



**Primo contatto**

**Honda**

# Ora è una vera moto "totale"

La moto che ha "inaugurato" le crossover si presenta rinnovata nell'estetica, nella postazione di guida, nelle sospensioni e nel motore. Ricca la dotazione di serie con ABS e Traction Control, prezzo un po' alto

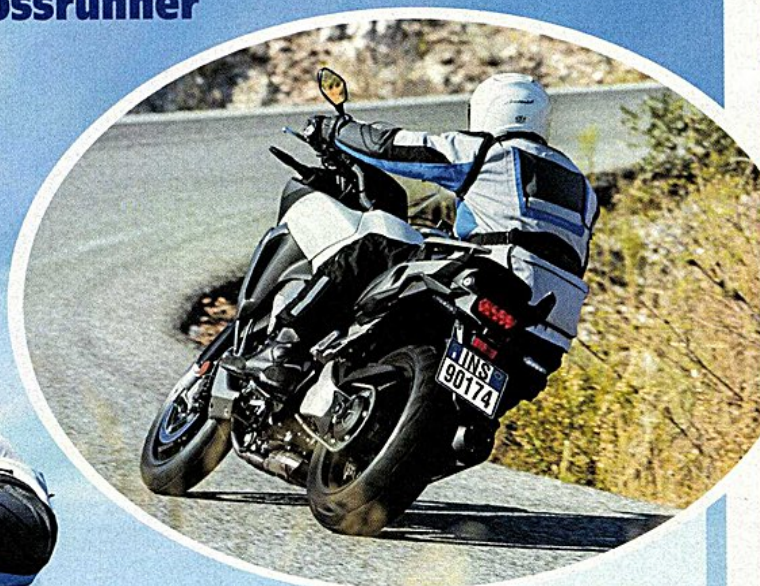
## Come è fatta

**A**tre anni dal lancio, la Crossrunner cambia nell'estetica (che era il "tallone d'Achille" della precedente versione) e nella tecnica. È stato rivisto il motore quattro cilindri a V di 782 cm<sup>3</sup> con sistema VTEC che regola l'alzata delle valvole (passando da 8 a 16 valvole a seconda del regime di utilizzo): la potenza passa da 102 a 106 CV, con una risposta più pronta ai regimi medio-bassi. Migliorano anche i consumi: Honda dichiara una percorrenza media di 18,8 km/l e un'autonomia superiore ai 390 km. La ciclistica sfoggia sospensioni regolabili con escursione maggiorata (+25 mm all'anteriore e +28 mm al posteriore) e un nuovo impianto frenante con dischi anteriori più grandi (310 mm di diametro) e pinze radiali a quattro pistoncini. Bello anche il telaio reggisella in alluminio, dotato di attacchi per il montaggio delle borse laterali. La qualità è buona e la dotazione di serie comprende l'ABS e il controllo di trazione disinseribile e regolabile su due livelli, ma il prezzo appare comunque un po' alto rispetto alle concorrenti. Tra gli optional è interessante il cambio elettronico che permette di cambiare senza usare la frizione (costa circa 300 euro).





## Crossrunner



**È PIÙ COMODA**  
Tutta nuova la posizione di guida, meno "sportiva" della precedente e più vicina alle esigenze di chi fa tanta strada: il largo manubrio è più rialzato e vicino al pilota, la seduta è collocata più in alto e le pedane sono in posizione più bassa e avanzata

**Euro 3**

**costerà  
€ 12.300**

prezzo indicativo

### ABBIGLIAMENTO UTILIZZATO

Casco Kabuto Aeroblade II

Giacca Alpinestars Calama

Guanti Alpinestars 365 Gtx

Stivali TCX X-Action WP

**In vendita da:  
gennaio 2015**

### DATI TECNICI (dichiarati dalla Casa)

Motore	4 cilindri a V-VTEC 4 tempi
Cilindrata cm <sup>3</sup>	782
Raffreddamento	a liquido
Alimentazione	a iniezione
Cambio	a 6 marce
Potenza CV (kW)/giri	106 (78)/10.250
Freno anteriore	a doppio disco
Freno posteriore	a disco
Velocità massima km/h	nd

### DIMENSIONI

Altezza sella cm	82/84
Interasse cm	147,5
Lunghezza cm	219
Peso kg (in ordine di marcia)	242
Pneumatico anteriore	120/70-17"
Pneumatico posteriore	180/55-17"
Capacità serbatoio litri	20,8
Riserva litri	nd

### PER COMPRARLA

Prezzo euro	12.300
In vendita da	gennaio 2015
Informazioni clienti	848.846632

[www.hondaitalia.com](http://www.hondaitalia.com)

### QUALE MODELLO SOSTITUISCE CROSSRUNNER MY '14



La precedente Crossrunner era più vicina a una sport-tourer con mezza carena che a una vera crossover: il manubrio era stretto e basso e il motore da 102 CV aveva un'erogazione più "appuntita". Nei mesi scorsi era in offerta a 8.800 euro. Se ne trovate ancora qualcuna fateci un pensiero: è un'ottimo mezzo a un prezzo davvero buono.

### VA BENE PER...

	SI	NO
La città	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I lunghi viaggi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le gite brevi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autostrade e tangenziali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## Primo contatto

## Honda Crossrunner

### Come va

La Crossrunner è una moto che dà subito confidenza, dopo pochi metri sembra di averla guidata da sempre: la maneggevolezza è buona e anche nelle manovre a bassa velocità non si hanno particolari difficoltà. Il motore spinge pieno e regolare già dai bassi regimi, ma il meglio viene fuori ai regimi medio-alti, quando il sistema VTEC passa alla fasatura "cattiva": a 6.500 giri circa si sente una netta iniezione di potenza, il motore passa da 8 a 16 valvole e cambia "voce" allungando con vigore fino a circa 9.000 giri. In viaggio si apprezza la posizione di guida comoda, grazie alla sella ben disegnata e alla corretta triangolazione sella-manubrio-pedane. Freni ok e ABS ben tarato, ma la protezione dall'aria è da migliorare: il cupolino protegge poco.



### SI LEGGE IN PIENO SOLE

La strumentazione, interamente digitale, è leggibilissima anche in piena luce, grazie al valido sistema di illuminazione "in negativo"



### RISCALDATE DI SERIE

La dotazione di serie comprende anche le manopole riscaldate su cinque livelli. Il Traction Control si regola con il **selettore** sul blocchetto sinistro



### RADIATORI CENTRALI

Per snellire la sezione frontale, i due radiatori del sistema di raffreddamento sono di fronte al motore e non più ai lati



### FORCELLONE SPORTIVO

Il nuovo forcellone monobraccio, dotato di capriata di rinforzo superiore, è realizzato interamente in alluminio



## Crossrunner in breve

### COMFORT

La posizione di guida è confortevole anche sulle lunghe distanze, le vibrazioni sono praticamente nulle. Migliorabile invece la protezione del cupolino

### SU STRADA

Nei percorsi guidati, soprattutto nei tratti misto-veloci con curve da raccogliere, la Crossrunner è divertente e sfodera una buona precisione di guida

### SICUREZZA

L'ABS a due canali e il controllo di trazione regolabile su due livelli sono di serie e permettono di viaggiare sicuri anche in condizioni di scarsa aderenza

### VALE LA SPESA?

La dotazione di serie è completissima e il motore V4-VTEC è un concentrato di tecnologia, ma il prezzo è leggermente superiore a quelli delle concorrenti