VFR 800 FI ABS & VTEC

Voilà une routière sportive, dynamique et sécurisante en utilisation quotidienne. La VFR est venue sur le marché en 1986 et a gardé au fil des années sa position de référence en matière de routières sportives. La cinquième mouture est étonnante. Le cadre rigide en aluminium à deux longerons isole la colonne de direction des contraintes de torsion du bras oscillant. Ces longerons supportent des performances sportives même en duo. L'armature arrière de selle en une seule pièce permet d'intégrer le nouveau système d'échappement sous la selle en garantissant une rigidité suffisante pour transporter deux adultes et leur équipement de voyage. Le modèle testé, disposait de l'ABS et d'une molette de réglage de pré-charge pour adapter, en quelques secondes, l'amortisseur arrière au type de pilotage envisagé (duo, rapide, cool…).

Le V4 adopte le système VTEC. En fait, vous avez deux motos pour le prix d'une (13.990,00 euro à l'achat et une cote à la revente élevée). Sous les 7000 tours, il s'agit d'une moto économique, rapide et coupleuse, utilisant deux soupapes par cylindre. Au-dessus de cette limite, les quatre soupapes par cylindres s'ouvrent et libèrent la puissance de façon non-équivoque. Un coup de " boost " dynamique sans être agressif. Et quel que soit le régime, la poussée reste virile et linéaire. La boîte de vitesses est idéalement étagée.

La planche de bord est parfaitement lisible. Le compte-tours central traditionnel est entouré de deux fenêtres à cristaux liquides reprenant la vitesse, la température du liquide de refroidissement et celle de l'air ambiant, l'heure, le totaliseur kilométrique et deux partiels ainsi que le niveau d'essence par barregraphe. La moto est stable et légère à mener à faible allure et à vitesse soutenue. Elle reste homogène quel que soit le type de revêtement.

Quand une moto accélère aussi fort que la VFR, il est temps que le freinage soit à la hauteur. Aucun reproche ! Il est incisif, précis et l'ABS réagit avec justesse. Il sait faire oublier sa présence tant il se déclenche avec rapidité et douceur.

De plus, le CBS (Combined Brake System) de Honda (freinage couplé sur les deux roues, pour la poignée et la pédale droites) offre une sécurité optimale lors des coups de frein d'urgence. Aucune route, ni mouillée ni grasse de ces derniers jours, n'a pu me surprendre. En ajoutant un catalyseur, le système HECS3, Honda propose une moto de légende à confier exclusivement à un concessionnaire pour les entretiens et les réparations.

HECS3 est un système de réduction des émission efficace monté sur la VFR. Il comporte une injection avec un capteur d'oxygène, un second système d'injection d'air dans le conduit d'échappement qui garantit un brûlage complet des gaz d'échappement. Il est complété de nouveaux éléments de catalyseur à 300 cellules. Ainsi, Honda propose une moto à faible émission de gaz polluants, répondant largement aux normes actuelles tout en offrant une puissance étonnante et une consommation faible pour ce type de conduite. Les 22 litres du réservoir vous assurent aisément une autonomie de 250 kilomètres.

La douceur des commandes, la position de conduite agréable et le bruit des silencieux font de votre route un régal.

Les grands gabarits de mon acabit se plaindront peut-être de la taille de la bulle qui, par forte pluie, distille les gouttes sur les manches de la veste. Le filet d'air les entraîne jusqu'avant le coude. Là, l'eau redescend sans encombre vers le gant où elle pénètre sans ravissement pour le pilote. Dommage ! La pression du vent à vitesse élevée se porte principalement sur les épaules.

André-Louis DE LAET - intuilog.bf@ibelgique.com