



In prova | **HONDA VFR800X CROSSRUNNER**

LA GRANDE FUGA

TUTTO NUOVO IL CROSSOVER GIAPPONESE DI MEDIA CILINDRATA MODEL YEAR 2015: PIÙ BELLO DA VEDERE E DA GUIDARE, CON MOLTI ACCESSORI DI SERIE E FINITURE AL TOP.

> Testo di MARCO NAVA, foto di ULA SERRA, FRANCESCO MONTERO e FELIX ROMERO

La famiglia VFR800 si allarga per l'anno 2015. Ad affiancare la F, la leggendaria Sport Touring della Casa alata, arriva adesso la X, meglio conosciuta come Crossrunner, la moto del segmento crossover di media cilindrata. La sigla VFR/X sta a indicare che la Crossrunner rappresenta la sorella a manubrio alto della stradale Honda, il mezzo ideale per chi vuole puntare sul fascino e sulla tecnologia del motore V4 da 782 cc, senza ricorrere al sacrificio di una postura costretta dai semi manubri, quindi maggiormente af-

faticante. La Crossrunner è una motocicletta da tutti i giorni, che prende idea dal cartone animato di Road Runner, il simpatico Beep Beep in perenne fuga da Wile Coyote. Questa moto, infatti, rappresenta per Honda il concetto di poter sfilare agilmente tra le auto nel traffico urbano e, con la medesima facilità con cui si scappa dalla città, percorrere strade di tutti i generi.

La Honda Crossrunner 2015 è tutta nuova e si presenta con un design assolutamente migliorato e





più gradevole alla vista. Quello che si nota da subito è l'impostazione più alta di tutto il complesso; ora la moto assume i veri tratti somatici del segmento crossover, avvicinando il proprio impatto estetico alle linee dell'ammiraglia Crosstourer 1200. Da quest'ultima si porta in dote un altissimo livello di finiture generali, sconosciuto al precedente modello, caratteristica che fa della nuova Crossrunner una motocicletta premium.

A differenza del passato, la moto non è più prettamente stradale, anzi, la nuova VFR800X ha una maggiore escursione delle sospensioni di 25 mm e 28 mm, rispettivamente all'anteriore e al posteriore che, insieme alle nuove quote del manubrio, rende più semplice la guida negli sterrati leggeri.

La linea è ben curata e ora, grazie all'abbandono dei radiatori laterali in luogo di uno frontale sdoppiato, la sezione anteriore della moto si presenta decisamente più snella e il bellissimo motore V4 di novanta gradi non è più troppo nascosto, come in passato. Il motore giapponese è stato affinato per questo tipo di moto, subendo, tra l'altro, un incremento di potenza (da 102 a 106 CV) e di coppia (75 Nm), a un numero di giri inferiore per una miglior gestione ai bassi regimi. Non manca il sistema di distribuzione a fasatura variabile V-TEC, che fa funzionare il motore a due valvole fino a circa 6500 giri al minuto, soglia oltre la quale passa al più grintoso funzionamento a quattro valvole.

La sella è adesso sdoppiata, con la porzione del pilota regolabile su due livelli, 815 mm e 835 mm; entrambi i cuscini sono di proporzioni molto generose e il passeggero può contare su dei grandi maniglioni per sostenersi durante la marcia. All'avantreno spiccano le pinze freno a quattro pistoncini ad attacco radiale, che frenano due dischi da 310 mm con ABS di serie, oggi però a due canali, soluzione che sostituisce il precedente sistema di frenata combinata C-ABS, non del tutto ottimale.

Il bel serbatoio è di metallo, ideale per i possessori di borse con magneti, e contiene 20,8 litri di carburante. Il consumo medio nel ciclo WMTC è migliorato parecchio rispetto alla precedente Crossrunner, raggiungendo l'incoraggiante valore di 18,8 km/l, che consente un'autonomia indicativa di 390 km, un valore molto elevato.

La strumentazione è nuova, ideata per la Crossrunner 2015: è realizzata con un pannello a cristalli liquidi dotato di retro illuminazione a LED con pixel negativi, che ne rendono la visibilità perfetta, anche quando il sole vi si riflette contro. La parte esteticamente meno piacevole, realizzata interamente in

plastica, è la zona del porta targa e del fanale posteriore. Quest'ultimo è a LED, così come l'identificativo gruppo ottico anteriore a X, lo stesso della VFR/F. E qui veniamo alla ricca dotazione della nuova motocicletta di Casa Honda. Oltre al citato impianto d'illuminazione full LED, della stessa tecnologia troviamo anche gli indicatori di direzione, con quelli anteriori che fungono anche da luci di posizione. Hanno il rientro automatico, con il sistema che lavora tramite le ruote foniche dell'ABS ed è in grado di riconoscere anche il semplice cambio di corsia, durante ad esempio la guida in autostrada. La dotazione di serie prosegue con le manopole riscaldate su cinque livelli, indicati nella ricca strumentazione, e con il controllo di trazione Honda. Il sistema HSTC, acronimo di Honda Selectable Torque Control, è impostabile su due livelli mediante il comodo pulsante situato poco sopra il blocchetto elettrico sinistro, oppure si può disattivare.

