

VTR

VTR/VTR Type LD/VTR-F

製品説明書



初代VTRは、Vツインエンジンの特徴であるトルクフィーリング、低振動、スムーズな吹け上がりなどによる上質感を備えながら、一般のお客様が最も多く走行する市街地での使い勝手を重視したスポーツバイクとして1997年に発表。2009年のモデルチェンジなどを経て、スリムでコンパクトなスタイルと、幅広いシーンで乗りやすい安定感と軽快感のバランスに優れたモデルという特性に磨きをかけてきました。

以来、スポーツバイクを自分の趣味を彩るアイテムのひとつとして考える女性やエントリーユーザーをはじめ、ベテランライダーの方にも上質なエンジンフィールとライディングの楽しさを体感できるスポーツバイクとして信頼を得ています。今回のモデルチェンジでは、VTRの魅力をさらに広げるために、開発コンセプトを次のように設定しました。

Urban Sport Style

VTR、VTR Type LD、VTR-F

このコンセプトの元、以下を開発のポイントとしました。

- ラジアルタイヤ採用などによる操縦性の進化。
- 女性をはじめ、スポーツバイクに躊躇していたお客様へ向けて、安心感のある足着き性を追求したローダウンタイプ、VTR Type LDを追加。



タイヤの剛性とグリップ感に優れるラジアルタイヤの採用とリアタイヤ扁平率の変更(140/70 ⇒ 140/60)により以下の性能が向上しました。

●ブレーキ性能

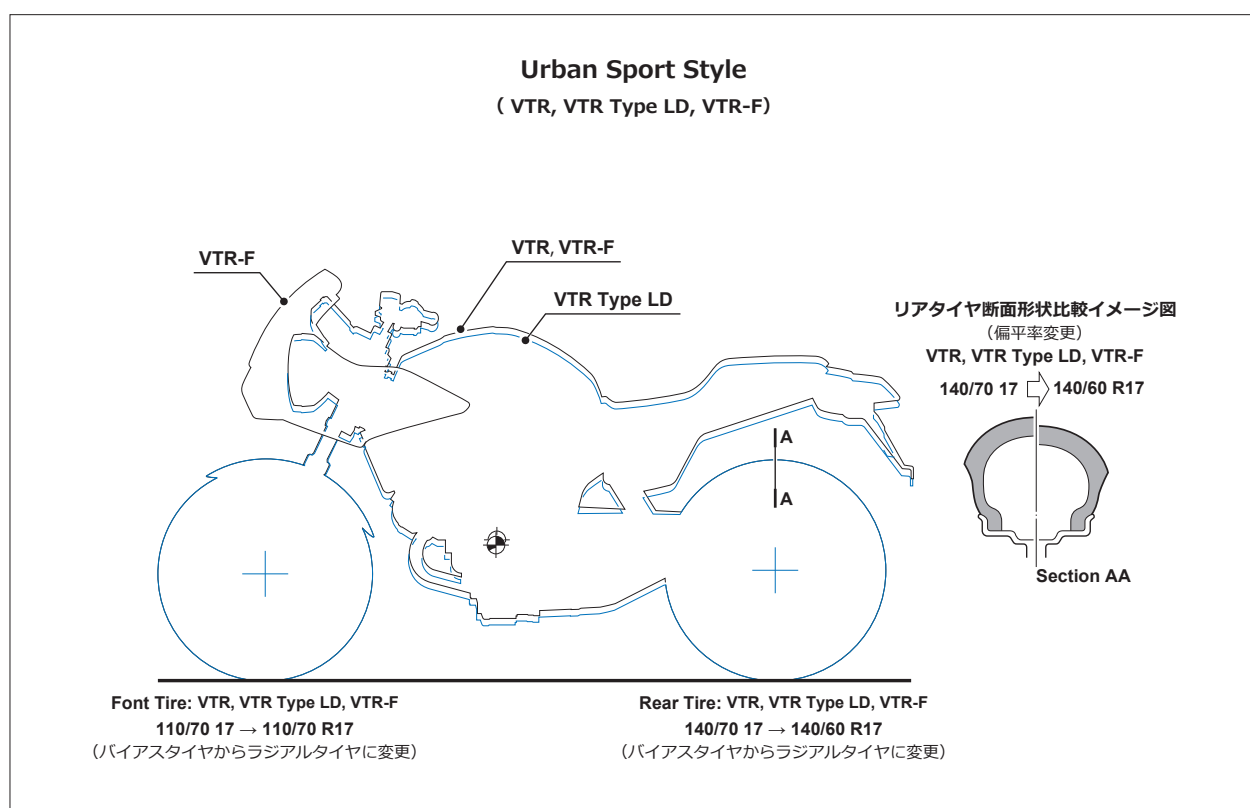
タイヤ性能向上による、ブレーキフィーリングの向上。

●快適性、操縦安定性

タイヤ剛性の最適化による安定感、グリップ感の向上。

●加速性

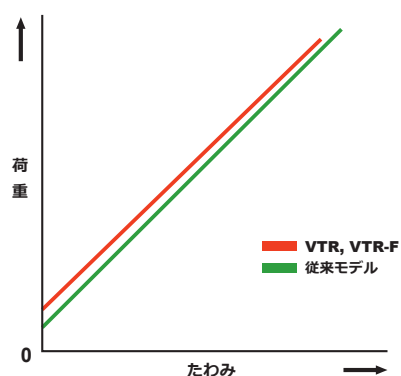
ローレシオ化と同様の効果が得られ、発進加速、追越し加速性能が向上。



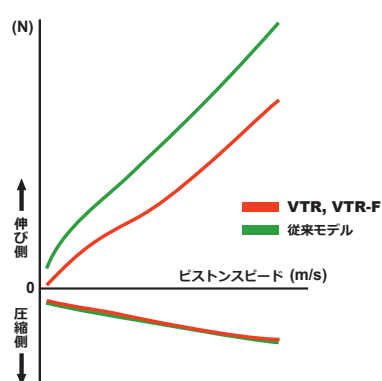
新たに採用したラジアルタイヤに合わせ、リアサスペンションのスプリングレートと減衰力特性を変更。段差等での突き上げ感の低減や作動性の向上により、乗り心地をさらに追求しました。

VTR, VTR-Fのリアサスペンションは、タイヤ偏平化に伴い1G長（空車状態のサスペンション長さ）を従来モデルに対して延長。圧縮側のストロークを増やしてバネレートを下げています。これによりバネの反発を抑える力が減少するため、減衰力を下げることで乗り心地を向上させました。

リアサスペンションバネレート比較イメージ図
(VTR, VTR-F / 従来モデル)

