

A photograph of two motorcyclists riding on a paved road. The rider in the foreground is on a Honda Crossrunner, wearing a black and grey jacket and a black helmet. The rider in the background is on a Yamaha Tracer, wearing a black and white jacket and a black helmet. The background is a grassy field with yellow flowers.

Honda Crossrunner vs Yamaha Tracer

COMPARATIVA CROSSOVER

HONDA CROSSRUNNER VS YAMAHA TRACER

Abbiamo messo a confronto le due crossover giapponesi. Simili nell'impostazione, sono molto diverse su strada. Ecco prestazioni, consumi, pregi e difetti di Crossrunner e Tracer
di Andrea Perfetti



Massima resa, minima spesa. O quasi, perché le due crossover protagoniste della nostra sfida non potranno vantare le prestazioni mirabolanti e l'elettronica evolutissima delle maxi di 1.000 e 1.200 cc (leggi la nostra prova dedicata a BMW XR e Ducati Multistrada), ma di certo fanno risparmiare un sacco di soldini. E basta osservarle pochi minuti per capire che sono fatte bene, con la classica cura – un po' maniacale – che i giapponesi hanno nel costruire le loro moto. Honda Crossrunner e Yamaha Tracer sono due belle novità della stagione 2015. Honda ha messo mano alla sua tourer e l'ha rifatta da capo a piedi, pur restando fedele all'ottima (anche se non freschissima) base tecnica fornita dalla VFR800F col motore V4 di 782 cc. La nuova Honda Crossrunner VFR800X non ha più i fianchi larghi

del vecchio modello, necessari per coprire alla vista i due radiatori laterali. I fari sono a LED come pure gli indicatori di direzione (con spegnimento automatico). Il codino in alluminio è nuovo e ospita gli attacchi integrati delle borse. Anche il forcellone monobraccio deriva da quello montato sulla sorella stradale. Il peso complessivo è di 249 kg col pieno di benzina. Cambiano anche le sospensioni, che hanno maggiore escursione, e la posizione di guida, grazie al manubrio più largo di quasi 9 cm. Tutto ciò si traduce in una immagine e una posizione in sella tipicamente da enduro stradale. La Crossrunner ha l'ABS, il controllo di trazione regolabile e le manopole riscaldabili. Il suo prezzo è di 12.500 euro franco concessionario. Nel primo semestre del 2015 ne sono state vendute 511 (dato che pone la Honda al 13esimo posto assoluto). Yamaha quest'anno sta facendo faville nel mercato italiano proprio grazie alla Tracer, che nel primo semestre s'è portata a

casa la bellezza di 1.831 clienti (secondo posto assoluto nelle moto alle spalle della "solita" BMW R1200GS). La Tracer è parente strettissima della Yamaha MT-09 e offre prestazioni e qualità a un prezzo davvero interessante, pari a 9.590 euro franco concessionario. Spinta dal motore tre cilindri della MT-09 di 850 cc, rispetto a questa è dotata di una carenatura con cupolino regolabile e di un codone ben più voluminoso, studiato per ospitare il passeggero e predisposto per le borse laterali. Anche qui i gruppi ottici sfruttano la tecnologia LED, ci sono il controllo di trazione disinseribile, le mappe del motore e l'ABS. Comuni a entrambe le moto sono il telaio in alluminio, i cerchi a razze da 17 pollici (con pneumatici 120/70 davanti e 180/55 dietro) e le sospensioni regolabili. Yamaha sceglie una forcella rovesciata, mentre Honda ha la regolazione remota del precarico del monoammortizzatore. Ma ciò che differenzia maggiormente le due moto è la loro indole. Una è facile, rassicurante, comoda. E spinta da un motore molto particolare: lo ami

la follia o lo odi, non ci sono mezze misure. L'altra è una supermoto sotto mentite spoglie. Si piega anche ai desideri del mototurista incallito, ma bastano due curve per tirare fuori il suo lato oscuro e ribelle. Avete capito a chi si riferiscono le descrizioni? Crediamo proprio di sì, ma se avete ancora qualche dubbio, continuate a leggere la nostra comparativa e date un'occhiata alla nostra video-recensione. Come in tutte le nostre comparative, non ci interessa eleggere una vincitrice. L'obiettivo è descrivervi il comportamento delle due moto, per fare emergere in modo chiaro e trasparente le caratteristiche, i pregi e i difetti. Buona lettura!

