



MOTO&SCOOTER M&S



TEST HONDA VFR800X CROSSRUNNER

AVVENTURA SENZA LIMITI

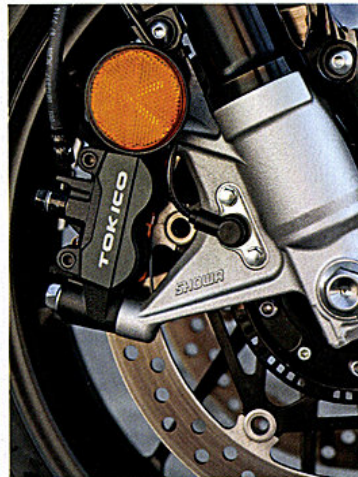
MANUBRIO ALTO, SOSPENSIONI A LUNGA
ESCURSIONE,
VESTITINO ATTILLATO
E UNA POSIZIONE DI GUIDA AZZECCATA.
IL TUTTO CUCITO INTORNO AL V4 VTEC
DI ULTIMA GENERAZIONE.
ECCO COME LA VFR800X SI TRASFORMA
IN UNA CONVINCENTE CROSSOVER

di Leslie Scazzola

**HONDA
VFR800X
CROSSRUNNER**

782 cc
78 kW
(106 CV)
4 cilindri a V di 90°
Euro3
prezzo da definire



**M&S**

Belle le ruote in lega a 10 razze ereditate dalla VFR800F, così come lo scarico, le pedane passeggero e l'impianto frenante. Sul blocchetto elettrico sinistro i comandi per le manopole riscaldate e, non troppo bello da vedere, quello del controllo di trazione disinseribile. Pratico il pomello per regolare la molla del mono. A destra, la strumentazione ben leggibile anche col sole allo zenit

**C**

ci sono moto che nascono solo per emozionare, altre che ti conquistano per la loro versatilità e la concretezza di scelte tecniche efficaci. La nuova Honda VFR800X Crossrunner fa certamente parte della seconda tipologia: crossover nel vero senso del termine, comoda nel turismo quanto pratica nell'impiego urbano, una moto che tradisce l'estrazione sport tourer dalla quale deriva la sua base ciclistica, per mostrare un carattere spigliato e divertente anche nel misto.

Lontana dalle stravaganze stilistiche del modello che l'ha preceduta, la nuova Crossrunner non è altri che l'interpretazione "all terrain" della VFR800F, in linea con le attuali tendenze del mercato. La base tecnica e la dotazione di serie sono identiche alla sorella sport tourer: motore V4 da 106 CV con distribuzione VTEC, telaio

COLLAUDATA BASE TECNICA, DESIGN ISPIRATO ALLA MAXI CROSSTOURER 1200, PRESTAZIONI DI ALTO LIVELLO. LA NUOVA VFR800X CROSSRUNNER ENTRA DI DIRITTO TRA LE PAPABILI BEST SELLER 2015

in alluminio a doppio trave, monobraccio con capriata di rinforzo, controllo di trazione regolabile su due livelli (più la disattivazione), manopole riscaldabili, luci e indicatori di direzione con disinserimento automatico a led e pinze freno anteriori radiali a quattro pistoncini con ABS a due canali. Differisce, invece, per elementi specifici, quali le sospensioni con escursione maggiorata, la strumentazione full digit com-

pleta di indicatore del rapporto inserito, la posizione di guida più eretta data dal manubrio alto (arretrato e più largo rispetto alla vecchia Crossrunner). Il design segue le linee già proposte dalla Crosstourer 1200, con forme piacevolmente compatte grazie alla presenza di un unico radiatore davanti al motore (come sull'ultima VFR800F), rispetto ai due montati lateralmente della precedente Crossrunner. Tra gli optional il cambio elettroassistito; alla voce accessori tre pacchetti: Touring, Sport, Adventure. Sarà disponibile da gennaio 2015, del prezzo si sa solo che si aggirerà tra i 12.000 e i 12.500 euro.

E ORA GUIDIAMOLA

La nuova Crossrunner appare fin dai primi metri più comoda e sfruttabile della precedente: il manubrio più vicino al pilota



ABBIGLIAMENTO UTILIZZATO

Casco Kabuto Aeroblade III, giacca Acerbis Ramsey, guanti Alpinestars GP Air, jeans Alpinestars Outcast, stivali AXo WP Q2.

