

# MOTOR CYCLES

Honda VFR  
КИМ СОРОКОГУД

Современные автомобильные технологии успешно используются в мотостроении. Тому пример — новейший Honda VFR. Это первый байк, на котором использована неизвестная система управления клапанами — VTTC.

Хорошо живется автомобильным конструкторам, им есть где разгуляться — кузовное пространство позволяет. Можно каких угодно агрегатов напихать, лишь бы потребитель был доволен. Другое дело — мотоциклы. Габариты рамы, колесная база, высота по седлу — ограничения серьезные. Выйдешь за рамки — получишь неуправляемую телегу. С периодичностью в пять лет мотостроители упираются в тупик — очередной технологический пласт оказывается использованным по полной. Сначала «играли» количеством клапанов на цилиндр, затем внедрили впрыск топлива, потом увлеклись легкими сплавами.



# МИСТЕР СОВЕРШЕНСТВО



Куда дальше? Ростом кубатуры уже никого не удивишь, да и аппараты получают излишне массивными. Подвески, рама? С ними можно еще покуражиться, но главное — это все-таки мотор, а здесь все «примочки» уже вроде бы использованы. Впрочем, кое-что еще осталось: Honda вспомнила о своем козыре — системе VTEC, успешно применяемой в последние годы на

автомобильных двигателях, и перенесла ее на мотоциклетный манер. Вернее, «акклиматизировала». Несмотря на идентичное обозначение, VTEC для байка заметно упрощена. Если в автомобильном двигателе система меняет фазы газораспределения в зависимости от оборотов коленвала, то в мотоциклетном меняется число клапанов, участвующих в работе. На малых



оборотах в каждой камере сгорания действуют лишь два клапана, при достижении 7000 об./мин. начинают работать все четыре.

Зачем все это? При всей своей навороченности современные многоклапанные моторы дают прирост мощности только на «верхах». Отсюда и взялось понятие «крутить мотор», то есть заставлять его выдавать максимум мощности на больших оборотах. А что же «низ»? Эти отказываются продуктивно работать при обычной схеме. Ведь большая пропускная способность «многоклапанников» имеет следствием ухудшение заполнения и очистки камеры сгорания на малых оборотах. Посему и используют до сих пор старомодные 2-клапанные движки на тяговитых и неторопливых «кастомах», а 4-клапанные — на визжащих стремительных «спортках». Honda действовала по принципу «два в одном», ведь ее «визжовский» мотор должен зарядить спортивно-туристический VFR, который по определению обязан обладать мощью шоссейника и тяговитостью чоппера.

Японцы в очередной раз продлили жизнь своему старому бестселлеру. Модель VFR дебютировала еще в 1985 году, через два года на ее основе выполнили гоночную реплику и «паркетную» модель VFR750E. Три модернизации в 90-х годах были вызваны желанием поднять байк до нового технологического уровня. В третьем тысячелетии пришел черед еще одной.

Переделанный VFR выглядит полностью обновленным. Но не покидает чувство, что имеешь дело со старым знакомым. Слово видно на экране звезды после косметической операции. Исчезла пресловутая японская занзанность форм, обтекатель теперь напо-



минает омывтую временем скалу. По бакам — уступ за уступом, спереди под фарой — изломы. Между прочим, конструкторы утверждают, что такая нарезка обтекателя куда более аэродинамична, чем предыдущая.

Внешне машина сохранила массивность, свойственную ее классу, но за рулем громоздкости не ощущаешь. Колени удобно помещаются в ниши под баком, посадка — нечто среднее между классиком и спортбайком. На холостых оборотах 4-цилиндровый V-образник работает практически незаметно. Кстати, двигатель VFR претерпел кое-какие изменения. Кубатура (781 см куб.) и размерность (72x48 мм) остались теми же — «изюминки» рассыпаны вокруг уже упомянутого VTEC. У двух клапанов позднего «подключения» имеется зазор между толкателем и стержнем клапана. На «низах» кулачки распревала гоняют толкатели вхолостую. После 7000 об./мин. включаются сервомоторы, открывающие специальный клапан в системе смазки. Под давлением масла между толкателями и стержнями клапанов входит штифт, зазор исчезает — и закрытые доселе клапаны начинают работать.