Ergonomia e comfort

Honda Crossrunner 😊😊😊😊

La VFR800X è cambiata parecchio rispetto alla prima versione. Sicuramente in meglio. Il manubrio è ora da enduro stradale, più alto e molto più largo. Regala una maggiore confidenza e un migliore controllo della moto. Le pedane





confermano invece la postura stradale, sono un po' arretrate, ma non costringono le ginocchia a pieghe innaturali. La sella del passeggero è ospitale, ha le pedane alla giusta altezza e due bei maniglioni in alluminio integrati. L'imbottitura è ottimale e permette di trascorrere ore piacevoli in sella. Sono ottime le manopole riscaldabili di serie, 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. Le sospensioni hanno una taratura di base improntata al comfort. Le vibrazioni non disturbano la guida.

Yamaha Tracer 😊😊😊😊

La Yamaha Tracer sfodera la posizione di guida molto speciale della MT-09. Lei è un po' supermoto e un po' maxi naked. Ha un manubrio davvero largo e pedane più basse e avanzate

rispetto alla Crossrunner. Le attenzioni dedicate al passeggero sono notevoli, come dimostra l'ampio sellone e le maniglie. Il comfort è leggermente inferiore rispetto alla Honda. Sulla Yamaha si è privilegiato il controllo totale della moto e il pilota ha una posizione del busto più sportiva. La protezione dall'aria è migliore sulla Tracer, che ha il cupolino regolabile. A livello di vibrazioni, il tre cilindri si fa sentire in modo molto più evidente rispetto al V4 Honda soprattutto a partire dai 5.500 giri.

Finiture

Honda Crossrunner 😊😊😊😊😊

La Crossrunner è realizzata con una cura estrema. Il telaio e il forcellone presentano una finitura superficiale perfetta, ma anche le parti in plastica appagano la vista. Sui fianchi del motore si nota qualche tubazione e cavo di troppo, ma

va ricordato che il V4 nasce per essere coperto dalla carena della VFR. Ci piacciono i comandi a pedale in alluminio; le pedane hanno la classica copertura in gomma, presente su tutte le moto dalla vocazione touring.

Yamaha Tracer 😊😊😊😊

La Yamaha si presenta bene. Non raggiunge la qualità estrema della Honda, ma è comunque molto vicina e si fa perdonare per il consistente risparmio rispetto alla rivale. Il ponte di comando è molto curato e le varie plastiche della semicarena, pur non essendo brillanti come quelle della Crossrunner, sono di buona fattura. Le regolazioni dei fari e del cupolino sono molto semplici. Le pedane sono in alluminio e non hanno la copertura in gomma, utile a smorzare le vibrazioni.

Anche sotto questo aspetto la Tracer rimarca la sua indole sportiva.

Strumentazione e comandi

Honda Crossrunner 😊😊😊😊😊

La strumentazione è digitale e ha un'ottima leggibilità, oltre a essere completa di ogni informazione utile. Sono finalmente 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 positivo, c'è tanta qualità e il feeling con i comandi è immediato. La nuova strumentazione digitale si legge bene 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. Due note sui blocchetti elettrici: il tasto del controllo di trazione è bello grosso e si fa notare (troppo?) sul blocchetto di sinistra. Sempre su questo blocchetto facciamo fatica a digerire il bottone del clacson posto sopra gli indicatori di direzione: lo preferiamo sotto, come sulla maggior parte delle moto in produzione.

