

Crossrunner 2012

Data comunicato stampa: 7 November 2011

Aggiornamenti modello: Nuovo colore



Introduzione

Il Crossrunner offre il meglio di due generi di motociclismo: ha la flessibilità e l'attitudine alla guida sportiva di una naked ad alte prestazioni, bilanciata dalla guida eretta e dall'aspetto rude di una 'adventure-bike'. Ma il mix del Crossrunner va ben oltre. Questa moto ha infatti un motore V4 da 800cc che rende unica ed emozionante l'esperienza di guida, tanto per i brevi tragitti urbani quanto per le lunghe distanze.

Approfondite indagini di mercato hanno evidenziato che a fronte del gradimento di tanti motociclisti per l'immagine poliedrica delle adventure-bikes, per altri la minore stabilità di questo tipo di moto, dotate di sospensioni a lunga escursione, sella alta e pneumatici semi-tassellati, sono un forte deterrente all'acquisto. Le ricerche hanno quindi messo in evidenza il desiderio dei clienti per una moto dalla forte personalità, divertente da guidare in tutte le condizioni e per tutto l'anno, sia che si tratti di un rapido trasferimento in città che di un lungo viaggio su grandi distanze.

Il Crossrunner risponde a tutte queste esigenze, e lo fa offrendo al pilota un'esperienza di guida incredibilmente versatile. Il meglio di due mondi.

Progettazione e Sviluppo

Stabilità e facilità d'uso tali da entusiasmare il pilota erano i due obiettivi prioritari quando fu avviato il progetto del Crossrunner. Il team di progettazione ha sempre lavorato focalizzandosi sul risultato finale desiderato: creare una moto dalle grandi prestazioni ma equilibrata, grazie a un livello superiore di gestibilità, per offrire a piloti di qualsiasi livello di abilità un'esperienza di guida entusiasmante. Gli aspetti pratici sono stati tenuti in grande considerazione, ma il Crossrunner stupisce per la posizione di guida comoda ed eretta che esalta le sensazioni offerte da velocità, accelerazione e angolo di inclinazione in curva.

I prototipi del Crossrunner hanno sostenuto oltre 120 sessioni di test in galleria del vento, con lo scopo di ottimizzare la gestione dei flussi d'aria massimizzando la stabilità. Il risultato finale di questo intenso lavoro sull'aerodinamica è dato da una precisione di guida pressoché perfetta a qualsiasi andatura. Allo stesso tempo lo studio dei flussi d'aria ha contribuito a plasmare la forma della carenatura multistrato, regalando al Crossrunner uno splendido look.

Il controllo da parte del pilota è ulteriormente enfatizzato dall'ampio manubrio che massimizza la manovrabilità, caratteristica che conferisce al Crossrunner un'incredibile feeling con l'avantreno, anche ai più piccoli impulsi sul manubrio.

Ma a bordo del Crossrunner anche il comfort del passeggero ha grande importanza. La sua porzione di sella presenta infatti un ridotto dislivello rispetto a quella del pilota in modo da rendere facile salire e scendere dalla moto, massimizzando al contempo la protezione dal vento e creando una rassicurante sensazione di unità tra chi guida e chi siede dietro. In questo modo durante il viaggio in coppia si crea un movimento armonico che favorisce un'esperienza di guida molto più fluida.

Questa nuova moto offre una soluzione innovativa anche per quanto concerne una delle caratteristiche da sempre fondamentali per il successo di una moto: il motore. La maggior parte delle sport-tourer utilizza infatti motori a quattro cilindri in linea, mentre quasi tutti i modelli adventure montano propulsori bicilindrici. Ciò ha rappresentato un'interessante opportunità per il team di progettazione del Crossrunner.

Il Crossrunner è stato quindi equipaggiato con un poliedrico e vigoroso motore V4 da 800cc messo a punto per la guida versatile richiesta a una moto multiuso. L'erogazione elastica e la potenza elevata ma facile da sfruttare permettono al pilota di guidare con ritmo naturale e fluido, un'andatura peraltro sempre apprezzata dal passeggero.

