



Honda VFR 750 F-J (1988)

Éxito polivalente

Mi primera experiencia sobre una VFR 750 F fue realmente embarazosa -para mí, aunque no para Honda y su nueva superbike-. Era el mes de febrero de 1986 y asistía a su presentación en el recién estrenado circuito de Jerez. Cuando me dirigía hacia el pit lane, mi estado de ánimo estaba por los cielos, ya que la temporada anterior había obtenido los mejores resultados de mi carrera deportiva. Me incorporé al circuito justo después de que pasara un piloto a toda velocidad y, sin pensar, me decidí a seguirlo, a pesar de que los neumáticos estaban fríos y el circuito era desconocido y resbaladizo.

Podéis imaginar lo que ocurrió. Rodé durante media vuelta y me abrí para trazar una curva cerrada de derechas, pero me encontré con arena que la lluvia torrencial de la noche anterior había arrastrado desde las zonas circundantes. La rueda delantera perdió tracción y derrapó. Mientras rodaba por los suelos percibí el sonido de los plásticos astillándose. Me gané el dudoso honor de ser la primera

persona externa a Honda que estrellaba una nueva y flamante VFR 750 F.

A contracorriente

Por suerte para Honda, el funcionamiento de la moto durante la presentación fue mejor. En Jerez, la VFR fue a las mil maravillas y pronto se mostró aún más hábil en carretera. Pero lo más importante es que esta moto se mostraba como una máquina potente y hasta deportiva. Hoy en día puede parecer lo más normal del mundo, dado que la VFR se ha ganado una buena reputación en cuanto a calidad y fiabilidad, pero hace 20 años era un gran logro para Honda, pues con la VFR 750 F estaba yendo a contracorriente de sus rivales, que no paraban de lanzar al mercado superdeportivas de 750 c.c.

De hecho no exagero si digo que en 1986, cuando se presentó la VFR 750 F, la reputación, no sólo de la moto sino también de toda la marca, estaba en juego. Dos décadas después, una situación así puede parecer inconcebible, pero a mediados de los ochenta, Honda había sufrido una serie

Cuando Suzuki, Yamaha y Kawasaki comenzaron a construir rutilantes superdeportivas, Honda contraatacó con una moto diferente a ellas, la VFR 750 F. Una máquina más polivalente y lógica que consiguió vender en muchos mercados más unidades que sus más radicales rivales.

Roland Brown
Fotos: Oli Tennent
Adaptación: M. Àngels Pons

de desastres mecánicos en diversos modelos, tales como la bicilíndrica CX 500 o la predecesora de la VFR, la VF 750 F, cuyo motor V4 de 16 válvulas y refrigeración líquida se habían mostrado muy poco fiable.

Estos problemas, que habían provocado la caída en picado de las ventas de Honda en muchos mercados, se

iniciaron cuando a principios de los ochenta se declaró la guerra entre la marca Yamaha. La lucha por obtener la supremacía en el sector de las dos ruedas suscitó la aparición, por ambas partes, de una avalancha de nuevos modelos concebidos apresuradamente y mal desarrollados. Honda tenía la culpa en gran parte, al sacar





al mercado una familia de máquinas con motores V4 de 750 c.c., iniciada en 1982 con las pesadas y poco manejables VF 750 S y C para los USA.

Un año más tarde le siguió la VF 750 F, además de sus hermanas pequeñas VFR 400, más deportiva, ligera y con más estilo. Pero se detectó que, por un defecto de diseño, los árboles de levas se desgastaban rápidamente después de ajustar el espacio libre entre válvulas por primera vez. Irónicamente, el éxito inicial de la gama VF sólo consiguió empeorar las cosas, ya que, al principio, Honda no

quiso reconocer el problema, y esto, junto con fallos mecánicos aparecidos en otros modelos, deterioró aún más la situación. En consecuencia, la flamante VFR 750 F, aparecida en 1986 –para competir con la Suzuki GSX R y la Yamaha FZ presentadas el año anterior–, iba a ser escrupulosamente examinada.

