

VTR



Come ride with us.  **HONDA**

自由の価値。



N E W B E G I N N I N G S

このマシンには、これまでのバイクが進化してきた道のりとはまったく異なる哲学が息づいている。
加えるべきものは何もない。削れるものも何もない。
目指したものは、機能の必然によるスタイリングと感覚に訴えるパフォーマンス。

ロードスポーツの価値を革新する一台。
ホンダVTR誕生。

自由の価値。



N E W B E G



I N N I N G S

このマシンには、これまでのバイクが進化してきた道のりとはまったく異なる哲学が息づいている。

加えるべきものは何もない。削れるものも何もない。

目指したものは、機能の必然によるスタイリングと感覚に訴えるパフォーマンス。

ロードスポーツの価値を革新する一台。

ホンダ VTR 誕生。

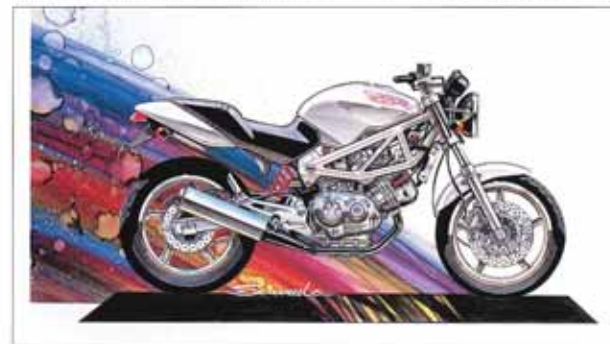
FUNCTIONAL PERFORMANCE STYLING

そのスタイリングは、
機能・性能を突き詰めたゆえに。



Development Concept

「誰もが走ることを、操ることを純粋に愉しめる。それがスポーツバイクの原点である。」その実践としてVTRの開発は始まった。開発チームが立てた目標は、既存のスポーツバイクを構成するパーツの機能や性能を原点から見直し、より合理的な構成を求めることで、バイク本来の能力を向上させるというもの。新たなパーツを付け加え、機能を増やし性能を高めてきたこれまでのバイク進化の常識をくつがえす。まったく新しい試みであった。そして、その目標は、機能・性能の向上と構成パーツの最少化を両立させることで、これまでにない機能コンシャスなスタイリングを作り出した。これ以上「加えるべきものは何もない。削れるものも何もない」。これから先の原点となりえる、革新的な設計思想を持ったスポーツバイク「VTR」が完成したのである。



Pivotless Frame

デザインと機能、そして性能を最良のバランスで融合するために。フレームにはピボットレスフレーム理論を採用。トラス構造のチューブフレームは車体上部の剛性を受け持ち、エンジンはスイングアームピボットを備え車体下部の剛性を受け持つ。これにより、大胆な軽量化と最適な剛性を実現。さらにシャープ感とタフネス感を主張するカタチも作り上げた。また、適度な車体のしなやかさと、エンジンがリアの振動を減衰させるという構造上の特性で、低速では軽快に、高速走行ではより安定する、VTRならではのパフォーマンスも獲得した。

Fuel Tank & Rear Cowl

フレームの直線的なデザインに対して、曲線と曲面で構成したフューエルタンクと、一体式のシートとリアカウル。斬新かつ豊かなポリウレタンを持つタンクから、緩急を付けてリアカウル後部へと流れるボディライン。それは、鍛錬により、美しいフォルムと力強いパワーを兼ね備えた筋肉のように、機能美を超え生命力さえ感じさせる。

Wheels

前後のホイール。これもVTR専用の設計である。スポークは、これまでにないライト感と、高剛性を両立する新開発のZ断面タイプ。また、スポーク本数は5本に設定。VTRの軽快なハンドリング特性を強調するスタイリッシュなデザインとした。