Caratteristiche principali

- Motore da 782cc V4 di 90°, con distribuzione bialbero e raffreddamento a liquido, caratterizzato da una curva di potenza lineare e da un'erogazione di coppia eccellente a tutti i regimi.
- Il sistema di scarico basso 4 in 2 in 1, consente un posizionamento basso della sella per il passeggero, ha un attraente design, permette un'eccellente inclinazione in curva ed emette un coinvolgente sound da vero V4.
- Posizione di guida naturale e proattiva tipica di una naked, combinata con la spaziosità, il comfort e la robustezza di un modello adventure.
- Manubrio alto e largo per una risposta immediata ai comandi impartiti dal pilota.
- Sella bassa del passeggero, disegnata per garantire una facile salita e discesa dalla moto, oltre a un ottimo riparo dal vento grazie alla vicinanza al pilota che determina anche un piacevole feeling di protezione e sicurezza durante il viaggio.
- Strumentazione rialzata per offrire sempre la massima visibilità. Comprende tachimetro digitale LCD, doppio contachilometri parziale, indicatore della temperatura di raffreddamento e della temperatura esterna, contagiri analogico e orologio.
- Sistema VTEC Honda con fasatura delle valvole ad hoc per combinarsi a mappature di iniezione e accensione studiate per garantire un'erogazione lineare e progressiva, una coppia generosa e un controllo sempre preciso dell'erogazione.
- Telaio a doppio trave in alluminio dalla rigidità eccellente.
- Forcella a cartuccia HMAS da 43 mm per un controllo ottimale dell'avantreno e un eccellente feeling di guida.
- Monobraccio Pro-Arm in alluminio pressofuso, con leveraggio progressivo Pro-Link e ammortizzatore HMAS a gas regolabile in estensione e nel precarico molla per una perfetta combinazione di comfort e controllo.
- Sistema di frenata combinata ad alte prestazioni con C-ABS di serie per un'azione frenante efficace e sicura su qualsiasi percorso.

Styling

Il team di progettazione europeo che ha creato il concetto di moto da cui è scaturito il Crossrunner ha avuto l'opportunità di progettare un veicolo che rispondesse alle esigenze di guida del nuovo decennio. Il Crossrunner doveva essere eccitante da guidare e allo stesso tempo facile da manovrare, mentre la linea doveva enfatizzare questa sua versatilità.

Grande enfasi è stata posta anche sul comfort, sia per il pilota che per il passeggero. Ed essenziale è stata la volontà di trasferire all'utente finale una percezione di estrema qualità ed elevato livello delle finiture, nel più puro rispetto della tradizione Honda.

Il solido look da 'adventure-bike' del Crossrunner è stato reso ancora più evidente dal manubrio alto e largo per conferire al pilota una posizione in sella eretta e con le braccia confortevolmente flesse, garantendo al contempo perfetta visibilità sia anteriore che posteriore.



Per poter posizionare il passeggero su una porzione di sella bassa e piatta, è stata scelta una configurazione ribassata 4 in 2 in 1 per il sistema di scarico. Questa soluzione consente una disposizione del silenziatore pulita ed esteticamente gradevole, una grande silenziosità di marcia ma al tempo stesso anche la diffusione del gradevolissimo sound tipico del motore V4, garantendo inoltre ottime possibilità di inclinazione in curva.

Tutte le informazioni di bordo sono fornite dalla completa strumentazione rialzata, per offrire sempre la massima visibilità. Questa soluzione determina inoltre una piacevole sensazione di ariosità dell'insieme contribuendo alla resa estetica complessiva.

