

VTR

2009 Information Presse



Introduction

Bien qu'encore inédite en Europe, la VTRa déjà engrangé quelques succès au Japon, où ses performances sportives, sa maniabilité et ses qualités routières lui ont permis de dominer le segment du quart de litre. Son moteur deux cylindres en V haute performance a été commercialisé la première fois en 1982 sous l'appellation VT250F. Les améliorations qui ont suivi ont conservé la configuration de base, tout en mettant toujours davantage l'accent sur son format compact et ses performances à couper le souffle. 1997 marque l'arrivée de la première VTR, avec son cadre treillis caractéristique, à l'origine d'une popularité qui ne s'est jamais démentie depuis. Les jeunes conducteurs et les utilisateurs de modèles basiques sont séduits par son châssis compact et léger et sa prise en main aisée. Les plus chevronnés apprécient ses performances héritées des modèles Supersport, qui font de sa conduite un vrai plaisir. Son image de naked résolument sportive a su conquérir un public fidèle, faisant de la VTR une des routières 250cc les plus populaires.

Remise au goût du jour et améliorée, la VTR 2009 fait son entrée sur le marché européen à un moment où ses attributs sont particulièrement bienvenus. En effet, la popularité des deux-roues en tant que moyen de transport rapide, pratique et économique ne cesse de croître. Et comme la protection de l'environnement est devenu une des principales préoccupations du public, bon nombre d'automobilistes sont à la recherche d'alternatives moins polluantes. La nouvelle VTR répond à un besoin spécifique de la communauté des motards – une routière 250cc au caractère bien trempé, à la fois simple et amusante. À ceux qui ont passé à la moto pour effectuer les trajets quotidiens, elle offre des proportions compactes un comportement agile en circulation, le tout pour un coût réduit. Suffisamment performante pour fournir à l'envi toutes ces sensations qui font de la moto un plaisir, elle dégage aussi une image frappante d'originalité. De fait, il suffit d'un coup d'œil pour constater que même si elle est adorée par les amateurs de modèles basiques, la VTR est une vraie moto – compacte et fouguese, elle vous apportera une satisfaction à long terme, ainsi que la fierté d'en être le propriétaire pendant de nombreuses années.

Concept de développement

La VTR est conçue comme une routière naked sportive, à même d'offrir à chaque utilisateur une sensation de conduite excitante doublée d'un contrôle absolu. Bien qu'intégrant certains éléments du look des modèles naked Honda, elle cultive son propre style légèrement rebelle. Performante, vive et maniable, elle dégage une impression d'insouciance, de maîtrise et d'assurance.



Look

Dans sa nouvelle version 2009, la VTR voit sa simplicité caractéristique agrémentée d'une touche de dynamisme et de modernité. Son cadre treillis exclusif et son châssis anguleux et saillant lui donnent un véritable look de sportive, tandis que son réservoir sculpté, ses carénages latéraux et son silencieux arrière lui confèrent un charme chic et urbain. La partie avant au design naked classique est rehaussée d'un phare à multi-rélecteur imposant. Ses rétroviseurs chromés, aussi décoratifs que pratiques, sont bien écartés et subtilement assortis à la fourche et à l'échappement. Son tableau de bord est équipé d'un compte-tours et d'un tachymètre aux dimensions généreuses et à l'aspect classique, auxquels s'ajoutent une horloge et un totalisateur journalier digital, ainsi qu'une jauge de carburant.

Le réservoir profilé et la selle basse et courbée confèrent à la VTR un look séduisant. Ses lignes convergent vers une coque arrière dont la pointe vient recouvrir la roue arrière, faisant ressortir la légèreté de la machine et son potentiel de vitesse. Un phare arrière biseauté unifie la partie arrière, renforçant la pureté du design arrière. La structure treillis, assortie au long collecteur de l'échappement, attire le regard en soulignant la technologie du cadre.

Concept de coloris

La palette de coloris de la VTR s'adresse à une gamme d'utilisateurs aux goûts divers, et devrait convenir à un très large public. Le rouge brillant « Italian Red » dégage une image sportive et sensuelle, toute de passion pour la moto. Le réservoir rouge et le garde-boue avant sont mis en valeur par des carénages latéraux et une partie arrière argentée. Le noir « Graphite Black », intense et dynamique, accentue les différents composants du châssis et les pièces mécaniques fièrement exposées à la vue, et rend les carénages latéraux argentés et l'échappement chromé encore plus attrayants. La version en blanc « Pearl Sunbeam White » est fraîche et épurée. Le réservoir blanc, qui vient contrebalancer le noir-argent des carénages latéraux, ainsi que le noir du garde-boue et de la partie arrière, rappelle la nouvelle devise de la VTR : plaisir de rouler et élégance à l'état pur.