FUNCTIONAL PERF

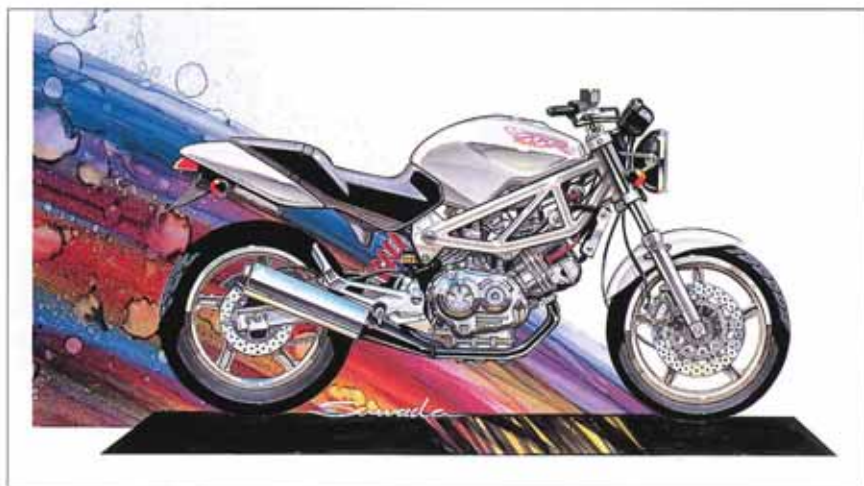
そのスタイリングは、
機能・性能を突き詰めたゆえに。



PERFORMANCE STYLING

Development Concept

「誰もが走ることを、操ることを純粋に愉しめる。それがスポーツバイクの原点である」。その実践としてVTRの開発は始まった。開発チームが立てた目標は、既存のスポーツバイクを構成するパーツの機能や性能を原点から見直し、より合理的な構成を求めることで、バイク本来の能力を向上させるというもの。新たなパーツを付け加え、機能を増やし性能を高めてきたこれまでのバイク進化の常識をくつがえす、まったく新しい試みであった。そして、その目標は、機能・性能の向上と構成パーツの最少化を高次元で両立させることで、これまでにない機能コンシャスなスタイリングを作り出した。これ以上「加えるべきものは何もない。削れるものも何もない」。これから先の原点となりえる、革新的な設計思想を持ったスポーツバイク「VTR」が完成したのである。



Pivotless Frame

デザインと機能、そして性能を最良のバランスで融合するために。フレームにはピボットレスフレーム理論を採用。トラス構造のチューブフレームは車体上部の剛性を受け持ち、エンジンはスイングアームピボットを備え車体下部の剛性を受け持つ。これにより、大胆な軽量化と最適な剛性を実現。さらにシャープ感とタフネス感を主張するカタチも作り上げた。また、適度な車体のしなやかさと、エンジンがリアの振動を減衰させるという構造上の特性で、低速では軽快に、高速走行ではより安定する、VTRならではのパフォーマンスも獲得した。

Fuel Tank & Rear Cowl

フレームの直線的なデザインに対して、曲線&曲面で構成したフューエルタンクと、一体式のシート&リアカウル。斬新かつ豊かなボリュームを持つタンクから、緩急を付けてリアカウル後部へと流れるボディライン。それは、鍛錬により、美しいフォルムと力強いパワーを兼ね備えた筋肉のように、機能美を超え生命力さえ感じさせる。

Wheels

前後のホイール、これもVTR専用の設計である。スポークは、これまでにないライト感と、高剛性を両立する新開発のZ断面タイプ。また、スポーク本数は5本に設定。VTRの軽快なハンドリング特性を強調するスタイリッシュなデザインとした。



F U N - O R I E N T E D

そのパフォーマンスは、
愉しむというこだわりの為に。



PERFORMANCE

Riding Feel

“加えるべきものは何もない。削れるものも何もない”。この言葉はデザインのみならず、VTRのパフォーマンスにもあてはまる。乾燥重量139kgという軽量化を実現し、より軽快なハンドリング特性とスロットルにリニアに反応する運動性能も獲得。発進・加速はスムーズに、ブレーキは頼もしく。そして、コーナリングはしっかりと軽やかに、イメージ通りのラインを正確にトレースする。走ること、操ることを純粋に味わう楽しさが、街中でワインディングで再発見できるはずである。



V-Twin Power Unit

エンジンは、熟成の水冷4サイクルDOHC90度Vツインを搭載。低中速トルクを重視し、点火時期やカムシャフトのバルブタイミングポート径を最適化。Vツインならではの鼓動をより心地よく、より力強く感じ取れるつくりとした。また、排気音についてもサイレンサーの構造を専用に設計し、爽快なパルス感を持たせた。さらに、ミッションは5段変速を採用。シフトポイントをエンジンの鼓動で感じ取れるように仕上げた。

Suspension & Brakes

さらにVTRの脚まわりへは十分すぎるほど配慮した。フロントフォークにはφ41mmの大径インナーチューブを採用。リアのしなやかなダンパー特性とあいまって、優れた乗り心地と路面追従性を発揮する。また、ストップパワーには、軽量5ピンタイプの大径φ296mmフローティングディスクとデュアルピストンキャリパーをフロントに装備。軽い操作でパワフルかつコントロールブルなブレーキ性能を実現させた。さらに、タイヤは前:110/70-17 54H、後:140/70-17 66Hと、ひとクラス上の走りが堪能できるサイズである。

Equipment

装備も最少にして最大の効果を目指した。◎見やすく美しいイタリアック体で描かれたスピードメーター◎吸気口への動圧影響を抑える機能を兼ね備えるラジエーターのリザーブタンク◎小さく使いやすく頑丈な荷掛けフック◎フロントを引き締める60W/55W丸型ハロゲンヘッドライト◎個性に合わせて選べる全3色のボディカラー。