El prestigio en juego

Los ingenieros de Honda eran conscientes de la importancia de

este modelo, tanto para su futuro como para el de la compañía, y, por tanto, sortearon todos los problemas para conseguir que la VFR se convirtiera en una fuera de serie. Su motor mantenía el formato del de la VF, un V4 a 90 grados y 16 válvulas, con las mismas dimensiones de 70 x 48,6 mm. Pero este modelo seguía el ejemplo de la VF 1000 R, cuyos árboles de levas giraban con ejes en lugar de con cadenas. De este modo se solucionaba uno de los puntos débiles de las máquinas de Honda de aquellos años.

Para aumentar la potencia se montaron válvulas, pistones y bielas más ligeras. También contribuían a ello los carburadores Keihin, que eran más grandes que los equivalentes VF y con el ángulo corregido para conseguir una vía de entrada de aire más recta. El cigüeñal era calado a 180 grados en lugar de 360 y la lubricación se había mejorado para hacer frente a una potencia máxima de 104 caballos a 10.500 rpm, 15 caballos más que en la VF 750 F.

El factor clave de la parte ciclo era su nuevo bastidor de



Honda no podía fallar con la VFR 750 F y consiguió fabricar una de sus motos más admiradas, resultonas y homogéneas

mediante un pomo situado detrás de un panel lateral.

Era una máquina sublime. El motor era potente, suave y fiable, lo bastante bueno para mantener una estimulante aceleración y alcanzar una velocidad máxima de 240 km/h. Y si la potencia del V4 en su parte alta era impresionante, los bajos y el medio régimen eran incluso mejores. Al dar gas, una oleada de par motor sin límite lanzaba la moto como disparada por una enorme goma elástica.

La manejabilidad era excelente, gracias a una dirección ligera y precisa, una estabilidad perfecta y una suspensión muy bien controlada. En su época, la VFR 750 F fue elogiada por todo el mundo que la adquirió por su mezcla de prestaciones y sentido práctico. Esta Honda era muy versátil y podía utilizarse tanto para cada día como para hacer rutas. Su conducción era confortable y lo bastante rápida para estar al nivel de sus rivales superdeportivos de 750 c.c. en todas partes menos en circuito, aunque allí no quedaba muy por detrás de ellas.

Lanzada al éxito

A pesar de la presión con la que trabajaron, los ingenieros de Honda

habían realizado una gran obra. La VFR se convirtió rápidamente en un gran éxito, pero Honda no se detuvo aquí y dos años más tarde lanzó una versión mejorada, la VFR 750 F-J. Este modelo llevaba una llanta delantera de 17 pulgadas en vez de 16, además de un carenado ligeramente rediseñado que incorporaba una pantalla regulable en dos posiciones. Los ingenieros también agrandaron las válvulas, aumentaron el radio de compresión y revisaron el sistema de escape, para añadir un poco de potencia en el medio régimen, y presentaron la opción de acabado en rojo brillante, además de los originales en blanco plata y azul marino.

Todo esto nos lleva a la moto de esta prueba, una VFR de 1988, que a pesar de llevar casi 40.000 km a sus espaldas, estaba en muy buenas condiciones. Su acabado en rojo se veía un poco gastado en algunas zonas, una pequeña fractura en la lente del faro había sido reparada con pegamento y un silencioso estaba algo rayado. Pero, en general, la Honda estaba también, que comprendí de inmediato por qué la VFR era tan admirada por la calidad de sus acabados. Su equipamiento era muy bueno, teniendo en cuenta lo habitual en

los ochenta; cabe destacar el reloj digital y el indicador de combustible situados junto al cuentakilómetros y el cuentavueeltas.

