



HONDA CROSSRUNNER

La moto con due anime



LA SCHEDA

**Prezzo base
12.500 euro**

Modello: Honda Crossrunner
ABS
Motore: benzina, 4 cilindri,
782 cc
Cambio: manuale a sei
rapporti
Impianto frenante: doppio
disco anteriore, disco singolo
posteriore, ABS di serie
Capacità serbatoio 20,8 litri
Peso: 242 kg (con pieno
benzina)
Dimensioni: lunghezza 2,190
m, altezza sella 0,835/0,815
m, interasse 1,475 m
Prezzo: 12.500 euro (Travel
Edition 13.990,00)
Commercializzazione: già
disponibile





Posizione di guida più turistica, ciclistica migliorata, più coppia per il motore. Alla Honda hanno lavorato di "fino" e ora la Crossrunner somiglia di più alla sorella maggiore Crosstourer. La prima versione lanciata nel 2010 convinceva nelle dotazioni tecniche, mentre l'estetica suscitava qualche dubbio. Fino ad oggi. Perché i vertici della Casa Alata sono sempre stati molto bravi a recepire i messaggi dei clienti (vedi la nuova VRF800F) e quindi, per il restyling hanno preso il "buono" delle apprezzate Crosstourer e (appunto) VRF800F. Il risultato è una moto che, nel segmento delle crossover di media cilindrata, qualche pensiero in più alle

Grazie al restyling la 800 della Casa giapponese ha migliorato estetica e prestazioni

Nessuna vibrazione cambio morbido la distribuzione delle masse appare corretta

concorrenti presenti sul mercato lo darà di certo.

La Crossrunner è già disponibile nei concessionari a 12.500 euro mentre la versione Travel Edition con valigie laterali, bauletto, cavalletto centrale, tubolari antiurto e fendinebbia a LED costa 13.990.

COMEVA. Appena acceso il quadro, ci accorgiamo che la posizione in sella è stata modificata: è molto più da maxi-enduro rispetto alla vecchia versione e consente di tenere il busto più eretto, le braccia alte e larghe (il manubrio vanta manopole riscaldabili di serie) e le gambe meno raccolte nonostante la posizione delle pedane poggiapiedi sia leggermente arretrata. La sella è comoda e ben imbottita e il pilota poggia ora più facilmente i piedi a terra grazie ad un serbatoio più stretto e sagomato.

Grazie ad un motore, a un telaio e a un impianto frenante all'altezza, le curve veloci e i

tornanti stretti della Costa del Sol si trasformano in una mattinata al luna park. Il motore 4 cilindri a V da 782 cc sprigiona 106 cv e vanta una coppia migliorata ai bassi e ai medi regimi e una potenza aumentata agli alti. E' dotato del sistema di distribuzione Honda Hyper VTEC: fino a metà regime lavora a 2 valvole e ha un'anima turistica mentre superati i 6.500 giri entrano in funzione le altre 2 e diventa quasi supersportiva.

Le vibrazioni sono inesistenti, il cambio a 6 marce è morbido sia in inserimento sia in scalata e la frizione risulta leggera da azionare. Anche nei tratti meno veloci e nelle manovre da fermo, i 242 kg (con il pieno di benzina) non si avvertono, grazie alla corretta distribuzione delle masse e ad una ciclistica che prevede un telaio doppio trave a diamante in alluminio con forcellone infulcrato direttamente nel carter e sospensioni con escursione maggiorata: davanti lavora una solida forcella a cartuccia con steli da 43 mm regolabile su 10 posizioni mentre dietro, sul forcellone monobraccio di derivazione VFR con capriata di rinforzo, c'è un monoammortizzatore regolabile nel precarico e in estensione. Opzioni, queste, che si rivelano utili nei percorsi con curve veloci ad ampio raggio. Il settaggio standard, infatti, risulta leggermente morbido e in questi casi sul posteriore la possibilità d'intervento è particolarmente gradita.

Sui cerchi da 17" a 12 razze in alluminio è montato un impianto frenante al top della categoria: davanti ci sono due dischi flottanti da 310 mm con pinze radiali mentre dietro ecco un disco singolo da 256 mm. Presenti anche due sistemi che in un paio di occasioni, durante il test su strada, si sono rivelati fondamentali. Stiamo parlando dell'ABS e del sistema antipattinamento. Dopo 200 km di curve percorse in Andalusia, siamo scesi dalla moto senza nessun affaticamento di gambe e braccia. Infine, i consumi: il computer di bordo ha segnalato 18,8 km/l, che ad un'andatura media garantiscono circa 390 km con un pieno di benzina (20,8 litri).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I KIT

Come optional c'è il cambio quick shifter

Per la versione standard della Crossrunner, è lunga la lista degli accessori disponibili a richiesta: tra gli optional, infatti, ci sono i bauletti da 31 e 45 litri in tinta, le valigie laterali da 29 litri in tinta, i fari fendinebbia LED, il cavalletto centrale ma anche i tubolari antiurto in alluminio e il kit presa 12 V ideale per la ricarica dello smartphone. Per regalarle un'anima più sportiva, ecco anche il cambio rapido quick shifter, il terminale di scarico Akrapovic in titanio e il sistema antifurto Avertò.

L'ALLESTIMENTO

Lo schermo strumenti è un LCD al negativo

La piattaforma utilizzata è quella della VRF800F (di cui ha anche lo stesso frontale) mentre la linea si avvicina di più a quella del Crosstourer con motore da 1200 cc. L'anteriore sembra la testa di un predatore, con il faro sdoppiato (dotato di luci a LED) che somiglia a due occhi attenti, il becco pronto ad "azzannare" la strada, gli indicatori di direzione a disattivazione automatica a fare da piccole orecchie e un cupolino-cresta che, come da filosofia Honda, non ha la possibilità di essere regolato.

Dietro di esso è posizionata una strumentazione illuminata in "negativo" che sorprende per la facilità di lettura anche con il sole allo zenit. Lo schermo è LCD e segnala livello carburante, trip computer, temperatura liquido raffreddamento, marcia inserita ma anche riscaldamento manopole, temperatura ambiente, orologio, tachimetro, conta km con due parziali e contagiri. Le finiture sono di primo livello, il motore è in bella evidenza nella zona centrale.

Da segnalare l'aumentata "luce a terra": ora i mm sono 165 e regalano maggiore sicurezza anche quando si affrontano tratti offroad. I colori a disposizione sono tre (rosso, nero e bianco). La sella è sdoppiata ma lo "scalino" che divide le porzioni del pilota e del passeggero non è fastidioso mentre il codino, lungo e rastremato, è completo di maniglioni per il passeggero, attacchi integrati per le valigie laterali e gruppo ottico a Led.