

Postoje agregati koji pišu povijest velikim slovima. Jedan od njih je i Hondin četverocilindrični V motor koji je tijekom godina imao svojih bljeskova i padova, no uvijek je ostao prepoznatljiv i vjeran početnom projektu. U 23 godine postojanja uveseljavao je mnoge bikere i postao sinonim za V4 agregate. Nema onoga tko ga nije barem jednom u životu poželio



Hondin recept uspjeha... V-4!

Jednom davno, kada je moto industrija još bila sasvim mlada i kada se pogonski strojevi konceptijski nisu mnogo razlikovali jedan od drugoga, britanski proizvođač Matchless začudio je tržište motociklom Silver Hawk. To i ne bi bila neka zanimljivost da se ne radi o 1931. godini i prvom motociklu na svijetu kojeg je pogonio stroj sa četiri cilindra postavljeni u "V" obliku. Taj mnogima nepoznati prvijenac zapremine 592 ccm razvijao je 26 KS, težio 172 kg, a jurio 129 km/h i kao takav nestao u povijesti. Narednih četrdesetak godina konstruktori nisu baš prakticirali proizvodnju V4 motora. Ali, uvijek postoje iznimke, a jedna od tvrtki koja je u svojoj povijesti mnogo eksperimentirala je i japanska Honda.

1977. godine ovaj već tada poznati proizvođač automobila i motocikala pokreće stvaralački tim pod nazivom New Racer. Plod rada spomenutog tima ugledao je svjetlo dana dvije godine kasnije s modelom NR 500. Bio je to četverotaktni V4 agregat s ovalnim klipovima, s dvije klipnjače po klipcu i 8 ventila po cilindru! Stručnjaci iz međunarodne motorističke federacije (FIM) odlučili su da taj motocikl ne može sudjelovati na utrka GP 500 jer je on ustvari V8! Nakon četiri godine truda Hondini stručnjaci nisu uspjeli navući vodu na svoj mlin,

pa su svog pilota Freddie Spencera posjeli na jedan sasvim drugi model - NS 500, dvotaktnog trocilindraša s kojim je te godine završio na trećem mjestu svjetskog prvenstva. Time je prekinuta sudbina ovog agregata koji je mogao biti i prekretnica razvoja moto sporta.

No, uporna Honda i dalje njeguje četverotaktni V agregat i čvrsto vjeruje u taj projekt, te ga napokon odlučuje smjestiti u model za cestovnu uporabu. Tako u svibnju 1982. na tržište izlazi VF 750 S. Oznaka VF stoji za V-four i znači da se radi o V motoru sa četiri cilindra, 750 označava zapreminu, a iako je ovaj "S" naznačivao da se radi o sportskom motociklu, prvijenac VF bio je definitivno u custom stilu. Pokretao ga je četverotaktni četverocilindrični tekućinom hlađeni V stroj s četiri bregaste i 16 ventila, s promjerom klipa od 70 mm, te hodom 48,6 mm. Stupanj kompresije bio je 10,5:1, dok su za opskrbu gorivom bila zadužena četiri rasplinjača Keihin vd32. Crveno polje nalazilo se na 10.000 okretaja u minuti. Sekundarni prijenos na stražnji kotač bio je riješen pomoću kardana, dok je okvir bio izrađen od oblikih čeličnih cijevi. Stražnji ovjes bio je riješen monoamortizerom "pro-link", a sprijeda teleskopskom vilicom koja je sadržavala anti-dive sustav (protiv padanja). Prednji 18-inčni kotač nosio je gumu 110/90-18 i dva kočiona diska, dok je stražnji 17-inčni, obučen u 130/90-17, bio opremljen bubanj kočnicom. Ponudene boje ovog modela bile su crvena i crveno/crna. Tako je započela serija koja traje i do današnjih dana.

Najmanji VF u obitelji bio je onaj zapremine 400 ccm, slijedio je 500, zatim 750 (čija inačica postoji i u verziji 700 zbog američkih restrikcija na uvoz motora u 80-tim godinama dvadesetog stoljeća), potom 800, a naj snaž-

niji pripadnik serije imao je zapreminu od 1000 ccm. Usredotočit ćemo se na klasu 750, jer ako uvrstimo i ostale, ova će priča trajati kao Santa Barbara zbog koje smo toliko trpjeli...

Godine 1983. na tržištu se pojavljuje VF 750 E, upravo onaj kojeg mnogi imaju pred očima kad čuju VF! Stroj je u cjelini preuzet se S modela, premda je smjer okretanja radilice promijenjen jer je sekundarni prijenos kardanom zamijenjen lancem. Vizualno E model ničim nije podsjećao na prethodnika. Okvir je izrađen od kvadratnih čeličnih cijevi i obojen srebrenom bojom, te je mnoge zavaravao da je izrađen od aluminijske. Sportski stil bio je upotpunjen poluoklopom sa četvrtastim prednjim svjetlom i malim spojlerom ispod agregata koji je skrivao donji hladnjak tekućine. Kotači su aluminijski, obojeni u zlatno, prednji dimenzije 2,50-16 s gumom 110/90, a stražnji 3,50-18 s gumom 130/80. Ovaj "Superbike" postizao je brzinu od 215 km/h te je s takvim rezultatima postao najbrži motor u klasi u kojoj je postavio potpuno nova mjerila vožnje i performansi. Upravo na tom modelu francuska je tvrtka Elf racing konstruirala mono-vilicu ne samo straga, nego i sprijeda! Prednja se nije pokazala u najboljem svjetlu, dok je stražnja krasila nekoliko kasnijih Hondinih modela, ali i Ducatijevih, Triumphovih, BMW-ovih itd.

Usprkos dobrim osobinama, VF se suočio s problemima! Širom svijeta vlasnici su pohodili servise šokirani smetnjama na biraču brzina, te oštećenjima na bregastim vratilima izazvanim nedovoljno dobrim razvodom ulja u glavama motora. Veliki broj kvarova u kasnijem razdoblju prouzrokovan je zanemarivanjem skupog održavanja po kojem je ovaj model poznat širom planete. 1984. su prema riječima glasnogovornika ovi nedostaci riješeni, no praksa na cestama ne govori tako. VF750F2 se razlikuje od prethodnika po punom oklopu i po promijenjenom repu motocikla.

Loša reputacija zbog kvarova, ali i jak udarac konkurencije 1985. godine, ponajviše Suzukija



Početak V4 dinastije, VF 750S

GSX-R-a 750 i Yamaha FZ 750, bili su znak za alarm u Hondi. Tvornica je i sama sebi postala prijateljica modelima CBX 550 i 750, no to nije dugo trajalo, jer 1986. je godina nove dimenzije koja baca sjenu na sve ono što smo prije poznavali u V4 obliku! Te godine na tržište izlazi VFR 750, potpuno novi model koji istovremeno oduševljava i sportaše i turiste. Agregat ovog novaka posuđen je s modela RVF koji je godinu dana prije palio i žario svjetskim stazama. Problemi s bregastim vratilima, lancima razvoda, te njihovim klizačima i natezačima jednostavno su nestali preko noći upotrebom prijenosa zupčanicima koji se naziva "gear driven cams". Promjer i hod klipa ostao je isti kao na prethodnim modelima, mjenjač je dobio šesti stupanj, rasplinjači su pojačani s 32 na 34, a crveno polje je udaljeno za 500 o/min, rezultat čega je bilo 105 KS dovoljnih za deklariranu maksimalnu brzinu od 237 km/h. Međuosovinski razmak smanjen je na 1.480 mm, masa praznog i suhog vozila je pala na 199 kg, a kapacitet spremnika goriva iznosio je 19 litara, od čega su 3 bile rezerva. Dimenzije kotača ostale su nepromijenjene, no naplatci su novog dizajna s tri kraka, a okvir je postao aluminijski, kao i stražnja vilica. Nju ublažuje monomortizer s mogućnošću reguliranja visine, dok prednji ovjes možemo «dopumpati» zrakom te podesiti brzinu povrata. Na američkom tržištu ovaj model se prodavao u izvedbi 700 ccm, a potom je model za '87. bio izjednačen na polaznih 750, i to pod oznakom INTERCEPTOR V4. Taj model je nadaleko prepoznatljiv po HRC bojama (crvena, plava i bijela), dok su ostale izvedbe jednobojne.

1988. godine dotadašnji VFR dobiva nasljednike u dva modela; VFR 750 F kao turistička verzija, te VFR 750 R kao supersportska ograničena serija. F model se od prethodnika iz '86. i '87. razlikovao po velikom broju jedva primjetnih sitnica: kotači su nasljedeni s modela CBR 1000 i to dimenzije 17 inča, a s tog su modela još preuzeti kočioni diskovi, hidraulične pumpe za prednju kočnicu i spojku, te električni prekidači. Osim navedenih razlika, novak je nagrađen novim izgledom pokazivača smjera, te trodijelnim srednjim oklopom koji je na starijim modelima bio dvodijelni. Bočni pokrovi su dobili proreze za zrak, brzinomjer gravuru sa 260 na 280, a komandna ploča je dodatno obogaćena malim digitalnim satom. Zatvarač za ulje na desnom poklopcu agregata pomjeren je više unazad, tako da se dolijevanje može izvršiti bez skidanja oklopa. Tek nastali R model poznat je kao RC 30, što označava početni broj okvira navedene serije. Omekšana je te verzija RVF bolida kojem su dodana svjetla i pokazivači smjera kako bi ga se moglo voziti i po cesti. Ovaj jurišnik je već tada razvijao

112 KS i postizao brzinu od 245 km/h. No, ni te performanse nam ne bi značile ništa da ga nije pratio glas da odlično leži i koči. Ovjes je sprijeda činila 43 mm teleskopska vilica, dok je stražnji osmerokraki naplatak bio montiran na monovilicu s prolink amortizerom. Prednji kotač nosio je gumu 120/70-17, dok je stražnji ostao u svijetu 18-tica s dimenzijom 170/60. Težio je u suhom stanju 185 kg, međuosovinski razmak iznosio je 1.410 mm, crveno polje okretaja bilo je na 12.500 okr/min, što su opskrbom goriva omogućavala četiri Keihin rasplinjača po 35 mm, dok je omjer kompresije narastao na 11:1. Promjer klipa i hod radilice ostali su isti kao i kod ostalih VF modela, no svakako je bitno spomenuti uporabu titanskih klipnjača koje su u to vrijeme bile krajnja ekskluziva. Prodavao se kao takav samo u HRC bojama, no kroz godine su se mijenjala grafička rješenja. Koštao je oko 8.400 britanskih funti ili u prijevodu 1,9 ZXR-a, 2 GSX-R-a ili 9 komada MZ ETZ! Zadnja godina proizvodnje "R" modela bila je 1992.

Soft "F" model dobiva nasljednika u potpuno novom izdanju početkom 1990., no rijetki sretnici su ga mogli imati već krajem '89. zbog vremenskog jaza predstavljanja na raznim tržištima. Potpuno novi okvir nosio je oznaku RC 36, 17 inčne osmerokrake naplatke s radijalnim gumama, stražnju monovilicu i omekšan ovjes bez mogućnosti modifikacije isključivo za turističku vožnju, o čemu svjedoči i ispušni sustav čiji se lonac može prilagodavati zbog eventualne upotrebe putnih kofera. Snaga je ograničena na 100 KS bez obzira na to o kojem se tržištu radi, maksimalna brzina iznosi 235 km/h, te u razdoblju do 1993. nema promjena osim skale nudaenih boja i grafika. Na modelu iz '93. razlika je u prednjem svjetlu, dok se naredne 1994. pojavljuje pod istom oznakom potpuno promijenjeni VFR u takozvanom NR dizajnu.

RVF 750 poznatiji kao RC 45 došao je 1993. kao nasljednik RC-a 30. Potpuno nov stroj u potpuno novom okviru karakterizirala je uporaba modernih materijala i tehnologija, uključujući i direktno ubrizgavanje. Razvijao je 126 KS na 12.000 okr/min, te postizao 255 km/h. Sprijeda je bio opremljen 41-milimetarskom up-side-down vilicom, straga, naravno, mono-variantom, te gumom širine 190! Kočioni diskovi promjera 310 mm i mnoštvo raznih detalja dogurali su ovaj serijski ograničen homologirani Superbike do cijene od oko 35.000 tadašnjih DEM!

Novo predstavljeni VFR za 1994. dobio je novi ovjes i kočioni sustav, nove naplatke, te sprijeda kočione diskove plivajućeg tipa. Stražnji naplatak je sužen sa 5,5 na 5 inča, dok su oklopi ostali sličnog stila s aerodinamičnom modifikacijom i no-

● Počevši od modela VF Hondini V4 motori stekli su kulturni status među ljubiteljima sport-touring motocikala

1983.



1985.



1990.



1996.



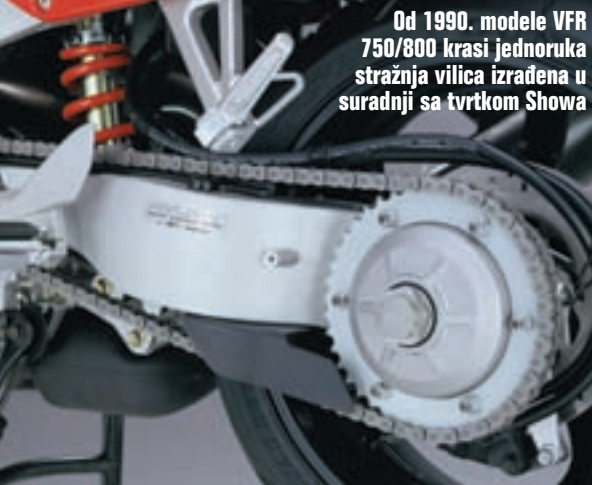
2000.