Yamaha Tracer 😊😊😊😊😊

Anche la Yamaha si affida a una strumentazione completamente digitale, ma meno raffinata di quella della Honda (definibile a matrice negativa). È presa pari pari dalla sorellona Super Ténéré 1200 ed è molto completa, seppure meno leggibile con la luce forte rispetto alla Crossrunner. I blocchetti elettrici sono meno curati, ma sicuramente più semplici da usare. In particolare

apprezziamo la scelta di porre direttamente sul blocchetto di sinistra il tasto grande che gestisce le info del computer di bordo. Sempre sulla Tracer troviamo di serie i comodi paramani. Aumentano la già notevole larghezza del manubrio (fate attenzione nel traffico in città), ma sono un accessorio irrinunciabile per chi usa la moto d'inverno.

Prezzo (dotazione di serie ed accessori)

Honda Crossrunner 😊😊😊😊

È la Honda a costare cara o la Yamaha a essere venduta a un prezzo ultra aggressivo? Crediamo che la verità stia nel mezzo. La Crossrunner, pur essendo una moto 800, si avvicina pericolosamente ad alcune rivali mille (la Suzuki V-Strom 1000 costa esattamente la stessa cifra). Lo fa però con una qualità e una dotazione di pregio.

Dispone infatti del motore V4 VTEC, ABS, HSTC (Honda Selectable Torque Control), luci full LED, trip computer, indicatori di direzione a disattivazione automatica, manopole riscaldabili, sella regolabile e attacchi delle valigie integrati. Come anticipato, il prezzo è pari a 12.500 euro franco concessionario. Le borse laterali rigide hanno un volume di 29 litri l'una e costano 790 euro (la coppia).

Yamaha Tracer 😊😊😊😊😊

È sicuramente il punto di forza della Tracer. Costa poco in relazione a quanto offre. Con 9.590 euro f.c. si porta a casa una moto moderna, dotata di ABS, controllo di trazione TCS, trip computer, mappe D-MODE, luci a LED, parabrezza e sella regolabili, cavalletto centrale, paramani e predisposizione per le borse semi-rigide. Queste ultime hanno un volume interno di 25 litri e

costano 314 euro (la coppia) a cui aggiungere i 269 euro del telaioetto dedicato.

Condizioni di acquisto e tagliandi

Honda Crossrunner 😊😊😊😊😊

La Honda Crossrunner ha il primo tagliando a 1.000 km, poi a multipli di 12.000 km (il prezzo non è comunicato dalla Casa). Esiste un finanziamento senza interessi fino a 10.000 euro in 24 mesi, TAEG 1,21% (luglio 2015; consultate il sito Honda per conoscere le promozioni in atto). La garanzia ufficiale della Casa è di 4 anni, il doppio quindi del periodo imposto dalla legge. Non sono previste ulteriori estensioni a pagamento.

Yamaha Tracer 😊😊😊😊😊

Gli intervalli di manutenzione prevedono i tagliandi ordinari a 1.000 km e poi ogni 10.000, oppure dopo un anno. La garanzia è pari a 3 anni



e può essere estesa fino al quinto anno a pagamento. Non sono in corso promozioni su questo modello (luglio 2015, consultate il sito della Casa per gli aggiornamenti), mentre con la formula YamahaGo, MT-09 Tracer può essere acquistata con un finanziamento con TAEG del 7,53%.

Motore e trasmissione

Honda Crossrunner 😊😊😊😊

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. Al nostro banco abbiamo trovato 103 cavalli a 9.900 giri. Del V4 colpisce immediatamente il grandissimo range di utilizzo, che

spazia da 2.000 giri a oltre 12.000. Fino a 6.500 giri la spinta è molto regolare, ma non altrettanto vigorosa. Oltre questo regime il motore Honda entusiasma i palati sportivi e si lancia in un allungo generosissimo, accompagnato da una tonalità di scarico unica. In uscita di curva, per fare strada, bisogna sempre avere la marcia giusta inserita, altrimenti la Crossrunner si siede un po'. Oltre i 6.500 giri entrano in azione le 4 valvole per cilindro e si inizia a ballare sul serio. 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.

Yamaha Tracer 😊😊😊😊😊

Sulla Tracer la Casa di Iwata ha eliminato quel fastidioso effetto on-off avvertibile sulla MT-09.