Dans les variantes rouge et blanc, la couleur dominante contraste avec le cadre treillis, le bras oscillant, les repose-pieds, les roues et la selle. Tous les modèles ont leur réservoir frappé du logo argenté « Honda Wing », tandis que des caches latéraux, eux aussi de couleur argentée, soulignent la silhouette élancée de la moto. La fourche, le pot d'échappement, les rétroviseurs et les cadrans argentés étincelants témoignent d'un souci du détail omniprésent.

Couleurs

- Italian Red / Accurate Silver Metallic
- Graphite Black / Accurate Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White / Matt Ray Silver

Moteur

La nouvelle VTR dispose d'un moteur v-twin à 90° à refroidissement liquide doté de 4 soupapes par cylindre DOHC, spécialement conçu pour fournir un maximum de couple à bas et moyen régime et une agréable sensation de puissance du v-twin. Son système avancé PGM-FI est doté de 6 capteurs qui déterminent avec précision le calage de l'allumage et l'injection de carburant. Résultat : un allumage rapide et fiable et une réponse souple et rapide du papillon des gaz. De plus, son haut rendement énergétique fait de la VTR le véhicule idéal tant pour les excursions du week-end que pour les trajets quotidiens. Outre des accélérations vigoureuses, la transmission à cinq rapports du moteur assure également une montée en puissance progressive et linéaire. De plus, ses faibles vibrations garantissent des performances sûres à vitesse élevée.

Échappement

Le échappement 2 en 1 de gros diamètre au design racé abrite une technologie d'avant-garde, qui confirme l'engagement de longue date en faveur de l'environnement de la part de Honda. Le pot d'échappement à catalyseur intégré comporte une sonde à oxygène, un pré-catalyseur et un catalyseur principal. Ce système de pots catalytiques ramène les émissions de la machine à un niveau bien en deçà des normes EURO 3. Allié au rendement élevé du moteur, ce système fait de la VTR un moyen de transport écologiquement responsable.

Châssis

Le châssis compact de la VTRa été conçu à la fois pour permettre une conduite aisée en milieu urbain et un plaisir garanti sur voies rapides. Peu encombrant et extrêmement léger, il se caractérise par une maniabilité qui enchantera aussi bien les novices que les motards chevronnés.

Un cadre unique

La configuration en diamant du cadre treillis est rigide et ultralégère. Le faux-cadre est renforcé par le pivot du bras oscillant, conçu pour minimiser les vibrations du pneu arrière et rendre la conduite particulièrement souple. L'équilibre délicat entre le rail de selle et le cadre contribue également à adoucir les virages. Avec un empattement de 1 405 mm, la VTR se pilote sans effort tout en conservant une stabilité optimale à haute vitesse.

Selle basse

La sensation de stabilité est renforcée par une selle basse et confortable, gage également d'une position de conduite rassurante pour les utilisateurs de tout gabarit et de tout niveau. La forme des carénages latéraux est soigneusement étudiée pour favoriser une position naturelle des jambes et une meilleure emprise. Des rehausseurs de guidon élégants offrent une position assise droite ainsi qu'une vue dégagée sur la circulation environnante. La selle du passager, légèrement surélevée, abrite un espace de rangement qui rend ce modèle adapté à un usage quotidien.

Suspension haut de gamme

Les éléments de suspension haut de gamme amortissent les chaussées bosselées et font de la conduite de la VTR un plaisir sur tout type de route. Les amortisseurs monochoc équipés de ressorts à précontrainte réglable raffermissent la partie arrière. À l'avant, une fourche télescopique respectable de 41mm de diamètre donne une sensation de solidité.

Équipement standard

Jantes et freins premium

Le design unique des pneus reflète la sophistication générale de la VTR tout en soulignant le look élancé du châssis. Avec leurs rayons en aluminium coulé à 5 branches en Z, les jantes contribuent également à l'équilibre subtil entre légèreté et rigidité essentiel au maniement précis de la machine.

En accord avec le reste des performances qui caractérisent ce modèle, la force de freinage est à la fois souple, vive et rassurante. Des disques flottants à 5 points d'accroche, larges mais ultralégers, avec un simple étrier double piston à l'avant et un frein à disque hydraulique de 220 mm à l'arrière assurent un freinage équilibré en toute situation.

L'espace de rangement situé sous la selle fait de la VTR le compagnon idéal pour un usage quotidien. Il est agrémenté de quatre crochets placés de chaque côté de la partie arrière, ce qui permet d'arrimer les bagages en toute sécurité. Un porte-casque verrouillable sur la partie inférieure de l'arrière permet à l'utilisateur d'accrocher le casque.

