンド型フレーム。ホンダ独自のコンピュータ解析により、徹底した軽量・高剛性がはかられている。ヘッドパイプ部分からリアフォーク・ピボットをつなぐ極太の2本のアルミ製メインフレームが、V4エンジンをハング。エンジン自身に強度をもたせて、フレームの一部とする



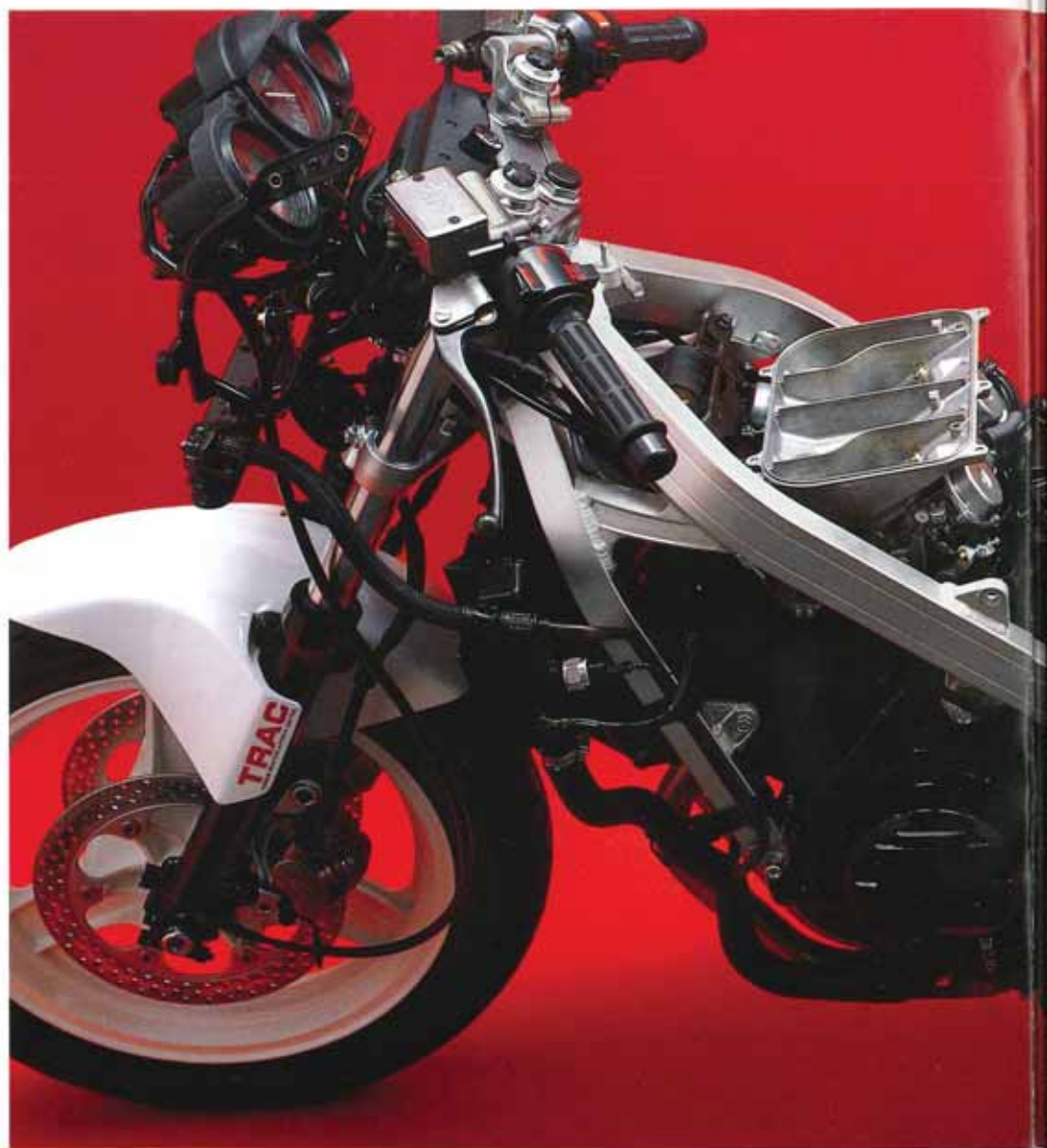
構造だ。これは、最もシンプルな形で、ハイレベルの剛性を実現させるとともに、低重心、軽量化による優れた操縦性をもめざす