Colorazioni

- **Novità!** Mat Bullet Silver / Mat Moonstone Silver (camouflage)
- Graphite Black / Moonstone Silver Metallic
- Pearl Fadeless White / Bullet Silver Metallic
- Candy Blazing Red / Moonstone Silver Metallic



Motore

Le caratteristiche dei collaudati propulsori V4 Honda sono ormai leggendarie. La moderna architettura del propulsore offre una curva di potenza fluida con eccellenti valori di coppia disponibili dai regimi più bassi fino all'intervento del limitatore, il tutto accompagnato dal caratteristico sound di scarico tipico di questa configurazione.

Per garantire una spinta corposa alle basse velocità e allo stesso tempo un picco di potenza elevato agli alti regimi, è stato appositamente messo a punto per il Crossrunner il rivoluzionario sistema VTEC Honda. Questa tecnologia offre la fasatura variabile delle valvole per ottimizzarne il grado di apertura, una caratteristica unica nel panorama del mercato motociclistico.

I progettisti di questa nuova splendida moto tuttofare hanno lavorato intensamente per ottimizzare il sistema, rendendolo ancora più sofisticato. Il feeling sul comando del gas, uno degli obiettivi primari di progettazione e che ha richiesto un lungo lavoro di messa a punto, è estremamente lineare, tale da esaltare la sensazione di controllo del pilota.

Il risultato è un'erogazione della potenza lineare e progressiva, con una coppia vigorosa a tutti i regimi grazie all'accurato controllo su tutti i parametri di funzionamento: giri del motore, posizione del comando gas e marcia inserita.

Per arrivare a un risultato di questa portata i progettisti Honda hanno sperimentato oltre 30 diverse forme e lunghezze dei cornetti di aspirazione prima di arrivare alla messa a punto ottimale.

Il motore V4 di 90°, con distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro e cubatura di 782cc è di tipo superquadro con alesaggio e corsa rispettivamente di 72,0 x 48,0mm, un valore che assicura un efficiente riempimento dei cilindri a qualsiasi andatura. Raffreddato a liquido, prevede un preciso cambio a sei rapporti, una morbida frizione in bagno d'olio a comando idraulico e una affidabile trasmissione finale a catena.

Un vantaggio ulteriore derivante dalla massimizzazione dell'efficienza dell'erogazione di coppia e potenza è il miglioramento dei consumi, che ha determinato un'autonomia pari a 350 km sfruttando i 21 litri di capacità del serbatoio.

Ciclistica

Un motore versatile richiede una ciclistica dalla medesima attitudine. Il Crossrunner risponde a questa esigenza con un collaudato telaio a doppio trave in lega d'alluminio che offre tutta la rigidità necessaria a soddisfare le esigenze di piloti con qualsiasi livello di esperienza.

Questo telaio di derivazione sportiva fa parte dell'eccezionale valore aggiunto del Crossrunner. Il suo design permette un'altezza del canotto di sterzo inferiore rispetto agli standard delle adventure-bike classiche, conferendo all'insieme un livello di rigidità molto superiore. E le due travi in lega d'alluminio che stringono il compatto propulsore offrono inoltre livelli di rigidità laterale superiori rispetto ai diffusi telai tubolari in acciaio delle naked.

In linea con questa concezione di prestazioni ad ampio spettro di sfruttabilità anche le sospensioni del Crossrunner risultano ugualmente adattabili e perfettamente idonee a stili di guida molto diversi.

All'anteriore, la forcella a cartuccia HMAS con steli da 43 mm fornisce un assorbimento perfetto delle asperità e un feedback eccellente al pilota. Il retrotreno è a sua volta gestito nel modo più efficiente dall'articolazione progressiva Pro-link, collaudata nelle competizioni, e da un ammortizzatore HMAS caricato a gas, regolabile nel precarico della molla e in estensione. Sia la sospensione anteriore che la posteriore assicurano la massima versatilità, in armonia con l'indole tuttofare del Crossrunner.

Freni

Con il C-ABS di serie, il sistema frenante con triplo disco si rivela non solo potente, ma anche assolutamente sicuro e gestibile su qualsiasi tipo di fondo. All'anteriore i dischi flottanti da 296 mm sono azionati da pinze a tre pistoncini, mentre al posteriore è presente un disco singolo da 256 mm con una pinza a due pistoncini che assicura un controllo preciso.