Ora la crossover giapponese sfodera la potenza massima di 115 cavalli 10.000 giri (con una coppia massima di 87,5 Nm a 8.500 giri) in un modo davvero lineare e libidinoso. La potenza reale, trovata al banco all'albero, è addirittura superiore e si attesta su un ottimo dato: 117 cavalli a 10.100 giri. Il tre cilindri della Tracer vanta un'ottima curva di potenza, sempre superiore a quella della Honda (vedi il nostro grafico). Non ci sono vuoti di erogazione e la spinta è sempre piena, anche con le marce lunghe. I cavalli si sentono e danno molta sicurezza nei sorpassi, anche col passeggero. La trasmissione vanta un cambio dagli innesti rapidi, che però sono piuttosto contrastati ai regimi più bassi. La frizione è morbida, ma non vanta lo stacco – preciso al millimetro – della Honda.

Prestazioni

Honda Crossrunner 😊😊😊😊

Le prestazioni sono nel complesso soddisfacenti. Il motore V4 a orecchio dimostra più dei suoi reali cavalli, perché agli alti urla e si prodiga in un allungo da supersportiva. Ai bassi deve fare però i conti con una coppia inferiore e con un peso di tutto rispetto (249 kg col pieno di benzina, ma va anche precisato che l'esemplare in prova montava due optional "pesanti": il cavalletto centrale e la piastra di attacco del bauletto). La velocità massima è pari a 203 km/h effettivi (indicati 213) a 8.700 giri. Del V4 Honda conquistano soprattutto la regolarità e la spinta quando entrano in azione le 4 valvole per cilindro. Ai bassi la risposta non è altrettanto convincente se paragonata a quella della Yamaha.



Yamaha Tracer 😊😊😊😊😊

La Tracer sulle prime è ingannevole. Il suo motore è così regolare, che sembra andare piano. Invece il tre cilindri spinge come un demonio a ogni regime. La risposta all'acceleratore è immediata anche ai bassi e porta a fare tanta strada senza sforzo. La sonorità di scarico è sportiva, anche se non può vantare il timbro unico del V4 Honda. Il peso contenuto in soli 220 kg col pieno la aiuta sia in ripresa che in accelerazione, dove stacca vistosamente la Crossrunner. La velocità massima è pari a 210 km/h a 9.000 giri (indicata 225 km/h).

Consumi

Honda Crossrunner 😊😊😊😊😊

Il peso superiore e la coppia inferiore ai bassi si ripercuotono sui consumi della Crossrunner, che

si rivelano soltanto discreti. In città la Honda 800 copre in media 13 km/l.

La situazione è decisamente migliore nell'extraurbano e in autostrada, dove si sfiorano i 18 con un litro. Il consumo medio del nostro test è stato pari a 16 km/l e ha risentito in modo netto dello stile di guida dei tester che si sono alternati in sella.

Yamaha Tracer 😊😊😊😊😊

La Tracer accusa in modo minore lo stile di guida del pilota e, cosa ancora più importante, si accontenta sempre di poca benzina. Evidentemente il progetto più recente del suo motore la agevola e la Yamaha 850 in città percorre 17 km/l, nell'extraurbano 22,7 e in autostrada 19,2. Nel corso della nostra prova ha conquistato il massimo dei voti con 19,6 km/l.

Comportamento in città

Honda Crossrunner 😊😊😊😊😊

La Honda dà tanta confidenza e si guida con facilità. Il peso si sente soprattutto in manovra, ma appena partiti la Crossrunner è fluida e rotonda. Si guida col pensiero e vanta una frenata modulabile.

Non convince la forcella sullo sconnesso: qui la risposta è secca e la sospensione fatica a copiare le asperità più pronunciate. Il calore del motore è avvertibile nella bella stagione nella zona delle gambe

Yamaha Tracer 😊😊😊😊😊

Peso contenuto, sospensioni con una valida capacità ammortizzante e motore regolare sin dai regimi più bassi fanno della Tracer una moto perfetta anche in città. In questo ambito

bisogna soltanto prestare attenzione alla larghezza mostruosa del manubrio: passi pure lo stile supermoto, ma così si rischia di asportare qualche specchietto automobilistico. La frenata è potente, ma meno modulabile rispetto a quella della Crossrunner.