ものである。さらに750ccクラスと同等のアルミ押し出しリアフォークの採用によって、ネジリ剛性をアップ。またレーサーが採用する分割式シートレールをとり入れて、メンテナンス性の向上もはかっている。そしてこれらフレームの軽量化、剛性アップは、サスペンションの能力アップ、タイヤグリップの高度化、ストップングパワーのアップ、剛性感のある乗り心地など、VFR400R/Zのすべてのポテンシャルアップに大きく貢献している。これからのスーパースポーツバイクは、軽量・高剛性なしでは語れない。

FOOT- WORK

V4のハイパフォーマンスに応えるストップングパワー。
先端素材セラミック採用の強力ブレーキシステム。

ハイパフォーマンスV4エンジンを搭載するVFR400R/Zには、強力なブレーキシステムが与えられている。フロントにダブルディスク、リアにシングルディスクを装着し、軽い操作力で強力かつコントロールブルなブレーキ性能を発揮する。しかも前輪のブレーキパッドには、軽量で断熱性に優れたセラミック素材を混合。デュアルピストンキャリパーとの強力な制動コンビで、低速から高速までのハードな使用条件下



ク。

ALUMINIUM
DOUBLE CRADLE
DIAMOND CONFIGURATION
FRAME



ALUMINIUM DOUBLE CRADLE DIAMOND CONFIGURATION FRAME



でも、常に充実したポテンシャルを発揮する。
**スーパースポーツ・ランのためのフットワーク。
 高機能サスペンション&ホイール。**

VFR400R/Z
 の足まわりはス
 ーパースポー
 ツならではのハ
 イグレード装備。
 新感覚デザイ
 ンのフロント16/
 リア18インチ・ア
 ルミキャストホイ
 ールは、高剛性



と軽量化を両立。路面追従性の高い偏平タイヤの採用と合わせて、VFR400R/Zの操縦性向上に大きく貢献している。さらにフロントフォークとアクスルシャフトの結合は、このマシンのハイポテンシャルにふさわしい強度をもち、ネジリ剛性のアップと軽量化を実現。卓越した操縦性



VFR400R + W-カードナー

をもたらししている。またコンパクトになったTRAC(プレーキトルク応答型アンチダイブ機構)付フロント・エアアシストサスペンション、ライダーの好みに合わせてセット荷重を調節できるプリロード・アジャスタブル機構、安定した乗り心地を生むド・カルボンタイプクッションなど、走りのVFR400R/Zを重視した充実の高機



能装備。そのセッティングにもレースで得たノウハウをフルに導入して、優れた路面追従性を実現。きわめて高次元の走りをサポートしている。

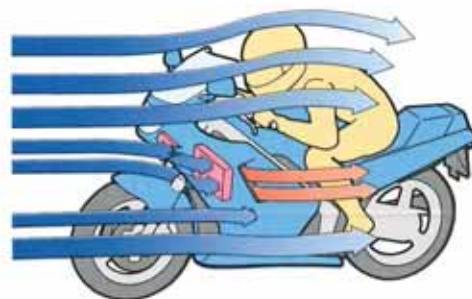
新次元のスーパースポーツ・ランを実現する。
新しい空力コンセプト&ハイクオリティ・エクイプメント。

STYLING

風を味方にする、フォルムの高性能化。

トータル・エアロダイナミクス。

空気抵抗は、速度の2乗に比例して大きくなる。つまり速いバイクほど、空力性能が重要になってくる。VFR400R/Zは新しい空力コンセプト、すなわち、ただ前面の空気抵抗を軽減させるだけでなく、内側に風を取り込んで後方に逃がすインナーエアロダイナミクスをも考慮した空力設計を行なっている。内側にダクトを設けて内部への導風をはかる、このインナーエアロダイナミクスは空気抵



抗を減少させると同時に、エンジンの冷却効果をも高めている。さらにフルフェアリングのVFR400Rは、ライダーの身体をも空力の一部と考えた人車一体の空力フォルムを形づくっている。フラッシュサーフェスな面処理を誇るフロント・エアロカウルとともに、風圧によるライダーの疲

労を大幅に軽減させている。空力の高性能化を得て、VFR400R/Zは新次元の走りへと加速する。

EQUIP- MENT

Vゾーンへの熱い予感。

ハイクオリティVFRエクイプメント。

新次元のスーパースポーツを主張するVFR400R/Z



VFR400R



インストルメント・パネル (Rタイプ)



ハンドルスイッチ部 (左)



ハンドルスイッチ部 (右)



メインステップホルダー (写真はRタイプ)