Non è un sistema "grezzo" che taglia semplicemente la corrente, dal momento che va a intervenire sull'accensione, riducendo la quantità di carburante iniettata. Rispetto alla vecchia Crossrunner, il model year 2015 ha un parabrezza più alto (fisso) ed entrambe le sospensioni sono regolabili nel precarico e nell'estensione. Quella posteriore ha il comodo pomello remoto in prossimità della pedana passeggero sinistra. Infine, i supporti delle pedane, sia per pilota sia per passeggero, sono ben realizzati andando a elevare le già ottime finiture.

Un po' controcorrente per i canoni della Casa di Tokyo, i tanti accessori per la Crossrunner sono ora raggruppati in tre distinti pacchetti: Sport, Touring e Adventure. Il primo offre, oltre al parafrangente posteriore aderente e al silenziatore Akrapovic, l'interessante cambio elettronico Quick Shifter, che permette di aumentare le marce senza dover chiudere il gas e senza tirare la frizione. Si può ovviamente installare anche al di fuori del pacchetto Sport se, ad esempio, si orientasse la propria scelta verso le soluzioni più consoni al mototurismo. Tra il Touring e l'Adventure Pack, senz'altro è quest'ultimo il più completo poiché offre il cavalletto centrale, i fari supplementari a LED, il tubolare di protezione e il tris di valigie (i supporti sono integrati nel codone) con bauletto grande contenente due caschi. Nel pacchetto Touring, invece, c'è il top case piccolo.

La nuova Honda Crossrunner è disponibile nelle colorazioni bianca, rossa e nera. Al momento della presentazione, fine ottobre, il prezzo non era ancora definito, ma dovrebbe aggirarsi tra 12.000 e 12.500 Euro.





> SU STRADA CON IL NOSTRO TESTER



Il primo taglio netto con il passato si avverte appena saliti in sella. Il manubrio è stato rialzato e arretrato verso il pilota, mentre le pedane sono state abbassate e avanzate di qualche millimetro. Era proprio la posizione delle stesse pedane a rendere la postura di guida un po' strana, nel vecchio modello. Ora la situazione è sicuramente migliorata e si è pronti a dominare la strada. Le manopole sono abbastanza piccole e facili da impugnare, così come le leve al manubrio, entrambe regolabili. Appena girata la chiave d'accensione, più compatta rispetto al passato, la strumentazione esegue il consueto check e mostra tutte le informazioni disponibili, tra cui il livello impostato del controllo di trazione, la marcia inserita e il consumo medio del carburante. Una piccola pressione sul tasto Start fa

prendere vita all'intramontabile V4 Honda. Il sound di scarico è molto educato e il motore frulla allegro, sino a quando non si ruota il gas con decisione. Il cambio è buono, come lo stacco della frizione, che offre una modulabilità da riferimento. Appena partiti, si avverte il morbido assetto di serie, che rende la moto davvero comoda, soprattutto in città. Si lavora bene con il largo manubrio e ci si distreggia con facilità nel primo tratto urbano del nostro test. La prima sensazione è di un notevole passo avanti in fatto di manovrabilità generale del mezzo. Quando il motore funziona con solo due valvole per cilindro, il V4 Honda pare molto più trattabile e fluido rispetto al precedente modello. È corposo il giusto, tanto da sopportare un rapporto in più senza andare in crisi e senza stratonare. Viene



anche in aiuto l'ottima risposta della trasmissione finale a catena, che passa ora tra il forcellone monobraccio con capriata superiore di rinforzo, più leggero di 1,2 kg.

Quando il ritmo aumenta, ci rendiamo conto del buon lavoro svolto dal nuovo parabrezza. Ora il casco è quasi completamente protetto dall'aria, un po' meno le spalle; comunque, niente a che vedere con il risicato cupolino della precedente Crossrunner.

La piacevole temperatura nella spagnola Costa del Sol, fortunatamente, non ci invoglia ad accendere le manopole riscaldate ma, di certo, sappiamo che saranno utilissime con climi più rigidi.

L'entroterra tra Malaga e Marbella si rivela un ottimo

banco prova per le doti dinamiche della nuova X di Honda. Il breve tratto autostradale consente di apprezzare appieno la nuova posizione in sella, davvero comoda e priva di appunti. A essere pignoli, si avverte solo un poco di calore all'interno del polpaccio sinistro, tutto comunque facilmente sopportabile.