Équipement en option

Honda Access Europe fournit une série d'équipements en option pour la VTR, soulignant davantage une modularité déjà impressionnante. Cette gamme comprend :

- Un kit de navigation Honda complet avec unité de navigation, contrôleur, oreillette, manuel, kit de fixation, kit voiture et batterie.
- Un système antivol Honda, actionné par la Smart Card de la moto. L'alarme comporte une fonction d'assiette, un LED et une sirène 95 dB.
- Un choix de protections de réservoir, parmi lesquelles différents logos HRC ou Honda Wing pour éviter de rayer le réservoir.
- Un kit de protections de réservoir et de bouchon de réservoir look carbone, assorti d'un logo HRC, pour éviter de rayer le réservoir et le bouchon.
- Une housse de protection imperméable et respirante, qui empêche les rayons UV d'endommager la peinture et permet au véhicule de sécher tout en restant couvert. Une corde est fournie pour la fermer et éviter les claquements. Deux orifices situés à l'avant permettent l'utilisation de la serrure originale Honda.

Fiche Technique

| General | | |
|-----------------------|---|---|
| Modèle | | VTR |
| Type du modèle | | type ED/F |
| Moteur | | |
| Type | | DOHC, 4 soupapes par cylindre, refroidissement liquide, v-twin à 90°, 4 temps |
| Cylindrée | | 250 cm ³ |
| Alésage x Course | | 60 x 44,2 mm |
| Rapport volumétrique | | 11 à 1 |
| Puissance maxi. | | 22 kW à 10 500 tr/min (95/1/EC) |
| Couple maxi. | | 22 Nm à 8 500 tr/min (95/1/EC) |
| Régime de ralenti | | 1 300 tr/min |
| Capacité d'huile | | 2,4 litres |
| Alimentation | | |
| Carburant | | Injection électronique PGM-FI |
| Diamètre de passage | | 32 mm |
| Filtre à air | | Visqueux ; cartouche papier |
| Capacité de carburant | | 12,4 litres (y compris 2 litres de réserve) |
| Système électrique | | |
| Allumage | | Transistorisé avec avance électronique |
| Calage de l'allumage | | 10° BTDC (ralenti) ~ 17,03° BTDC (2000 tr/min) |
| Bougie | | CR8EH-9 (NGK); U24FER9 (DENSO) |
| Démarrage | | Électrique |
| Batterie | | 12 V / 6 Ah |
| Alternateur | | 0,32 W |
| Phares | | 12 V/ 55 W x 1 (croisement) / 60 W x 1 (route) |
| Transmission | | |
| Embrayage | | Humide, multidisque à ressorts hélicoïdaux |
| Boîte | | 5 rapports |
| Réduction primaire | | 2,821 |
| Rapports | 1 | 2,733 |
| | 2 | 1,800 |
| | 3 | 1,375 |
| | 4 | 1,111 |
| | 5 | 0,965 |
| Réduction finale | | 2,928 |
| Transmission finale | | Chaîne à joints toriques |
| Cadre | | |
| Type | | Diamant ; acier |

| Partie cycle | | |
|-----------------------------|---------|---|
| Dimensions | (LxlxH) | 2 070 x 725 x 1 055 mm |
| Empattement | | 1 405 mm |
| Angle de chasse | | 25° 30' |
| Trainée | | 96 mm |
| Rayon de braquage | | 2,7 m |
| Hauteur de selle | | 775 mm |
| Garde au sol | | 155 mm |
| Poids tous plein faits | | 161 kg (AV: 77 kg; AR: 84 kg) |
| Capacité de transport maxi. | | 336 kg |
| Poids en charge | | 340 kg (AV: 114 kg; AR: 226 kg) |
| Suspensions | | |
| Type | Avant | 41 mm fourche télescopique, débattement 117 mm |
| | Arrière | Amortisseurs réglables en précontrainte, débattement 125 mm |
| Roues | | |
| Type | Avant | En aluminium coulé à 5 branches en Z |
| | Arrière | En aluminium coulé à 5 branches en Z |
| Jantes | Avant | 17M/C x MT3,00 |
| | Arrière | 17M/C x MT4,00 |
| Pneumatiques | Avant | 110/70 17M/C (54H) |
| | Arrière | 140/70 17M/C (66H) |
| Pression | Avant | 200 kPa |
| | Arrière | 200 kPa (avec passager : 200 kPa) |
| Freins | | |
| Type | Avant | Simple disque hydraulique de 296mm avec double piston et plaquettes de résine |
| | Arrière | Disque hydraulique de 220 mm avec simple piston et plaquettes résine |