Разница в поведении мотора реально ощутима. Исчезла начальная вялость и леность, свойственная старым VFR — уже с 1500 об./мин. можно резво дернуть вперед, не особенно заботясь о ловле момента тяги передатками. VTEC практически разгладили кривые мощности и крутящего момента. При этом прибавка мощности составила всего 3 л.с. Новые 12-сопловые (старые — односопловые) форсунки обеспечивают более четкое и дозированное распыление топлива. Уменьшенный угол между клапанами позволил выполнить камеру сгорания



более компактной. Кроме того, взамен шестерен привода распределителей применили легкую и малошумную цепь. Раскрутка двигателя теперь не сопровождается посторонними шумами — слышны только солидное пение глушителя и шелестение ветра в уступах обтекателя. 109 «лошадок» — много это или мало для аппарата, масса которого

в грузном состоянии (не забудьте, что это «турист» с двумя небольшими багажниками) легко может превысить 300 кг? Поверьте, достаточно — поездки со «вторым номером» не менее приятны, чем в одиночку. Нельзя сказать, что VFR рвется вперед с динамикой CBR, но он куда ретивее каково-нибудь неоклассика. Причем

можно выбирать стиль передвижения: уверенный, но размеренный или резкий, почти спортивный. Эластичность силового агрегата позволяет накачиваться на «красный» и первым уходить на высшей передаче со светофора. Если же держать стрелку тахометра в зоне 7000–9000 об./мин., поигрывая рычагом КПП, то VFR превращается в скоростной поезд — проходит повороты словно по рельсам, позволяет четко дозировать угол наклона и корректировать траекторию. На такие фокусы старый VFR был не способен, и тут все дело в ходовой части. Диагональная алюминиевая рама теперь не имеет прямой связи с маятником задней подвески, а силовой агрегат является частью шасси — ось маятника проходит через картер мотора, жесткий подрамник, прикрепленный к раме болтами, «несет» глушители и принимает на себя вес пассажира и багажа. Заднее колесо закреплено консольно. В целом получилась очень крепкая ходовая часть с низким центром тяжести и отменной развесовкой по осям. Причем жесткость подвески можно настроить хоть под дальнюю, хоть под короткую поездку в городе. Отмахав за один присест



около 500 км, начинаешь понимать, сколь совершенна эта модель. Ничего не раздражает в ней, разве что кисти рук начинают предательски ныть из-за почти спортивной посадки.

С ветрозащитой у машины все в порядке. Лишь на 180 км/ч встречный ветеродуль начинает досажать наезднику, и ему приходится залезать за стекло. В таком положении на VFR можно разогнаться до 250 км/ч. При этом стрелка тахометра уже приближается к красной зоне (от 12.000 об./мин.), а жидкокристаллический дисплей расхода топлива на глазах «убирает» деления. Сброс газа заставляет машину довольно резко терять скорость. Но еще лучше это делает новая интегральная тормозная система, которая сконструирована с таким рас-

четом, чтобы правильно «включать» вместе с передним и задний тормоз. Ведь не секрет, что на аппаратах, подобных VFR, ездок не всегда чувствует его хваткость, а это часто приводит к блокировке колеса и падению. Так что за рулем VFR даже новичок будет ощущать себя уверенно. На заказ машину оснащают тормозной системой с АБС. Тест-райдеры ряда зарубежных мотоизданий уже опробовали мотоцикл и сошлись во мнении, что Honda создала аппарат с близкими к эталонным свойствами. Вероятно, несколько лет к заданному VFR уровню будут подтягивать все машины компании, а затем конструкторы найдут лазейку для выхода на новый рубеж совершенства. Ведь ему, как известно, нет предела.

Фото HONDA MOTOR CO.



МОДЕЛЬ/МОДИФИКАЦИЯ	Honda VFR
Производитель	Honda Motor Co.
Страна изготовления/сборки	Япония
Модельный год	2002
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>	
Тип	4-тактный, DOHC
Рабочий объем (см куб.)	781
Количество/расположение цилиндров	V4
Мощность (л.с.)	109 (10.500 об./мин.)
Момент (Нм)	80 (8750 об./мин.)
Система питания	впрыск с электронным управлением
Система охлаждения	жидкостная
<b>РАЗМЕРЫ/ОБЪЕМЫ/ВЕС</b>	
Колесная база (мм)	1460
Длина/ширина/высота (мм)	2120/735/1195
Высота по седлу (мм)	805
Сухая масса (кг)	213
Объем топливного бака (л)	22
<b>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>	
Максимальная скорость (км/ч)	260
Разгон до 100 км/ч (сек.)	3,9