

Honda Crossrunner VFR800X **PREGI** ● Facilità di guida e frenata sicura

**DIFETTI** ● Protezione dall'aria alle alte velocità

PROVA SU STRADA

# TUTTA UN'ALTRA STORIA

Honda rivolta come un calzino la Crossrunner. Cambia la posizione di guida, il design ricorda la maxi Crosstourer e le sospensioni sono da adventure. Meraviglioso il V4 già visto sulla VFR 2014 che consuma meno.

Migliorabile invece la protezione dall'aria  
**di Andrea Perfetti**

Foto Ula, Francesco



**L**a prima Crossrunner 800 del 2011 è una Honda nel midollo, non ti puoi sbagliare. È facile, intuitiva e riconosceresti il sound del suo V4 VTEC tra mille motori. Però in questi anni non ha fatto breccia più di tanto nel cuore degli appassionati; colpa di un design forse troppo ricercato e di una posizione di guida ibrida, a metà strada tra una crossover e una naked. Nel 2015 Honda mischia le carte in tavola e compie un'operazione che va ben al di là del semplice restyling; e rifà da capo a piedi la Crossrunner. Lo notiamo anche dal nome, che si arricchisce della sigla VFR800X per sottolineare la nobile parentela con la sport touring VFR800F spinta dallo stesso motore V4 di 782 cc. Però è la ciccia quella che conta, e di

carne al fuoco la moto che stiamo provando ne ha parecchia. Partiamo dall'estetica. La nuova Honda Crossrunner VFR800X perde per strada i fianchi larghi e plasticosi, che erano anche necessari per coprire alla vista i due radiatori laterali. Ora i fianchetti sono rastremati e lasciano in bella vista due componenti di prim'ordine: il telaio in alluminio pivot-less e il motore a V di 90°. Ci fischiano già le orecchie al pensiero che qualche lettore starà facendo: "sempre la solita minestra". Meno male che nel panorama motociclistico attuale ci sono Case come la Honda che ancora si ostinano a offrire piatti così ricchi! Oggi ci sono infatti ottime alternative a due e tre cilindri, ma il fatto di poter scegliere un motore affascinante e ricco di personalità come il V4 giapponese non fa che rendere ancora più gustoso il



menù delle crossover. I fari sono completamente a LED come pure gli indicatori di direzione (con spegnimento intelligente automatico), quello anteriore è lo stesso della VFR800F 2014. Il codino in alluminio è tutto nuovo e ospita gli attacchi integrati delle borse, pesa 1,2 kg in meno. Anche il forcellone monobraccio deriva da quello montato sulla sorella stradale. Il peso complessivo è di circa 240 kg col pieno di benzina. Sono nuove le sospensioni. Queste, insieme all'ergonomia rivista in toto, danno alla Crossrunner una guida e un'immagine molto più adventure. Il manubrio è arretrato di 2 cm e più largo di ben 8,8 cm. Le pedane sono avanzate di 7 mm e abbassate di 6. La forcella ha 28 mm di escursione in più, il monoammortizzatore 25. Sono numeri importanti, che consentono alla VFR800X di affrontare gli sterrati senza il timore di toccare terra col basamento. La moto appare più stretta grazie anche

ai due nuovi radiatori frontali, mentre nell'insieme è evidente il feeling con la Crosstourer 1200, che guarda caso adotta un motore V4 e un bel telaio bitrave in alluminio. La strumentazione è digitale e ha un'ottima leggibilità, oltre a essere completa di ogni informazione utile. Sono poi sparite le cover del manubrio, che facevano tanto scooterone. A dire il vero ora ci sono però un po' troppi cavi che partono dalle manopole. Nel complesso il giudizio del ponte di comando è molto positivo, c'è tanta qualità e il feeling con i comandi è immediato. La Crossrunner 800 arriverà in Italia a inizio 2015 in tre colori (bianco, rosso, nero), con la possibilità di scegliere tre allestimenti. Touring con borse e cavalletto centrale, Adventure con barra di protezione e borse, infine Sport con scarico e cambio Quickshifter. Il prezzo non è ancora stato comunicato, ma dovrebbe porsi tra i 12.000 e i 12.500 euro.



## Di serie il controllo di trazione e l'ABS a due canali

Il V4 di 90° con tecnologia VTEC da 782 cc riceve le stesse migliorie della VFR800F. Ha 106 cavalli a 10.250 giri, con 75 Nm di coppia a 8.500 giri. Il cambio è a sei marce e può essere dotato di assistenza elettronica Quickshifter a salire di marcia senza frizione. Sono diminuiti i consumi, ora pari a 18,8 km/l (dato dichiarato, prima era di 16,3 km/l) che dovrebbero garantire circa 390 km di autonomia (il serbatoio tiene 20,8 litri). Sono nuovi anche i freni, da 310 davanti mm con pinze a 4 pistoncini ad attacco radiale, dotati di ABS a due canali e senza più il sistema di frenata combinata.

