

Honda Crossrunner 2015

Data del comunicato stampa: 30 settembre 2014

Aggiornamenti modello: *La Adventure Sports Tourer Honda di fascia premium affronta il 2015 con un sostanziale rinnovamento tecnico ed estetico. Il motore V4 VTEC da 782 cc offre più coppia ai regimi bassi e medi, più potenza agli alti (106 CV) e al tempo stesso una maggiore efficienza nei consumi (18,8 km/l nel ciclo medio WMTC). L'estetica "adventure" è più decisa, le soluzioni ergonomiche più raffinate, e l'assetto prevede sospensioni regolabili ad escursione maggiorata, per un più facile approccio ai percorsi sterrati. L'impianto frenante di nuova concezione, con ABS di serie e potenti pinze radiali, fa il paio con il sistema antipattinamento Honda Selectable Torque Control (HSTC) che completa la dotazione elettronica dedicata alla sicurezza attiva di guida. L'equipaggiamento di serie prevede impianto luci Full-LED, manopole riscaldabili, trip computer, sella regolabile in altezza, indicatori di direzione a disattivazione automatica e attacchi per le valigie laterali integrati nel codino.*



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Il Crossrunner, presentato ad Eicma 2010, è stato il primo modello della nuova gamma di crossover Honda. Basato sulla piattaforma tecnica della mitica sport-touring VFR800F, ne mantiene l'indole sportiva - frutto dell'eccezionale motore V4 VTEC - ponendo l'accento sulla versatilità d'uso, grazie alla posizione di guida eretta, al look adventure e ad un livello di manovrabilità tale da renderla un'arma invincibile sia per i trasferimenti quotidiani che per le scorribande del week-end, da soli o con il passeggero, anche a pieno carico.

Il nuovo Crossrunner 2015, seguendo l'evoluzione tecnica tracciata lo scorso anno con il nuovo VFR800F, spinge il concetto di 'Adventure Sports Tourer' ancora più avanti, creando un perfetto mix tra prestazioni, tecnologia e comfort. Il motore V4 VTEC è più potente e fluido a qualsiasi regime, lo chassis è più raffinato grazie a un nuovo monobraccio e a sospensioni più evolute, l'ergonomia è migliorata puntando su una posizione di guida più attiva, e l'equipaggiamento di serie è completissimo, con ABS, HSTC (Honda Selectable Torque Control), luci Full-LED, trip computer, indicatori di direzione a disattivazione automatica, manopole riscaldabili, sella regolabile e attacchi valigie integrati. Il tutto condito da uno stile 'adventure' più deciso che punta dritto al cuore degli appassionati del genere crossover.

Yoichi Inayama, Large Project Leader (LPL) Crossrunner:

"Per lo sviluppo del Crossrunner abbiamo voluto creare una moto di fascia premium sempre "pronta all'azione", per motociclisti che vogliono trarne il massimo divertimento di guida ogni giorno. Il nuovo stile ha richiesto parti funzionali esteticamente perfette, proporzioni leggere e sovrastrutture ridotte al minimo. Volevamo una posizione di guida con postura eretta per dare al guidatore grande visibilità e maneggevolezza, e per infondere sicurezza nell'attaccare qualsiasi curva. E le migliorie apportate al motore V4 hanno fornito una potenza reattiva e sempre entusiasmante.

Il nuovo Crossrunner ha raggiunto questi obiettivi e prosegue la tradizione di tutti i modelli con motore V4, da sempre capaci di entusiasmare qualsiasi pilota. È una moto che fa nascere la voglia di guidarla ogni giorno, e desideriamo che porti altrettanto divertimento e piacere di guida nella vita dei nostri clienti."



2. Panoramica del modello

Il cuore del nuovo Crossrunner è il suo motore V4 a 90° con distribuzione VTEC a 16 valvole. Rispetto al modello precedente offre più coppia ai regimi bassi e medi oltre ad una maggiore potenza ai regimi alti, con un allungo che risulta entusiasmante anche grazie al sibilo di aspirazione e al sound di scarico proveniente dal nuovo impianto con andamento 4-2-1-1.

Tra le novità introdotte con il modello 2015 troviamo l'Honda Selectable Torque Control System (HSTC), simile a quello installato sul Crosstourer, il top di gamma delle crossover Honda. Se il sistema rileva un'imminente perdita di trazione della ruota posteriore, riduce l'erogazione di coppia per mantenere il grip dello pneumatico al suolo. Impostabile su due livelli (indicati sul cruscotto LCD) e disattivabile all'occorrenza tramite un pratico pulsante al manubrio, l'HSTC aumenta notevolmente la sicurezza attiva di guida su fondi di ogni tipo.