は、そのエクイブメントにもハイクオリティを追求する。

●インストルメント・パネル

新感覚のインストルメント・パネルは、スピードメーターをセパレートしたコンビネーションタイプ。レーシーに目盛られたタコメーターを中心に、左にスピードメーター、右に水温計、下に各種インジケーターを配置した、シンプルかつ視認性にすぐれたレイアウト。Vゾーンへの熱い予感を、ひときわ高める。

●ハンドル

ハンドルはジュラルミン鍛造のセパレートタイプ。軽くて剛性も高く、よりスポーティなライディング・ポジションを実現する。スイッチ類は左右ハンドル手元に集中配置され、素早い操作性を誇る。

●ヘッドライト

フルフェアリングのVFR400Rは、新感覚のフラッシュサーフェス・ハロゲンヘッドライト(60W/55W)を採用。流麗なフォルムのVFR400Rの個性をさらに引きだしている。またネイキッドマシンVFR400Zのヘッドライトは、丸型のデュアルタイプ。間をつらぬく35W×35Wの強力ハロゲンヘッドライトが、VFR400Zの精悍なフロント・ビューを一段と強調する。

●フューエルタンク

突起のないエアブレンタイプのアلم製フィルターキャップ。タンクには新装備フューエルタンク・ブリーザー機構を採用。さらにタンク側面にレイアウトされた大型フューエルコックレバーなど、レーサー感覚あふ

れる装備だ。

●チェンジペダル&ブレーキペダル

チェンジペダル、ブレーキペダル、ステップ、ステップホルダーは、いずれも軽量アルミ合金。細部にまで、スポーツバイクならではのハイクオリティを追求している。

●冷却方式

VFR400R/Zの冷却方式は水冷。電動ファンを備えたラジエーターは、高い放熱性を実現する。またVFR400Rはオイルクーラーを併用した冷却方式。

●テールライト

エキサイティングなムードをかもしたニューデザイン。のテールライト。流麗なリア・ビューの個性を鮮烈に主張している。



VFR400R + W・カートナー



オイルクーラー(Rタイプ)



VFR400Z



インストルメント・パネル(Zタイプ)



フィルターキャップ&ブリーザー機構(写真はZタイプ)



ラジエーター(写真はZタイプ)



リア・ディスクブレーキ(写真はZタイプ)

■ 車体色：シャスタホワイト/ファイティングレッド



■ 車体色：ブラック/モンツァレッド



VFR400R

標準現金価格 ¥ 659,000

(北海道、沖縄および一部離島を除く)

■ 車体色：ブラック/モンツァレッド



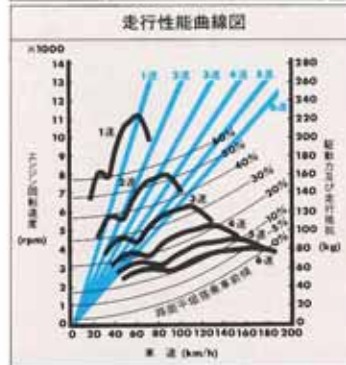
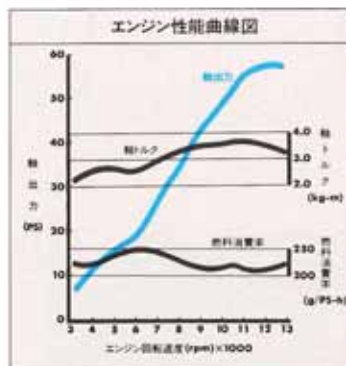
■ 車体色：シャスタホワイト/ファイティングレッド



VFR400Z

標準現金価格 ¥ 629,000

(北海道、沖縄および一部離島を除く)



HELLO! GOOD RIDER

身につけよう。安全走行のためのルールとマナー。

- ヘルメットを正しくかぶりましょう。
- カーブではスピードをひかえめに。
- 点検整備を忘れずに行ないましょ。
- 追越しは余裕をもって。
- 安全のため改造はやめましょ。
- 早朝・夕方の「ヘッドライト早め点灯」を。
- 心にゆとりのもてるスピードで走りましょ。

●バイクには、バイクにふさわしい服装で乗りましょ。
ライディングに求められる服装は、まず機能に徹していることです。道路上でよく目立ち、身体にフィットした長袖、長ズボンで、運転しやすく動きやすいものをお選びください。ヘルメットのあごひもをしっかりしめ、手袋も忘れずに。

●バイクの遊びがどっさり。バイクファンのためのホンダのあたらしい会員組織 H・A・R・T (ハート)。

H・A・R・TはHonda Active Riders' Terminal。ここはスポーツ好きなライダーたちの出会いの場。でっかい遊びがどっさり。魅力あふれるイベント、情報そして特典などいっぱい。旅、スポーツ、自然におもいきり出かけてみませんか。どなたでもメンバーになっていただけます。入会・お問い合わせはH・A・R・Tステッカーのある最寄りのH・A・R・T加盟ホンダ二輪販売店へどうぞ。