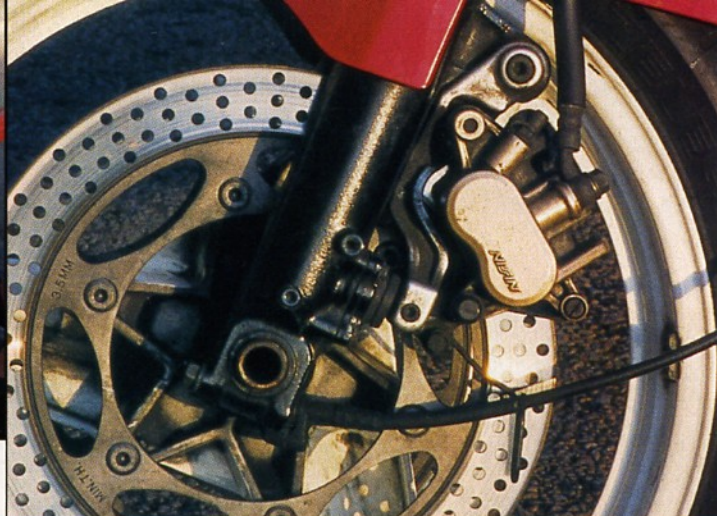
El motor arrancó al instante y empezó a rodar muy bien, con una impresionante aceleración en todos los regímenes. Si una de las ventajas de la moderna VFR 800 es su motor V4, relajado y de carrera larga, la vieja VFR transmite esa misma sensación. Por una buena carretera nunca me faltó aceleración para adelantar; un pequeño giro del puño del gas era suficiente. El cambio de marchas funcionaba muy bien, cosa que no se podía decir de la caja de cambios de varias Honda más antiguas, aunque a veces era un poco tocoso al poner la sexta.

La pantalla derivabrisas de la 750F-J era muy práctica. En viajes cortos se podía llevar en la posición inferior, para así aumentar la aerodinámica y la estética. En cambio, en rutas largas se podía levantar mediante las palancas manuales situadas a ambos lados; de este modo aumentaba notablemente la protección contra el viento. Recuerdo que esta pantalla me alegró el viaje en 1988, cuando atravesé toda Francia con una moto casi idéntica a ésta, equipada con asiento de pasajero, maletas de

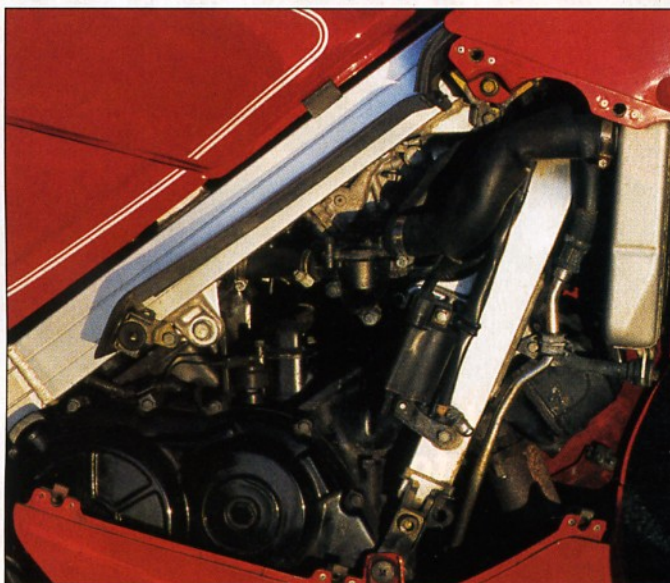
aluminio que, siguiendo la línea de los fabricantes japoneses, combinaba aluminio fundido en la pipa de dirección y la zona de anclaje del basculante con vigas de extrusión. El bastidor era rígido y ligero, ayudando a situar el peso de la VFR en unos competitivos 198 kg. La suspensión y el sistema de frenada de triple disco eran de gran calidad. La horquilla tenía un funcionamiento hidráulico-neumático (combinaba aire y aceite) y la precarga del monoamortiguador trasero podía regularse



El cuadro de instrumentos era muy completo y marcó toda una época entre las motos sport-touring.