Il motore quattro cilindri a V spinge costantemente in modo abbastanza deciso, senza strafare, sino al regime del passaggio da due a quattro valvole. Qui subentra quel sound metallico che ha fatto innamorare gli estimatori di quest'unità; la progressione aumenta senza mai essere violenta o ingestibile. Nei tratti di strada particolarmente polverosi, in piena curva, ci è spesso venuto in aiuto il controllo di trazione, evitando perdite di aderenza comunque



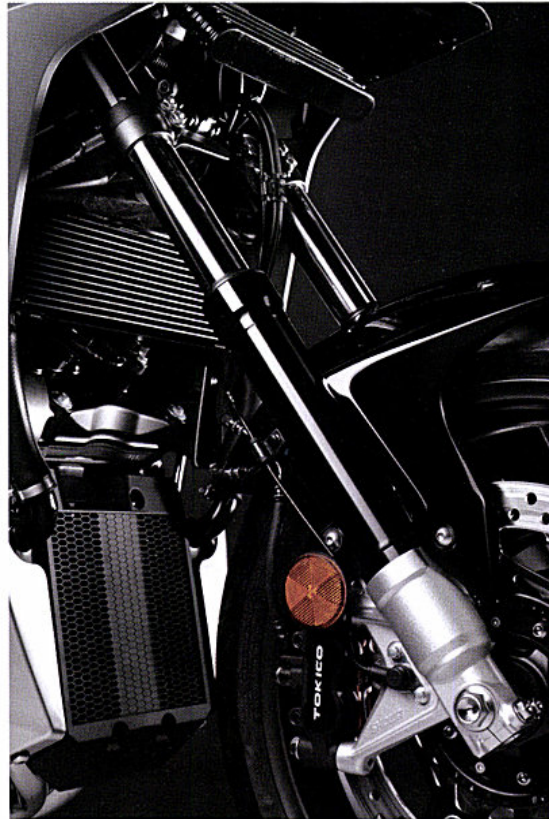
In prova | HONDA VFR800X CROSSRUNNER

possibili con i 106 cavalli a disposizione. C'è da dire che, rispetto al passato, lo scalino che si avvertiva nel passaggio da due a quattro è stato quasi del tutto eliminato, per un miglior piacere di guida.

Qui nella Costa del Sol i curvoni sembrano disegnati per noi, così facciamo danzare la moto giapponese senza quasi intervenire sui freni, lasciandola scorrere tra le svolte in appoggio, raddrizzando la Crossrunner con facilità. La moto è davvero molto comunicativa e trasmette perfettamente al pilota ciò che passa sotto le ruote da 17", regalando una sensazione di pieno controllo. Certo, quando il ritmo aumenta la Crossrunner si siede leggermente sul posteriore e affonda parecchio nelle frenate più intense, tuttavia non mette mai in crisi la ciclistica con variazioni d'assetto improvvise o ingestibili, anzi. Grazie alle sospensioni regolabili bastano pochi clic per dare maggior vigore direzionale alla moto, a discapito però dell'ottimo comfort di base. La frenata è molto buona e nelle staccate più scriteriate si arriva quasi sin dentro la curva con i freni tirati, "remando" a volte un poco con il largo manubrio, che permette di controllare il tutto con estrema facilità. Trasmette sicurezza, la Crossrunner, e invoglia a chiedere sempre qualcosa in più, tradotto in una guida appagante, quanto facile e poco impegnativa a livello psicofisico.

Ci si diverte molto a cavallo del crossover giapponese, in tutte le situazioni, dalla guida sportiva a quella più rilassante. I valori di consumo indicati dal computer di bordo si sono rivelati piuttosto incoraggianti, avvicinando quanto dichiarato dalla Casa.

Se per il 2015 cercate una motocicletta polivalente e capace di esaudire la vostra voglia di fuga, la nuova Crossrunner 800 potrebbe avere le carte giuste per sedurvi e portarvi lontano.



HONDA VFR800X CROSSRUNNER

Motore	4 tempi, 4 cilindri a V di 90° 16V DOHC V-TEC raffreddato a liquido
Cilindrata	782 cc
Potenza max	78 Kw (106 CV)/10250 giri min.
Coppia max	75 Nm/8500 giri min.
Frizione	Multi disco in bagno d'olio
Cambio	6 marce
Sospensione ant.	Forcella telescopica da 43 mm regolabile nel precarico e nell'estensione
Sospensione post.	Monoammortizzatore regolabile nel precarico e nell'estensione
Freni ant.	Doppio disco da 310 mm con ABS
Freni post.	Disco da 256 mm con ABS
Pneumatici	Ant 120/70 17" - Post. 180/55 17"
Altezza sella	815/835 mm
Peso	242 Kg
Serbatoio carburante	20,8 litri
Prezzo	€ 12.000/12.500 f.c.