●HMS (ホンダ・モーターサイクリスト・スクール) で確かな技術と安全運転の知識を習得しませんか。

ライディングの基本とマナーを徹底的に身につけ、さらに上のクラスの二輪車をめざしたい...そんなライダーのために、鈴鹿サーキット「交通教育センター」と、交通教育センター「福岡」、埼玉県浦川の交通教育センター「レインボー」、交通教育センター「浜松」に「HMS」があります。ここでは経験豊かな専門のインストラクターが確かな技術と安全運転の知識を納得のいくまで指導いたします。お申し込み、お問い合わせはお近くのホンダ二輪販売店へどうぞ。

●バイクの「何でも博士」があなたのお近くにいます。
ホンダ安全運転普及指導員はバイクを安全、快適にお乗りいただくためのセーフティアドバイスや運転技術をお教える、いわばバイクの「何でも博士」です。バイクに関する事ならば何でもご相談ください。あなたのお近くのホンダ二輪販売店で、ホンダ安全運転普及指導員がお待ちしています。

●全国130余ヶ所のサービスネット、(株)ホンダサービス。
(株)ホンダサービスは、販売店とともにお客さまをお守りするホンダ直系のサービス専門会社です。ホンダ製品の点検整備はもとより、パーツの販売もする全国130余のサービスセンターを持ち、全国ネットですばやくお出かけの際も安心してご利用いただけます。

SPECIFICATIONS < >内はVFR400R

主要諸元			
型式	NC21	点火方式	フルランジスタ 圧縮解凍用式
全長 (mm)	2,010	潤滑方式	3:1
全幅 (mm)	0,705	潤滑油容量 (ℓ)	1.6
全高 (mm)	1,010 < 1,125 >	燃料タンク容量 (ℓ)	16
軸距 (mm)	1,375	クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング
最低地上高 (mm)	0,130	変速機形式	常時噛合式6段リターン
シート高 (mm)	0,765	変速比	1速 3.307
車両重量 (kg)	178 < 182 >	2速 2.352	
乾燥重量 (kg)	159 < 163 >	3速 1.850	
乗車定員 (人)	2	4速 1.545	
		5速 1.333	
		6速 1.192	
燃費 (km/ℓ)	44.2 (60km/h定地走行テスト値)	減速比 1次/2次	2.117/3.000
最小回転半径 (mm)	2.8	キャスト (度)	26°10'
エンジン型式	NC13E・水冷4サイクルDOHC4バルブV型4気筒	トレール (mm)	96
総排気量 (cc)	399	タイヤサイズ	前 100/90-18 54H
内径×行程 (mm)	55.0×42.0		後 120/70-18 63H
圧縮比	11.0	ブレーキ形式	前 油圧式ダブルディスク
最高出力 (PS/rpm)	59/12,500		後 油圧式ディスク
最大トルク (kg-m/rpm)	3.7/11,000	懸架方式	テレスコピック (内側空気バネ併用)
キャブレター形式	VDA0		スイングアーム (プロリンク)
始動方式	セルフ	フレーム形式	ダイヤモンド

※燃費は定められた試験条件のもとでの値です。したがって、走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件により異なります。※車体色は印刷のため実物と多少異なる場合があります。

お求めやすく便利な
《ホンダクレジット》をご利用ください。



わずか現金とかんたんな手続きで、ホンダの
バイクがあなたの手に入ります。



ホンダカード

- 手続きはカンタン。●お買物は100万円(利用
限度額)までOK。●JCBホンダカードは国内外
45万店のJCB加盟店でも利用OK。

※お問い合わせは、上記のステッカーのあるお店へどうぞ。



HONDA
本田技研工業株式会社
東京都港区南青山2-1-1 ☎03(423)1111

お問い合わせは左記の販売店、または下記へどうぞ。

- 東京支店 〒107 東京都港区南青山2-1-1 ☎03(423)3311
- 名古屋支店 〒460 名古屋市中区千代田1-7-2 ☎052(264)2671
- 大阪支店 〒530 大阪市北区南船場7-31 ☎06(333)1171
- 九州支店 〒810 福岡市中央区赤坂1-13-12 ☎092(732)2222
- 仙台支店 〒980 仙台市七番丁1-11-2 ☎0222(25)6371
- 北海道支店 〒060 札幌市中央区北1条西7-1 ☎11(253)9231

VFR400-K-5048