Lo chassis prevede un telaio in alluminio a doppio trave del tipo 'pivot-less', un nuovo telaio reggisella e un nuovo monobraccio in alluminio con capriata di rinforzo, più rigido e leggero rispetto al precedente modello. Le sospensioni hanno escursione maggiorata (+25 mm la forcella e +28 mm il monoammortizzatore) per assicurare una maggiore luce a terra e quindi la capacità di affrontare in scioltezza anche percorsi sterrati impegnativi. L'ABS è di serie e tutto l'impianto frenante è di nuova concezione, con grossi dischi flottanti da 310 mm e potenzi pinze freno radiali a 4 pistoncini.

Il nuovo Crossrunner appartiene alla nobile stirpe delle V4 Honda, e in quanto tale porta in dote un leggendario divertimento di guida e uno stile inconfondibile. Ma non basta, perché grazie alla sua natura di 'Adventure Sports Tourer', anche comfort e praticità sono di altissimo livello. Infatti la sella del pilota è regolabile su due livelli di altezza e l'equipaggiamento è quanto di più raffinato si possa chiedere, con impianto luci Full-LED, indicatori di direzione a disattivazione automatica, strumentazione LCD con trip computer, manopole riscaldabili e attacchi valigie integrati nel codone.



3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

Concepito per il più puro divertimento di guida su strada ma adatto perfino agli sterrati impegnativi, il nuovo Crossrunner è inconfondibile anche nel design. Il frontale con gruppo ottico Full-LED dal forte impatto visivo, è il tema dominante di uno stile denominato 'rude raffinatezza' (*tough sophistication*), che mette al centro dell'attenzione l'esuberanza del motore V4 da 800cc.

Le linee dinamiche delle sovrastrutture traggono ispirazione dal top di gamma dei crossover Honda, il favoloso Crosstourer con motore V4 da 1200cc. Il compatto cupolino del nuovo Crossrunner, con spoiler anteriore, sovrasta il corto parafango donando slancio visivo da qualsiasi punto di osservazione. Il largo manubrio è il perfetto complemento all'ampio spazio riservato a pilota e passeggero, mentre il codino, con maniglioni e attacchi valigie integrati, e il rastremato puntale sdoppiato, completano un design progettato per durare nel tempo.

L'altezza della sella è regolabile su due posizioni, 815 o 835 mm, ed ha un'imbottitura più spessa, in modo che piloti di ogni statura possano trovare la postura ideale e il giusto comfort. Inoltre, grazie alla sagomatura più snella nell'area frontale, è sempre facile toccare saldamente con entrambi i piedi al suolo. In termini di manovrabilità e controllo il nuovo Crossrunner non teme paragoni. La visibilità è eccellente e il nuovo manubrio biconico in alluminio da 683 mm di larghezza, montato su resistenti risers, permette di aggredire anche le svolte cittadine più strette o i percorsi di montagna più tortuosi con grande sicurezza e padronanza.

Tra le dotazioni di serie il nuovo Crossrunner prevede anche gli indicatori di direzione a disattivazione automatica. Il pilota, dopo aver attivato la "freccia" per svoltare o cambiare corsia, non deve ricordarsi di disattivarla, perché grazie ai sensori dell'ABS la centralina riconosce quando la svolta o il cambio di corsia sono terminati, spegnendo il corrispondente indicatore di direzione.

Sempre di tipo completamente digitale e con schermo LCD, la strumentazione del Crossrunner 2015 è completamente nuova e vanta l'accattivante illuminazione 'negativa', che ne massimizza la visibilità anche in condizioni di piena luce. Il pilota ha sempre tutto sotto controllo grazie alla grande quantità di informazioni offerte: tachimetro numerico, contachilometri con due parziali, contagiri a barre, livello benzina con spia riserva, temperatura liquido di raffreddamento e temperatura esterna, orologio, trip computer per i consumi, marcia inserita, stato del controllo di trazione con spie di attivazione, livello regolazione delle manopole riscaldabili. Infine, anche il nuovo Crossrunner adotta la chiave compatta di ultima generazione che ne aumenta la sicurezza e affidabilità, ispirando anche un maggior senso di elevata finitura.

Anche le livree sono state definite con il chiaro obiettivo di ispirare quella "rude raffinatezza" che caratterizza il nuovo Crossrunner. Tutte le parti meccaniche sono verniciate in Light Silver, mentre i coperchi del motore e le ruote prevedono un'accattivante finitura in Matt Black che esalta il contrasto con le parti monocromatiche delle sovrastrutture. Le varianti cromatiche sono tre:

- Candy Arcadian Red
- Matt Gunpowder Black Metallic
- Pearl Glare White



3.2 Telaio

Agilità e maneggevolezza rappresentano l'elemento chiave della filosofia Crossrunner, una moto pensata per trovarsi a suo agio sia sui passi alpini che nelle trafficate strade cittadine. Per questo motivo i progettisti hanno messo a punto un assetto specifico, con sospensioni ad escursione maggiorata (l'altezza da terra sale a 165 mm) capaci di incassare i fondi dissestati e al tempo stesso offrire rigore alle alte velocità e dove la precisione di guida è essenziale per trarre il massimo divertimento dal percorso.