HONDA VFR800X CROSSRUNNER

Motore
4 cilindri a V di 90°, 782 cc. raffreddato a liquido, rapporto di compressione 11,8:1, distribuzione bialbero a camme in testa con sistema VTEC, 16 valvole, iniezione elettronica con corpi farfallati da 36 mm, lubrificazione a carter umido

Trasmissione
finale a catena; frizione multidisco in bagno d'olio con comando idraulico; cambio a 6 rapporti

Controlli elettronici gestibili dal pilota
controllo di trazione (2 livelli) disinsensibile

Ciclistica
telaio a doppio trave in alluminio, inclinazione canotto di sterzo 26,3°, avancorsa 103 mm; forcella da 43 mm regolabile nel precarico molla e nel ritorno idraulico; monobraccio in alluminio e ammortizzatore regolabile nel precarico molla e nel ritorno idraulico; escursione 133/148 mm

Freni
ant. 2 dischi da 310 mm, pinze ad attacco radiale a 4 pistoncini; post. disco da 256 mm, pinza a doppio pistoncino; ABS

Pneumatici
ant. 120/70-ZR17; post. 180/55-ZR17

Dimensioni (mm)
lunghezza 2.190, larghezza 870, interasse 1.475, sella 815/835, serbatoio da 20,8 lt, peso in ordine di marcia 245 kg

Prestazioni dichiarate
78 kW (106 CV) a 10.250 giri, 75 Nm (7,64 kgm) a 8.500 giri

Colori disponibili
rosso, bianco, nero



regala non solo una sensazione di perfetto controllo, ma esalta anche la maneggevolezza e la facilità di guida grazie all'ampia leva. La VFR800X nasconde bene i suoi 242 kg e si fa apprezzare per l'immediatezza della ciclistica, priva di complicanze elettroniche tanto di moda (leggasi sospensioni elettroniche) ma lo stesso parecchio efficace. La crossover di Tokyo convince perché accogliente, priva di vibrazioni (percettibili solo spremendo a fondo i rapporti) e dotata di sospensioni tarate morbide, che permettono di affrontare senza patemi anche le buche più insidiose. Un appunto solo al cupolino che per le sue dimensioni contenute non protegge bene i piloti alti dai 180 cm in su. In ogni caso, è regolabile su due posizioni (bisogna usare gli attrezzi), in modo che ognuno possa cercare l'altezza giusta.

L'ultima versione del quattro cilindri a V si fa subito apprezzare per il migliorato funzionamento del sistema VTEC, che dal suo debutto sulla VFR800 del 2002 non aveva mai convinto fino in fondo. Come ben noto, ai bassi e medi regimi il V4 impiega due valvole per cilindro invece delle quattro presenti (così da consumare meno ai regimi turistici), per poi utilizzarle tutte insieme una volta oltrepassato un nu-

PREGI
Comfort
Maneggevolezza
Visibilità strumentazione

DIFETTI
Calore dal motore
Protezione cupolino

**M&S**

**LA NUOVA CROSSRUNNER
OFFRE UNA DOTAZIONE
MOLTO COMPLETA;
DI SERIE CI SONO ANCHE
LE MANOPOLE RISCALDATE.
E CON IL KIT DI BORSE OPTIONAL,
SI TRASFORMA IN UNA GRANDE
VIAGGIATRICE**

mero di giri prestabilito, in questo 6.600 giri. Rispetto alla precedente, la nuova Crossrunner ha quindi un motore non solo più potente e muscoloso ai medi regimi, ma anche un VTEC dal funzionamento finalmente fluido e regolare, senza l'effetto "due tempi" delle precedenti generazioni.

Inoltre, in sesta marcia il passaggio dalle due alle quattro valvole avviene non più ai 140 km/h, ma più in alto (intorno ai 160 km/h), così da poter viaggiare senza il sistema in continuo on-off. Il propulsore, poi, gira regolare anche a regimi molto bassi senza strappare troppo. Non impressiona in termini di spinta come i VFR prima del VTEC (che, di contro, erano davvero voraci di benzina), però se si tirano le marce, mette in mostra un'anima discretamente sportiva. Tra le curve, grazie anche all'ottimo supporto delle Pirelli

Scorpion Trail, questa Honda sfoggia un dinamismo piacevolmente aggressivo e rassicurante in appoggio, invogliando a piegare tanto grazie anche alla buona luce a terra di cui gode. Per sfruttare appieno la moto, bisogna agire sui registri della molla e dell'idraulica sia della forcella sia del mono, per ovviare ad alcuni ondeggiamenti rilevati a centro curva, per via della

taratura di base troppo soft. Una volta settata a dovere, della VFR800X ci è piaciuta la rapidità di esecuzione delle curve strette e la sicurezza trasmessa dall'impianto frenante, potente e progressivo oltre che dotato di un sistema ABS invasivo al punto giusto. Un po' come il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control), in grado di smorzare le perdite di aderenza con dolcezza e linearità, anche se di default risulta fin troppo interventista. Ai più esperti consigliamo di impostare il livello uno, meno invasivo, oppure di disattivarlo del tutto. Nella sostanza, la Crossrunner si dimostra una moto facile e intuitiva, confortevole lungo ogni tragitto e capace anche di esprimere allo stesso tempo un carattere godibile e grintoso. Una moto pronta a qualsiasi avventura. Basta inserire la marcia e via. ✱