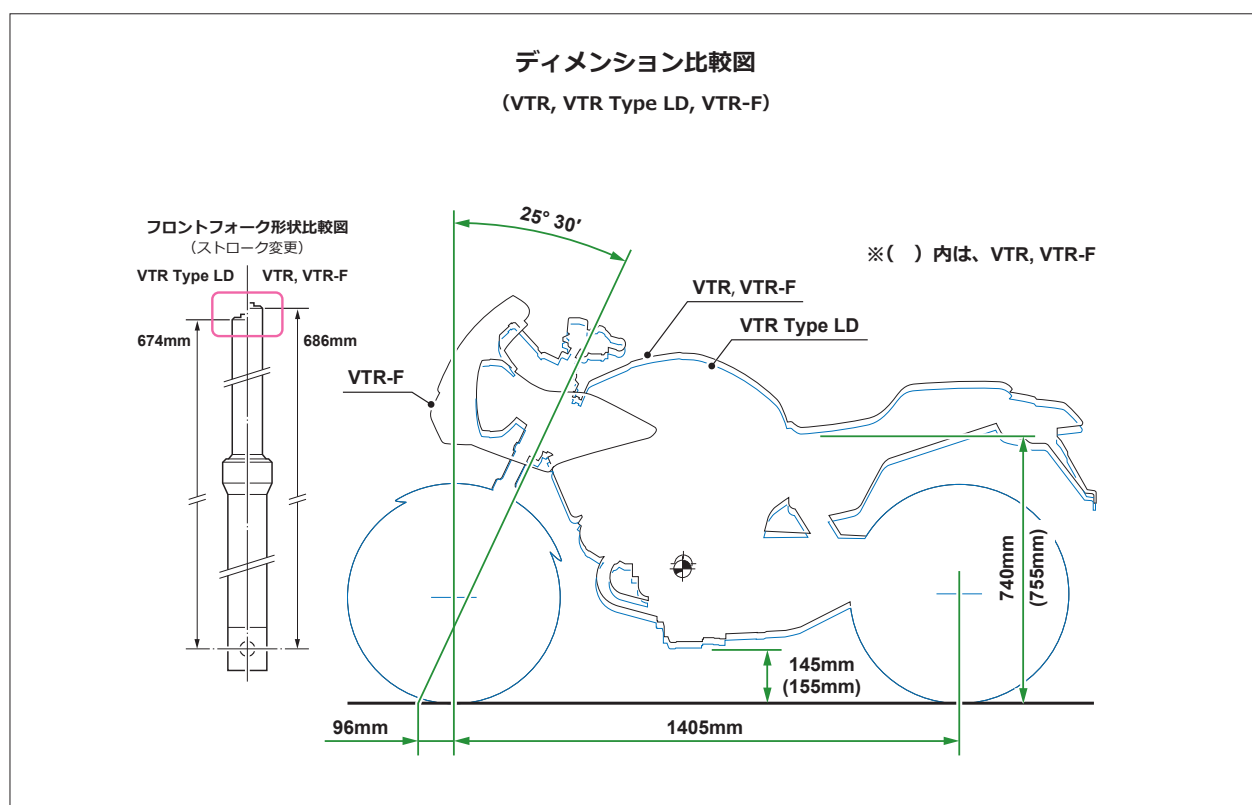


リアサスペンション減衰力特性図
(VTR, VTR-F / 従来モデル)

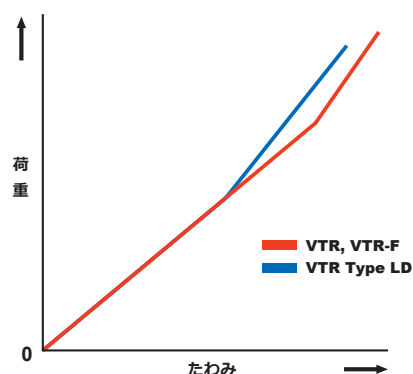


VTRの走りの楽しさをさらに多くの人々に届けるために、安心感ある足着き性を追求したVTR Type LDを追加しました。

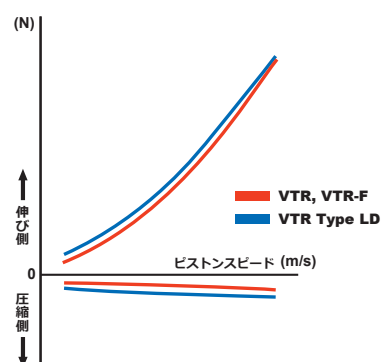
VTR Type LDはタイヤの変更に加え、前後サスペンションに専用セッティングを施すことで、快適性に関わるシートの厚さはキープしながらも740mmのシート高を実現しています。



フロントサスペンションバネレート比較イメージ図
(VTR, VTR Type LD, VTR-F)



フロントサスペンション減衰力特性図
(VTR, VTR Type LD, VTR-F)

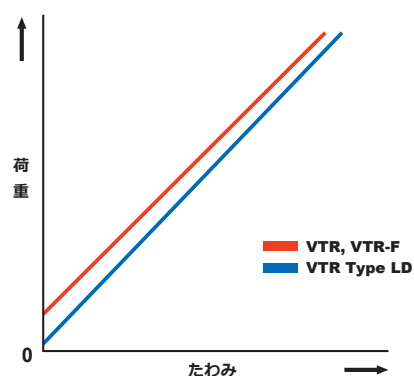


VTR Type LDのフロントサスペンションはストローク量とバネレートを変更。リアサスペンションはプリロードを変更することで車体姿勢を最適化しました。

またフロントサスペンションのバネレートを変更することで、入力に対する反発力を抑え、ライダーへの突き上げ感を低減し快適性を維持しています。

これらにより安心感のある足着き性を追求しながら、VTRの軽快な操縦フィーリングを継承しています。

リアサスペンションバネレート比較イメージ図
(VTR, VTR Type LD, VTR-F)