È tutto nuovo il monobraccio, che presenta una capriata superiore di irrigidimento. La forcella Showa da 43 mm è a cartuccia chiusa e ha la regolazione del precarico e del ritorno (come pure

il mono-ammortizzatore). Sulla X ci sono anche nuovi cerchi in alluminio pressofuso a 10 razze che ospitano i pneumatici Pirelli Scorpion Trail che già conosciamo nelle misure 120/70-17 e 180/55-17.

La maggior grinta del motore viene tenuta a bada dal controllo trazione introdotto sulla Crosstourer, diverso dal TCS non regolabile utilizzato dalla VFR-F.

Il sistema HSTC (Honda Selectable Torque Control) è infatti impostabile su due livelli d'intervento e può essere disinserito. La Crossrunner riceve gli altri aggiornamenti già apportati sulla VFR-F: manopole riscaldabili di serie e indicatori di direzione con disinserimento automatico. In più rispetto a prima c'è anche la sella del pilota regolabile su due posizioni (815 o 835 mm) e divisa da quella del passeggero (la prima Crossrunner aveva la sella in un pezzo unico).

## La prova su strada

Di norma non ci addentriamo nel campo minato del commento all'estetica di un nuovo prodotto. È un giudizio troppo personale che preferiamo lasciare a voi. Oggi facciamo un'eccezione, perché la Crossrunner 2015 mette in mostra un equilibrio complessivo nelle forme che raccoglie consensi unanimi. Bello il frontale della VFR800F coi fari full LED, convince anche la vista laterale che finalmente fa sfoggio del telaio e del motore (prima coperti dai radiatori laterali e da cover in plastica un po' troppo invadenti). La VFR800X presenta un'ergonomia molto diversa rispetto a prima. Il manubrio è da vera enduro stradale, più alto e molto più largo; regala subito una maggiore confidenza e un migliore controllo della moto. Le pedane sono ancora un po' arretrate, ma non costringono le ginocchia a pieghe innaturali.

La sella del passeggero è ospitale, ha pedane alla giusta altezza e due bei maniglioni in alluminio integrati. La nuova strumentazione digitale si caratterizza per l'ottima leggibilità anche di giorno e ha tutte le informazioni utili (marcia inserita, temperatura esterna, consumi, due trip e molto altro). Peccato che non ci sia un pulsante sui blocchetti per navigare nei menù. Sono ottime le manopole riscaldabili, settabili su cinque diversi livelli. Il cupolino non è regolabile e offre una protezione sufficiente fino a 140 km/h indicati, oltre arriva parecchia aria contro il pilota (se di altezza superiore al metro e ottanta).

## La guida è intuitiva, il motore entusiasma in alto

Il V4 della Honda è sempre uno spettacolo di motore. Non impressiona per la coppia fino a





6.000 giri, dove però mostra una regolarità di funzionamento commovente. Entusiasma invece per l'incredibile range di utilizzo, che va da poco più di 1.000 giri fino a oltre 11.000 giri. Il tutto è accompagnato dal tipico sound di scarico rauco che si fa rabbioso al crescere dei giri. Oltre i 6.500/7.000 giri entrano in azione le 4 valvole per cilindro e si inizia a ballare sul serio. I cavalli dichiarati sono 106, ma sembrano di più grazie alla spinta, ma anche al rumore di aspirazione del VTEC. Come sulla F, anche sulla X i quattro cilindri a V si divertono un mondo a raggiungere picchi impensabili su quasi tutte le rivali. Ottima la rapportatura e la manovrabilità del cambio. A 90km/h il motore gira in sesta a 4.000 giri, a 130 i giri sono ancora solo 5.200.

### Scendono i consumi. Valida la frenata (non più combinata)

Ne guadagnano i consumi, che sono scesi sensibilmente rispetto alla prima versione. Nel corso del nostro test abbiamo coperto in media 16,5 km/l dandoci parecchio dentro col gas. Abbiamo poi deciso di percorrere una cinquantina di chilometri nell'extrurbano senza sfruttare troppo il sistema VTEC, a regimi inferiori ai 7.000 giri ma senza rinunciare ad allunghi con le marce lunghe fino a 120/130 km/h. La Crossrunner 800 ci ha ripagati con un ottimo valore medio, pari a 23,2 km/l. La frenata con ABS a due canali (non più combinata quindi) brilla per modulabilità e resistenza, mentre avremmo apprezzato una risposta più incisiva nella prima parte di intervento sui







comandi. Il controllo di trazione mette al riparo dalle perdite di aderenza sui fondi umidi, ma consente anche di godere delle prestazioni del VTEC sull'asfalto asciutto. Perché, oltre a essere comoda nei viaggi, la Crossrunner sa anche divertire parecchio sui percorsi guidati. Tra le curve si apprezza anche l'assetto delle nuove sospensioni: c'è più escursione, che consente di copiare meglio sconnessioni e avvallamenti, ma anche una valida risposta idraulica che dà sostegno nella guida veloce. **M**



**ABBIGLIAMENTO**

**Casco** AGV  
**Giacca** Dainese  
**Guanti** Dainese  
**Pantaloni** Dainese  
**Stivali** TCX Boots