La forcella telescopica a cartuccia HMAS (Honda Multi Action System) con steli da 43 mm è regolabile nel precarico molla e nell'estensione idraulica, così come il monoammortizzatore HMAS (pratico da regolare grazie al pomello esterno), fissato tramite leveraggio progressivo Pro-Link al nuovo monobraccio Pro-Arm in alluminio con capriata superiore di rinforzo, una combinazione unica di stile e funzionalità.



Tutto nuovo anche l'impianto frenante, con dischi flottanti anteriori da 310 mm, potenti pinze ad attacco radiale e 4 pistoncini, e disco posteriore da 256 mm con pinza 2 pistoncini. Il sistema antibloccaggio ABS a due canali è di serie e offre un'eccezionale contributo alla sicurezza attiva di guida: sui fondi asciutti e regolari interviene solo in caso di effettiva necessità, e al contempo regala una piacevole sensazione di sicurezza in caso di strada sporca o bagnata, dove l'aderenza diviene precaria.

Sulle nuove bellissime ruote a 12 razze, realizzate per pressofusione fine (FDC, Fine Die-Cast) sono montati pneumatici sportivi ribassati con disegno on/off, nelle misure 120/70 R17 (58V) all'anteriore e 180/55 R17 (73V) al posteriore.

Contribuisce in maniera sostanziale all'irreprensibile comportamento dinamico del nuovo Crossrunner, il suo celebre telaio a doppio trave in alluminio con sezione a tripla camera, del tipo 'pivot-less', quindi con monobraccio influcrato direttamente sul carter motore. Ad esso è fissato un nuovo telaietto reggisella in alluminio, leggero e resistente, dotato di attacchi incorporati per le valigie laterali.

Le misure geometriche della ciclistica sono improntate all'agilità, senza mettere in secondo piano la stabilità necessaria ad una moto progettata per affrontare anche lunghi viaggi, a pieno carico e ad alta velocità: l'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 26,5°; l'avancorsa è di 103 mm e l'interasse misura 1.475 mm. Il peso in ordine di marcia e con il pieno di benzina (20,8 litri) è di 242 kg.

3.3 Motore

Così come la ciclistica è fondamentale per la guizzante dinamica del nuovo Crossrunner, lo è altrettanto il suo performante motore. La cilindrata effettiva è di 782cc e la collaudata architettura è a tutt'oggi quanto di più sofisticato si possa trovare su una crossover di cilindrata medio-alta. Il suo V4 di 90° con distribuzione VTEC a 16 valvole offre più coppia ai regimi medio-alti - con un picco di 75 Nm a 8.500 giri - e maggiore potenza ai regimi elevati, ben 106 CV a 10.250 giri/min, con la possibilità di allungare fino a 12mila giri, "eredità" della nobile stirpe di motori da corsa da cui deriva.

Come una sorta di "Dr. Jekyll and Mr. Hyde" del mondo a due ruote, anche il nuovo Crossrunner vanta il sofisticato sistema di distribuzione Honda Hyper VTEC. Esso prevede che fino a circa metà regime il motore lavori a 2 valvole per cilindro, in modo da massimizzare l'erogazione di coppia e la fluidità di marcia, passando poi al funzionamento a 4 valvole per cilindro superata la prefissata soglia di giri. La transizione da 8 a 16 valvole è lineare e tuttavia grintosa, con un apprezzabile cambio di carattere che rende ogni accelerazione un concentrato di pura adrenalina.

Alésaggio e corsa sono configurati a 72 x 48 mm con un rapporto di compressione di 11,8 : 1. Il sistema di iniezione elettronica Honda PGM-FI, con corpi farfallati da 36 mm, prevede mappature di nuova generazione che, pur in presenza di prestazioni globali decisamente sportive, hanno portato a un apprezzabile ottimizzazione dei consumi, ora pari a 18,8 km/l nel ciclo medio WMTC (autonomia di oltre 390 km). Merito anche del nuovo impianto di scarico, con andamento 4-2-1-1, che grazie alla maggiore compattezza permette al catalizzatore di raggiungere più rapidamente la temperatura di esercizio e quindi una grandissima efficienza nell'abbattere le emissioni inquinanti.

Rispetto al Crossrunner di precedente generazione, dotato di due radiatori laterali, il nuovo modello 2015 ha il sistema di raffreddamento del liquido refrigerante frontale, sdoppiato (una soluzione derivata dalla leggendaria RVF-RC45 superbike), che ha permesso di compattare l'ingombro trasversale rendendo la moto più facile da manovrare. Frontalmente si trova il condotto di aspirazione, posto sul lato superiore sinistro, che incanala un consistente flusso d'aria verso l'airbox.



Tra le novità del Crossrunner 2015 troviamo l'ultima versione dell'Honda Selectable Torque Control (HSTC) che, tramite i sensori dell'ABS, monitora la velocità di rotazione delle ruote e, in caso di slittamento, modula l'erogazione di coppia al fine di mantenere sempre un grip di sicurezza dello pneumatico posteriore con il fondo stradale. