

Honda VF750F

Av og til lanseres det MC-modeller som indikerer et vendepunkt i utviklingen av design og tekniske løsninger. Med fremtidsrettet design og nye tekniske løsninger for gatebruk.

Den 24 mars 1982 lanserte Honda de første V4-modeller som skulle masseproduseres for gaten, med betegnelsen VF750C og VF750S. (Magna og Sabre)

Kun drøye 8 måneder senere, den 10 desember 1982 slapp fabrikken sin første rendyrkede V4-sportsmaskin for massene med modellkoden RC15. 216 kg tørrvekt og 90 hk. Designet av Isao Yamanaka, forøvrig samme person som har designet flere kjente modeller, inkludert CBR1100XX. VF750F er i dag en moderne klassiker, og omtalt på Honda's egne websider som en av fabrikkens "Milestone Models"



Prototype VF750F

Modellen ble tatt i mot med store forventninger, og MC-journalistene var utålmodige etter å få prøvekjørt nyheten. I første del av 80-årene skjedde det større endringer i modellutvalget fra de japanske fabrikkene, og utvalget av modeller var for øvrig stort på den tiden totalt sett, spesielt i USA. Markedsundersøkelser indikerte også at tiden var inne for å lansere motorsykler med et utpreget sportslig preg, og hvor gode kjøreegenskaper og ny avansert teknikk var svært viktige punkter. Konkurransen fabrikkene i mellom hardnet til.

Den nye V4 sportsmodellen fikk en bred dobbel rør-ramme i firkantprofil, som gikk på utsiden av motor og bensintank. Sølvfargen på rammen ledet tankene til aluminium, men fabrikken nøyde seg med å lage svingarmen i dette materialet – rammen var i stål. Forgaffel var luftassistert med 41 mm ben og gaffelbro rundt et 16 toms forhjul, og mekanisk antidive (Trac) Bak ble det montert en Pro-Link demper fra Showa med 120 mm vandring.

Motoren ble tiltet bakover i rammen, og F-modellen fikk en kortere akselsavstand enn de tidligere lanserte 750-modeller. Den fikk da også ved denne endringen



VF750F 1983 modell.

to radiatorer, hvor den ene sitter i kåpeunderdelen. Honda konverterte motoren fra kardang til kjededrift, og motoren fikk da også omvendt motorrotasjon. Denne gikk ikke med, men mot klokka.

Andre detaljer som gode kjøreegenskaper, gode bremses, bra bunndrag og 90 HK topeffekt gjorde den til en ønskedrøm for mange våren 1983.



1984 VF750F (750 Interceptor) USA-utgave

Svenske MC-Nytt brukte overskriften "Spencersurrogatet" om maskinen i 1983, der de entusiastisk skrev følgende : *"Honda VF750F er en sportsmaskin med snudd på racer. Et lykket chassi och en harlig motor snyggt forpackad i et harlig packet". Danske MC-Revy fulgte opp med superlativer som "En sporstabil kurveæder", eller "cyklen byder på så megen kjøreglæde og sikkerhed, at den giver en motorcykel-oplevelse*

der foreløpig ikke findes magen til blant standard-cykler."

Her i Norge fulgte MC-Avisa og Norsk MC-Magasin opp :

"Denne 750'en gjør inntrykk på alle MC-interesserte. Det er altså mulig å bygge en fullblods racing-sykkel som kan registreres til bruk i trafikken.

Med sin sportslige design, kraftige yteevne og gode kjøreegenskaper kan den sidestilles med hvilken som helst større motorsykkel"... "Ypperlig racing-MC med allround-egenskaper"



Utviklingsteamet for VF750F

Vi kan selvfølgelig smile litt av ordvalget i dag. Kun to år senere kom Suzukis svar i form av ekstreme Suzuki GSX-R750, hvor Honda så fulgte opp med VFR750F og VFR750R. Men den første - VF750F, ble selve grunnsteinen i den sportslige delen av VF og senere VFR serien. Også av mange betegnet som verdens beste all-round sykkel.

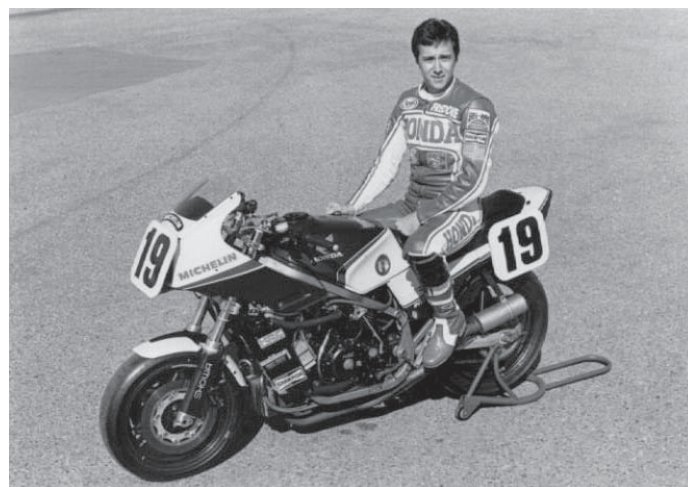
I dag er innfallsvinkelen til å eie en slik modell en del annerledes enn for rundt 30 år siden, slik det gjerne også er med andre klassiske motorsykler. Nå letes det i første rekke etter de klassikere som har blitt godt vedlikeholdt, og gjerne pent (og lite) brukt. Når det gjelder eldre sportssykler spesielt, er det langt mellom de virkelig flotte eksemplarer i original stand. Og når man kommer over en slik, er jo poenget å ta vare på den i stedet for å kjøre den ut på grensene for hva den tåler langs landeveien.

Hva er interessant for en kjøper i dag? Prisen ? Et sted her for ikke så lenge siden ble det skrevet at "de er billige" ... Tja, du er heldig hvis du kommer over et glansbilde av en slik modell, som er sjeldne å se sammenlignet med Honda CB'er fra 70-tallet som det jo er restaurert mange av. Om du finner en "perle" i original stand som ser og høres nydelig ut, er vel sjansen for at du får den billig svært liten. Men det jo fortsatt en del eksemplarer som ruller på norske veier, rundt 150 stk. I tillegg kommer noen få amerikanske utgaver med 700 og 750cc motorer, og med tilleggs-

navnet "Interceptor". Så det er alltid en mulighet for å finne en til salgs, selv om mange er godt brukt og trenger en skikkelig gjennomgang. Men i de rette hender og med de rette kontakter, så er jo muligheten der for å trille ut en strøken sykkel i vårsola etter en begivenhetsrik vinter i verkstedet. Entusiasme er jo et viktig stikkord, spesielt for oss som jobber med klassiske motorsykler. Da handler det om utfordringer i stedet for problemer - så klart.

Det er jo alltid smart å spørre noen som har god kjennskap rundt en mc-model du har tenkt å kjøpe - uansett modell. Men i tillegg til å sjekke for vanlig slitasje og evt. tidligere skader, kan det her lønne seg å sjekke kamakslenes tilstand. Spesielt på de eksemplarer som ikke har modifisert smøresystemet. De tidlige V4 modellene fikk jo et noe frynsete rykte på grunn av dette, selv om det var en garantisak. Motor-konstruksjonen kan også være krevende å arbeide med sammenlignet med andre klassiske Honda , her finnes jo fire overliggende kamaksler og vippearmer, og det er en del demonteringsarbeid for å justere ventilklinger.

Modellen ble levert med en slureclutch som skulle hindre bakhjulslåsing ved frisk kjøring. En løsning som også kunne merkes som litt dødgang i drivverk i moderat fart ved gassavslag og pådrag. VF750F er ellers lite beregnet for lange turer med passasjer i normalstørrelse, da setet er lite og benvinkelen krapp som på de fleste andre sportssykler.



Freddie Spencer, el. "Fast Freddie" som han ble kalt.

Når det gjelder reproduserte deler, er det lite som tilbys foreløpig. Men stripesett har i alle fall kommet for den som skal restaurere. I tillegg finnes det firma i USA som leverer eks. vis nye kamaksler for en akseptabel pris. Og ellers kan vi jo også spørre hos David Silver, Ebay, Cms, eller hos Hondaforhandleren. Det er selvfølgelig en del å hente på å bytte ut originale gaffelfjærer og bakdempere etter så lang tid. Utvalget

er i dag svært begrenset, men dempere kan jo også bygges av proffer til det meste.

VF750F var et fast innslag i superbikeløp i en periode på 80-tallet, også her i Skandinavia. Den rene raceutgaven fra HRC hadde navnet VF750R, og ble kusket av flere storheter på den tiden. Den mest kjente av dem er Freddie Spencer. Ramme og baksving var originale deler fra VF750F, men innfestningen til svingarm var forsterket. Fjæring, hjul og bremses var selvfølgelig av et annet kaliber enn en standardsykkel. Motoren fikk kamdrev som på FWS V4'en, og ellers var motor og gir ellers endret og kraftig forsterket med bl. a. titanrøder og ventiler, Motoren hadde også 2 oljepumper og tørrclutch.

Prototypen av HRC-raceren fikk forresten navnet "Prosjekt Blackbird"...



DVD'er fra løp på den tiden er det mulig å finne fra den tiden på for eksempel Ebay, Og det er jo alltid moro å se for de som har hengt med en stund.

Mer historie kan du lese på :

www.world.honda.com/HRC

Tilleggsdata :

Vannkjølt 90-graders V4, DOHC, 16 ventiler

Boring x slag : 70.0 mm x 48.6 mm = 748 cc, Kompresjon 10,5:1

Forgassere : Fire 30 mm Keihin Konstant-vakum, 5 giret kasse.

Akselavstand 1495 mm, setehøyde 820 mm, vekt fulltanket 248 kg.

Effekt : 90 HK v/ 10000 o/min, maks dreiemoment 73 Nm v/7500

¼ mile : 11.9 sek / 184 km/t. Toppfart 215 km/t.

Produksjonstid: 1983 – 1985, siste år kun for det nordamerikanske marked.

Utsalgspris i 1983 : Kr 48.500,-

Anbefalte nettsteder :

www.vf750fd.com

www.hondamuseum.com (Motorcycle Gallery)

www.vintagesuperbike.com

www.sabmag.org

www.vf1000r.fr

www.honda-v4.com

-SveinT