Un lavoro di messa a punto estremamente accurato nella scelta del rapporto fra il pistoncino delle pompe e il diametro dei pistoncini delle pinze determina inoltre un'eccellente feeling del pilota con l'impianto frenante, per un controllo millimetrico di qualsiasi decelerazione, dalla più soft alla più impegnativa.

Accessori disponibili a richiesta



BAGAGLIO

Per il nuovo Crossrunner è disponibile un kit portabagagli di alta qualità realizzato specificatamente per questo modello da Honda. E' costruito rispettando elevati standard di sicurezza per la struttura e la scelta dei materiali e non compromette l'estetica della moto quando le motovaligie non sono montate.

Bauletto posteriore

La capacità è di 31 litri e tra le caratteristiche salienti prevede doppie cerniere e un avanzato sistema di guarnizioni che rende il livello delle finiture incredibilmente raffinato. Si apre con la stessa chiave di contatto e al suo interno può ospitare un casco integrale più altri oggetti.



Il guscio superiore è in tinta con la carrozzeria. All'interno si può applicare un **tappetino** antisdrucchiolo e **cinghie** di fissaggio per mantenere in posizione gli oggetti, sia grandi che piccoli. E per aumentare il comfort del passeggero è previsto un **poggiaschiena** applicabile al guscio superiore del bauletto.



Motovaligie laterali

Una coppia di motovaligie laterali da 29 litri l'una di capacità offre ulteriore spazio di carico al Crossrunner. Prevedono il guscio esterno in tinta con la carrozzeria e con il bauletto posteriore. La motovaligia di destra dispone di una paratia per proteggerne la struttura e il contenuto dal calore sprigionato dal terminale di scarico. Un kit di riposizionamento degli indicatori di direzione permette di mantenerne elevata la visibilità.

Come per il bauletto posteriore anche le motovaligie laterali, apribili con la stessa chiave di avviamento, dispongono di un sistema di guarnizioni interno che ne accentua il look elegante.



Altri optional per il bagaglio sono le borse interne sia per le motovaligie che per il bauletto posteriore, praticissime perché permettono di sfruttare al meglio lo spazio interno. Possono essere asportate ed usate singolarmente semplicemente sfruttando la pratica cinghia a tracolla.



PROTEZIONE AERODINAMICA

Parabrezza rialzato



Il Crossrunner offre già di serie una protezione aerodinamica eccellente, i piloti più alti o chi ne fa un uso turistico a lungo raggio apprezzeranno però il parabrezza rialzato offerto in optional.

E' più alto di 12,6 cm rispetto al parabrezza standard e si fissa tramite supporti dedicati e molto resistenti sulla posizione più adatta. Il parabrezza rialzato migliora la protezione dal vento e minimizza le turbolenze.

Deflettori laterali



Per ridurre ulteriormente la pressione aerodinamica nella zona del bacino è disponibile un kit di deflettori laterali la cui efficienza è ottimizzata dal loro utilizzo in combinazione con il parabrezza rialzato.

Manopole riscaldate



Per riscaldare le mani del pilota in modo da renderle più reattive durante la stagione invernale, il kit Honda per le manopole riscaldate è studiato appositamente per il Crossrunner.

Il tasto di controllo posizionato direttamente sulla manopola ne rende facile l'avviamento e lo spegnimento anche con guanti pesanti. Sono regolabili su tre posizioni sequenziali ed è prevista l'indicazione del livello di riscaldamento. E per assicurare il mantenimento della carica della batteria il sistema è integrato con l'impianto elettrico della moto.

Le stesse manopole sono realizzate con un design ultrasottile che garantisce il perfetto controllo della moto e il massimo confort di guida.

Il sistema Honda intelligente distribuisce il calore dell'elemento riscaldante in maniera asimmetrica, minimizzando in questo modo le perdite ed assicurando che il calore sia diretto verso le dita, dove è più necessario.