Comportamento in autostrada

Honda Crossrunner 😊😊😊😊😊

La Crossrunner vanta una protezione dall'aria più che valida anche col cupolino standard (almeno fino a 140 km/h) e un tasso di vibrazioni molto ridotto. Inoltre le alte velocità sono il piatto preferito dal V4 Honda, che oltre i 6.000 giri si distende con una progressione entusiasmante. In questo contesto il comfort è di altissimo livello anche per il passeggero.





Yamaha Tracer 😊😊😊

La Tracer in autostrada sfodera una tre cilindri col pepe sulla coda. Il motore ha sempre tanta birra in corpo, che però si sposa con un tasso di vibrazioni fastidioso sopra i 5.500 giri (che corrispondono a 130 km/h effettivi). La protezione dall'aria è eccellente, mentre l'avantreno alle alte velocità non regala la stessa solidità in appoggio della Honda.

Comportamento nel misto

Honda Crossrunner 😊😊😊😊

La Crossrunner tra le curve dà tanta sicurezza e una buona dose di divertimento. È stabile in appoggio anche quando la velocità aumenta e risente in minima parte della presenza del passeggero. La frenata è pronta, potente e ben modulabile. Il V4 ha una spinta splendida, a patto di essere tenuto sopra i 6.000 giri. Il discorso è diverso, se si forza l'andatura nella guida sportiva. In questo contesto si avverte il peso, soprattutto nei cambi di direzione, e la Crossrunner non è così reattiva e immediata nel recepire gli input del pilota.

Yamaha Tracer 😊😊😊😊😊

La Tracer va a nozze con le curve. Qui getta la maschera e sfodera il suo pestifero carattere da supermoto ingentilita. Pesa poco e ha un motorazzo che la fa schizzare da una curva all'altra come una fucilata. Più forzi e più lei ti asseconda, accettando anche le correzioni a moto inclinata. Nel misto danno fastidio il ritorno sfrenato del mono ammortizzatore e la frenata anteriore dall'attacco un po' brusco. Ma sono davvero poca casa se paragonati al piacere di guida della MT-09 carenata. La tenuta di strada non risente della presenza del passeggero, che ha ottimi appigli per restare saldo anche tra le curve.

[Guarda tutti i Rilevamenti strumentali](#)



ABBIGLIAMENTO

Caschi: Agv, X-lite
Giacche: Dainese, Spidi
Pantaloni: Dainese, Spidi
Guanti: Dainese, Spidi
Scarpe: Dainese, TCX

SCHEDA TECNICA

Honda Crossrunner ABS 12.500 euro

Cilindrata 782 cc
Tempi 4
Cilindri 4
Raffreddamento a liquido
Avviamento elettrico
Alimentazione iniezione
Frizione multidisco
Potenza 106 cv - 78 kw - 10.250 rpm
Coppia 8 kgm - 75 nm - 8.500 rpm
Emissioni Euro 3
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 20,8 lt
ABS Sì
Pneumatico anteriore 120/70 R17 (58V)
Pneumatico posteriore 180/55 R17 (73V)
Peso in ordine di marcia 242 Kg

SCHEDA TECNICA

Yamaha MT-09 Tracer ABS 9.590 euro

Cilindrata 847 cc
Tempi 4
Cilindri 3
Raffreddamento a liquido
Avviamento elettrico
Alimentazione iniezione
Frizione multidisco
Potenza 115 cv - 85 kw - 10.000 rpm
Coppia 9 kgm - 88 nm - 8.500 rpm
Emissioni Euro 3
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 18 lt
ABS Sì
Pneumatico anteriore 120/70ZR17M/C (58W)
Pneumatico posteriore 180/55ZR17M/C (73W)
Peso in ordine di marcia 210 Kg