VTR



車体色:フォースシルバーマトリック



車体色:イタリアンレッド



車体色:ブラック

Specifications

型式	MC33
全長(m)	2,040
全幅(m)	0,720
全高(m)	1,050
軸距(m)	1,410
最低地上高(m)	0,170
シート高(m)	0,780
車両重量(kg)	153
乾燥重量(kg)	139
乗車定員(人)	2
燃料消費率(km/l)	40.0(60km/h定地走行テスト値)
最小回転半径(m)	2.7
エンジン型式	MC15E
エンジン種類	水冷4サイクルDOHC/バルブV型2気筒
総排気量(cc)	249
内径×行程(mm)	80.0×44.3
圧縮比	11.0
最高出力(P/kW)	32/10,500
最大トルク(kg-m/rpm)	2.4/8,500
キャブレター型式	VD10
始動方式	セルフ式
点火装置形式	フルランジスタ式/バッテリー点火
潤滑方式	圧油潤滑併用式
潤滑油容量(l)	2.4
燃料タンク容量(l)	13
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング
変速機形式	常時噛合式5段リターン
変速比	1速 2.733 2速 1.800 3速 1.375 4速 1.111 5速 0.965
減速比(1次/2次)	2.821/2.928
キャスト角(度)	25.3°
トレール量(mm)	98
タイヤ	前 110/70-17 54H 後 140/70-17 68H
ブレーキ形式	前 油圧式ディスク 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
フレーム形式	ダイヤモンド

■道路運送車両法による型式認定申請済車種 ■製造事業者/本田技研工業株式会社

●燃料消費率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。
※本仕様は予告なく変更する場合があります。※車体色は印刷のため実物と多少異なる場合があります。

メーカー希望小売価格

¥429,000 (北海道、沖縄および一部地域を除く)

※価格には保険料・税金(消費税を含む)・届出などに伴う諸費用は含まれておりません。※価格は参考価格ですので、詳しくは販売店にお尋ねください。※速度警告灯設置車もタイプ設定してあります。(10,000円高)

バイクが好きだから、セーフティライド。

- ヘルメットを正しくかぶりましょう。
- 点検整備を忘れずに。
- 安全のため改造はやめましょう。
- 心にゆとりのもてるスピードで走りましょう。
- カーブ・交差点ではスピードをひかえめに。
- 昼間はヘッドライトをロービームにしましょう。

■バイクには、バイクにふさわしい服装で乗りましょう。

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、長ズボンの動きやすく運転しやすいものをお選びください。ヘルメットのおごひもをしっかりしめ、手袋も忘れずに。

■安全運転普及指導員が、ライディングアドバイスを実施しています。

●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を伝える。バイクのライディングアドバイザーです。バイクに関することなら何でもご相談ください。お近くのホンダ二輪販売店で、安全運転普及指導員がお待ちしています。

●スポーツバイク販売店で、ライディング時の注意点や安全運転のための知識が身につくアドバイスシートを用意しています。

■ライディングの基本から応用まで、身体で覚えるためのトレーニングです。

●全国6ヵ所のホンダ交通教育センターで開催しているHMS(ホンダ・モーターサイクリスト・スクール)は、本格的にライディングのレベルアップをしたいと考えているライダーのためのトレーニングシステムです。トレーニング用二輪車を完備したトレーニング専用施設で、オフからオンロードまで、各種メニューをご用意しています。

●HSR(ホンダ・セーフティ・ライディング)プラザをはじめとする、全国約100ヵ所の会場で開催しているホンダ・スポーツ・ライディング・スクールは、ご自分の愛車に慣れていただくためのトレーニングシステムです。ライディングの基本から自分のテクニックの限界まで、楽しく安全を学ぶことができます。



■愉快なバイクライフに1枚、いつでもどこでも使えるH・A・R・Tメンバーズカードがお役に立ちます。

バイクに乗るたび、きっと新しい楽しさを発見できる。H・A・R・Tは、バイクライフを心からエンジョイしたい人のために、特典やイベントをいろいろと用意したホンダのライダーズクラブです。DC/VISA、ユースホステルとのジョイントでいみちもグリーンとアップしたH・A・R・Tメンバーズカード。これ1枚で、キミのバイクライフはグッと充実。お申し込み、お問い合わせは、お近くのH・A・R・T加盟ホンダ二輪販売店へどうぞ。



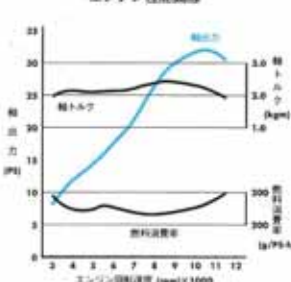
≡ バイクにフレンドシップ ≡ 見られるためのライトオン

ホンダ・クレジット わずかな現金とかんたん手続きで、ホンダのバイクをお求めいただけます。

●お問い合わせは、ホンダ販売店(取扱店)へお気軽にどうぞ

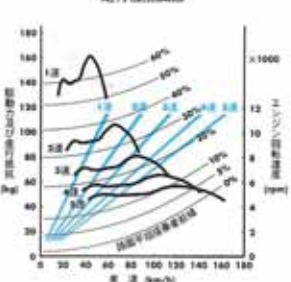
Engine Performance Curve

エンジン性能曲線



Driving Performance Curve

走行性能曲線



■インターネット VTRホームページ開設 <http://www.honda.co.jp/VTR/>
二輪ホームページ <http://www.honda.co.jp/motor/>



このカタログはリサイクルペーパーを使用しています。

HONDA

本田技研工業株式会社
〒107 東京都港区南青山2-1-1 電話 03(3423)1111
※本カタログの内容は1997年11月現在のものです。