Altri accessori per il Crossrunner

- Cavalletto centrale
- Diverse opzioni di tank pad e cover tappo serbatoio
- Lucchetto meccanico ad U
- Telo coprimoto per esterni
- Kit presa 12V
- Allarme Averta
- Adesivi ruota



Garantisce Honda

Si può star sicuri che, come per ogni altro accessorio originale Honda, anche tutti quelli studiati per il nuovo Crossrunner rispondono perfettamente alle esigenze per i quali sono stati progettati in quanto sviluppati con il veicolo stesso. Sono tutti sottoposti alle rigorose procedure Honda di test per far sì che corrispondano agli elevatissimi standard di qualità previsti. Per questo motivo sono offerti con una garanzia Honda di due anni.

Caratteristiche tecniche - Crossrunner (ED-type)

MOTORE

Configurazione	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi, 16 valvole, raffreddato a liquido (DOHC)
Cilindrata	782cm ³
Alesaggio x corsa	72 × 48mm
Rapporto di compressione	11,6 : 1
Potenza max	74,9 kW (101,8 CV)/10.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Coppia max	72,8 Nm/9.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Regime del minimo	1.200 min ⁻¹
Capacità totale olio	3,8 litri

ALIMENTAZIONE

Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Diametro corpi farfallati	36 mm
Filtro aria	Di carta, viscoso, del tipo a cartuccia
Capacità serbatoio carburante	21,5 litri
Consumo di carburante	16,3 km/l (WMTC* - valore omologato)

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	8° BTDC (minimo) ~ 50° BTDC (1200min ⁻¹)
Candela	IMR9D-9H (NGK); VNH27Z (DENSO)

Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V/11AH (YTZ-12S)
Alternatore	386W
Fari	12V; 55W × 1 (anabbagliante) / 55W × 1 (abbagliante)

TRASMISSIONE

Frizione	Lubrificata, multidisco con molle
Funzionamento frizione	Idrraulico
Cambio	6 marce
Riduzione primaria	1,934 (64/33)
Rapporti del cambio	1 2,846 (37/13) 2 2,062 (33/16) 3 1,578 (30/19) 4 1,291 (31/24) 5 1,111 (30/27) 6 0,965 (28/29)
Riduzione finale	2,687 (43/16)
Trasmissione finale	a catena con O-ring

TELAIO

Tipo	A diamante, con doppia trave in alluminio, "pivotless"
------	--

CICLISTICA

Dimensioni	(L×L×A)	2.130 × 799 × 1.243 mm
Interasse		1.464 mm
Inclinazione canotto di sterzo		25° 45'

Avancorsa	96 mm
Raggio di sterzata	2,8 m
Altezza sella	816 mm
Altezza da terra	140 mm
Peso in ordine di marcia	240,4 kg (A: 115,2 kg; P: 125,2 kg)

SOSPENSIONI

Tipo	Anteriore	Forcella telescopica a cartuccia da 43mm con regolazione micrometrica del precarico, escursione 108 mm
	Posteriore	Pro-Link con monoammortizzatore caricato a gas HMAS, regolabile nel precarico su 7 posizioni, e regolazione micrometrica del ritorno, escursione 119 mm

RUOTE

Tipo	Anteriore	A 6 razze in alluminio pressofuso
	Posteriore	A 5 razze in alluminio pressofuso
Cerchi	Anteriore	17M/C × MT3.50
	Posteriore	17M/C × MT5.50
Pneumatici	Anteriore	120/70 R17
	Posteriore	180/55 R17
Pressione	Anteriore	225 kPa
	Posteriore	250 kPa

FRENI

Tipo	Anteriore	Due dischi idraulici flottanti da 296 mm con pinze a 3 pistoncini, C-ABS e pastiglie in metallo sinterizzato
	Posteriore	Disco idraulico da 256 mm con pinza a 2 pistoncini, C-ABS e pastiglie in metallo sinterizzato

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

* Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni « base » della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.