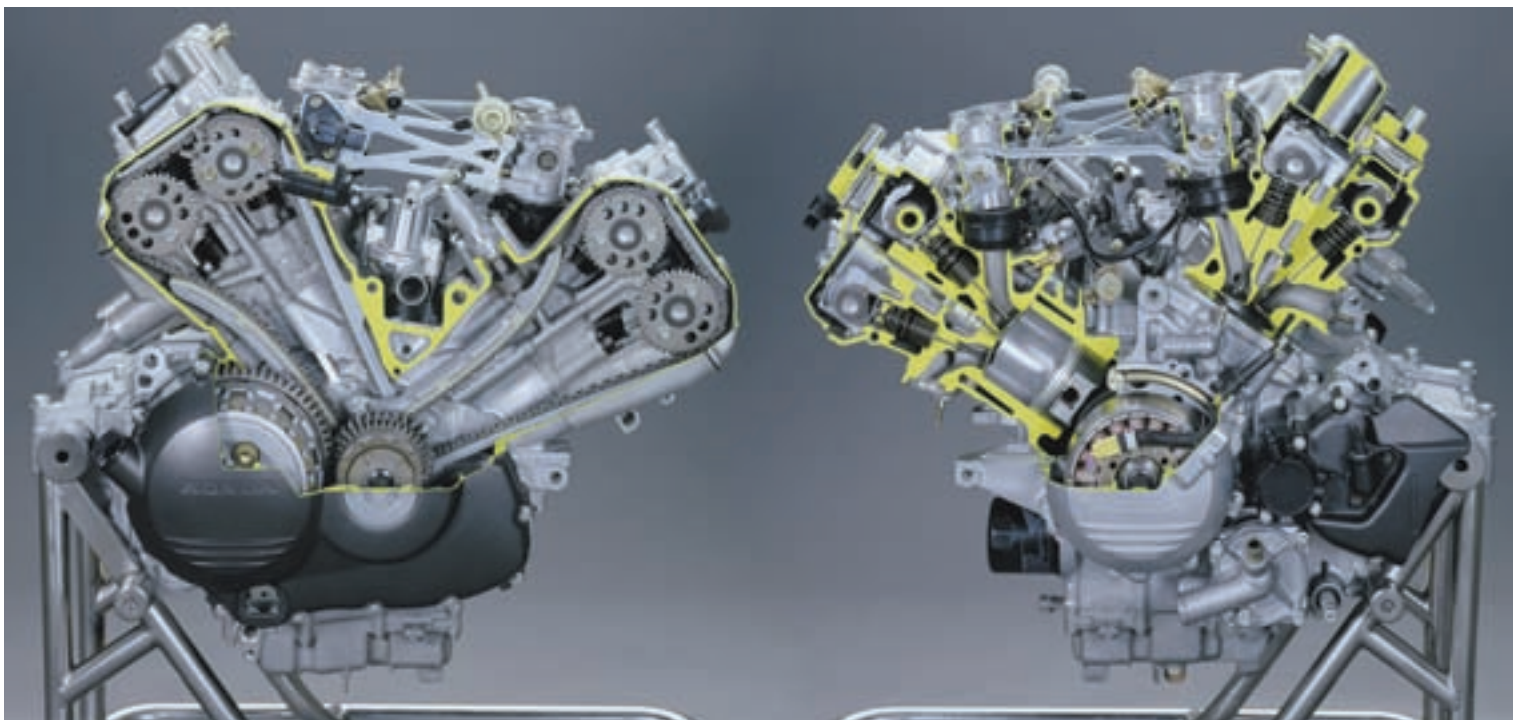


2005.



Od 1990. modele VFR 750/800 krasi jednoruka stražnja vilica izrađena u suradnji sa tvrtkom Showa





Posljednja izvedba VFR 800 ponovno ima razvod preko lanaca zbog korištenja V-TEC tehnologije



Egzotika na Hondin način:
RC 45 RVF 750 (gore) i RC 30



vim rasvjetnim elementima. Korišteni rasplinjači preuzeti su sa rođakinje CBR 900 RR, a nudene boje bile su crna, crvena i plava. 1995. ste ovaj nepromijenjeni model mogli dobiti i u srebrnoj boji, da bi zadnje dvije godine ovog modela ponuda bila proširena i britansko-zelenom bojom. 1997. šušalo se o izlasku nove generacije VFR-a. Tu se stara poslovice "gdje ima dima ima i vatre" još jednom pokazala kao opravdana, jer je Honda počastila svoju klijentelu mogućnošću da potroše novac na nešto novo, VFR 800. Novi stroj i novi okvir s novim oklopima dobio je dva hladnjaka na bokovima koji bi se trebali brinuti o temperaturi ovih 110 konja koje je pojilo direktno ubrizgavanje i kočio Dual Brake System. Ovo posljednje znači da korištenjem prednje kočnice automatski aktivirate stražnju i obrnuto. Takva "osamstotka"

nudila se tržištu završno sa 2001., da bi početkom 2002. bila predstavljena pomladena sestra na kojoj je nakon tolikog niza godina razvod ventila ponovno riješen pomoću lanaca, a V-TEC sustav promjene faze bregastih vratila, otprije korišten na automobilima tog proizvođača, bio je glavni krivac za to. Nema više zupčanicima pogonjenih bregastih koje su toliko dugo bile sinonim za VFR. Sada odostraga, iz samog repa motocikla, izranjaju dva lonca ispušnog sustava triovalnog oblika sa po dva otvora po tijelu. To je cijelom motociklu dalo sportskiji izgled i povezalo ga s modelom NR, od kojeg vuče korijene, te je svakom znatiželjniku otkrilo lijepi stražnji naplatak. Ovaj model se i danas nalazi u Hondinoj ponudi, a njegove detalje smo već opisali u testu prijašnjih brojeva. Tu je našoj priči kraj, ali ne i priči o Hondinim četvrotaktnim V motociclima.

Na meniju restorana čiji je šef Soichiro Honda sasvim sigurno će osvanuti novi specijaliteti, jer oдавno je u vodu pala njegova prvotna zamisao i želja po kojoj bi proizvodio male jeftine motorice kako bi narod mogao jeftino putovati na posao. ■