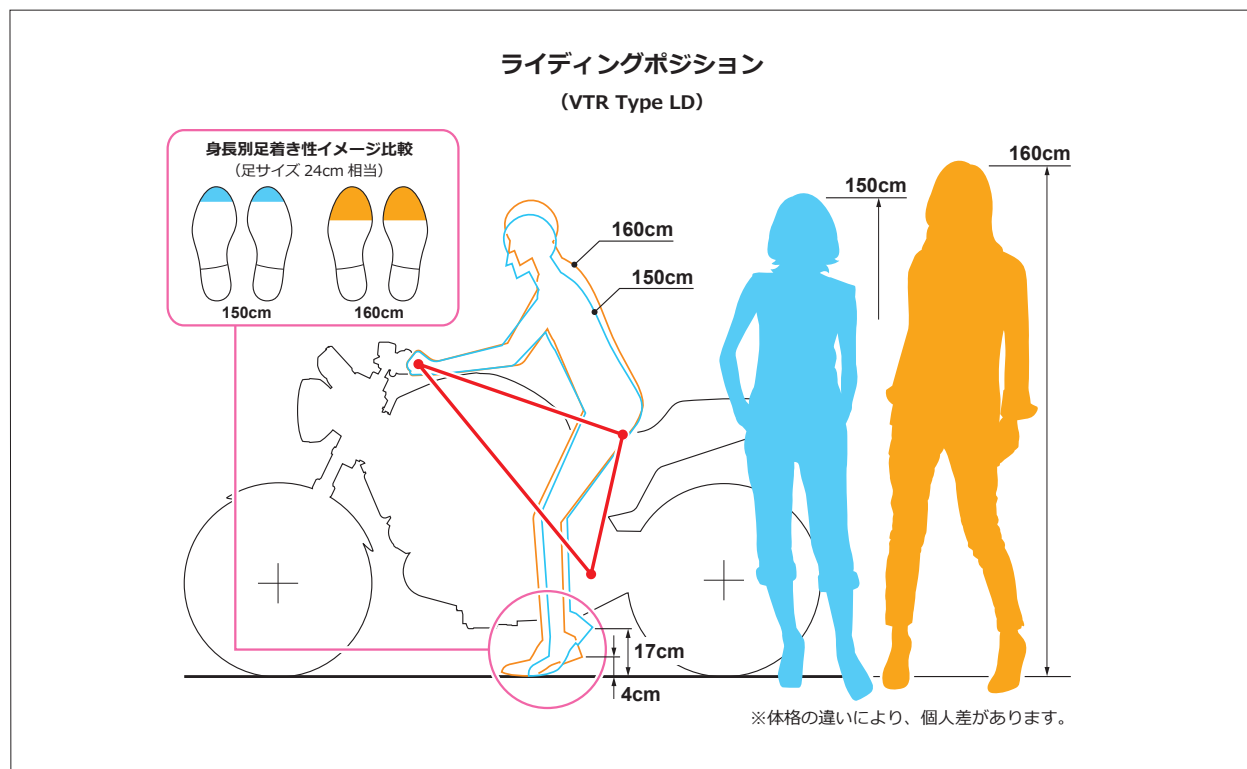
VTR Type LD の足着き性

VTR/VTR Type LD/VTR-F

VTR Type LDはVTR比15mmのローダウン化を行い、Honda軽二輪スポーツ車の中で最も低いシート高^{※1}としています。身長160cmの方では土踏まずの前部分が着くレベル^{※2}に。

150cmの方ではつま先が届くレベル^{※2}にしています。

※1. 2014年5月現在 Honda調べ ※2.Honda調べ



タイプ・カラー

VTR/VTR Type LD/VTR-F

VTR/VTR Type LDは、スポーツイメージが高まるアグレッシブなレッドの塗装フレームを採用。
VTR-Fは、洗練された上質感を目指したシルバーの塗装フレームを採用しました。
さらに全タイプに上質感あるゴールドホイールを採用しています。

VTR



車体色: グラファイトブラック



車体色: デジタルシルバーメタリック



車体色: パールサンビームホワイト

VTR Type LD



車体色: マグナレッド



車体色: パールサンビームホワイト

VTR-F



車体色: パールサンビームホワイト



車体色: パールコスミックブラック

主要諸元

VTR/VTR Type LD/VTR-F

VTR主要諸元 《 》内はVTR Type LD、【 】内はVTR-F

車名・型式	ホンダ・JBK-MC33	
全長×全幅×全高(mm)	2,080×725×1,055《1,045》【1,115】	
軸距(mm)	1,405	
最低地上高(mm)	155《145》	
シート高(mm)	755《740》	
車両重量(kg)	160【163】	
乗車定員(人)	2	
燃料消費率*(km/L)	40.0 (60km/h 定地燃費値)	
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ストロークDOHC4バルブV型2気筒	
総排気量(cm ³)	249	
内径×行程(mm)	60.0×44.1	
圧縮比	11.0	
最高出力(kW [PS] /rpm)	22[30]/10,500	
最大トルク(N・m [kgf・m] /rpm)	22[2.2]/8,500	
燃料供給装置形式	電子式＜電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI)＞	
始動方式	セルフ式	
点火装置形式	フルトランジスタ式バッテリー点火	
潤滑方式	圧送飛沫併用式	
燃料タンク容量(L)	12	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング式	
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	
キャスター角 (度)	25°30′	
トレール量 (mm)	96	
タイヤ	前	110/70R17M/C 54H
	後	140/60R17M/C 63H
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書数値 (シート高はHonda測定値) ■ 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。お客様の使用環境 (気象、渋滞等) や運転方法、車両状態 (装備、仕様) や整備状態などの諸条件により異なります。定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

※本仕様は予告なく変更する場合があります。※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。※VTR、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。