La horquilla derecha disponía del sistema antihundimiento TRAC, que impedía hacer tope en apuradas de frenada.



Quitando cinco tornillos se sacaban los laterales del carenado para realizar parte del mantenimiento del motor.



Discos de 296 mm y pinzas de 2 pistones paralelos le daban una excelente frenada a la VFR 750 F.



Detalles como la tapa del asiento del pasajero, cúpula regulable, etc., no se veían hace casi 20 años...



Casi pasaba desapercibido, V4 Gear Driven Cams, V4 con árboles de levas movidos por engranajes.

desmontaje rápido y una gran bolsa sobredepósito.

¡Qué tiempos aquellos! La VFR rodaba sin esfuerzo a más de 180 km/h durante kilómetros y kilómetros. Con casi 20 años, ahora, se comporta como una buena sport-touring, con una manejabilidad que nunca llegó a estar al nivel de una supersport pero suficiente para convertirla en una moto divertida. La maniobrabilidad de la 750F-J no era su punto fuerte, incluso para los estándares de finales de los ochenta. Esta Honda daba la sensación de ser alta, y el conductor tenía que hacer un esfuerzo para lograr cambiar de dirección rápidamente. Su peso en seco era de 203 kg, 5 kg más que la VFR original. Su dirección era muy neutra, tenía mucha distancia al suelo y la moto siempre se notaba lista y estable. Los frenos también se habían mejorado, con discos frontales más grandes de 296 mm, que, junto con las pinzas de dos pistones, daban a la moto una fuerte potencia de frenada.

Una moto especial

Más allá de su funcionamiento, lo que la hacía especial era su facilidad

para rodar por cualquier parte y su aire de competición. La posición de pilotaje era espaciosa, el asiento confortable y el depósito de 20 litros permitía recorrer 250 km sin repostar, si se rodaba normalmente. La lista de detalles ingeniosos que formaban parte del equipamiento estándar incluía manetas ajustables en distancia al puño, paneles laterales del carenado fácilmente desmontables, ganchos para equipaje y resistentes asas para el pasajero, así como caballete central y tapa del asiento del pasajero.

De hecho, la VFR 750 F me impresionó tanto durante mi viaje por Francia, que después me compré una y la tuve durante muchos años sin crearme ni un solo problema. (aunque una vez no quiso ponerse en marcha porque un cable de la batería se había soltado.) Mucho antes de que vendiera mi moto, las iniciales VFR ya se habían convertido en sinónimo de calidad y fiabilidad y la V4 de Honda era la pauta por la que se juzgaba a las sport-touring rivales. Pocas veces, quizás nunca, un modelo había hecho tanto por devolver la credibilidad a una marca.

Ficha técnica

Honda VFR750F-J (1988)

Motor tipo	4 cil. V 90° 4T LC DOHC 16V
Diámetro x carrera	70 x 48,6 mm x 4
Cilindrada	748 c.c.
Potencia máxima	104 CV a 10.500 rpm
Par máximo	7,5 kgm a 9.000 rpm
Alimentación	4 carburadores Keihin de 34 mm
Compresión	11 a 1
Arranque	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Caja cambios	6 relaciones
Trans. secundaria	Por cadena de retenes
Basculante	Tubo rectangular
Suspensión del.	Horquilla telescópica 41/150 mm de recorrido, con regulación de aire y sistema TRAC antihundimiento
Suspensión post.	Monoamortiguador Pro-Link 105 mm regulable precarga hidráulica
Freno delantero	2 discos 296 mm. pinzas 2 pistones paralelos
Freno trasero	1 disco 260 mm pinza 2 pistones paralelos
Neumáticos	110/80x17 y 140/80x17
Distancia entre ejes	1.480 mm
Altura asiento	795 mm
Peso en vacío	203 kg
Depósito gasolina	20 litros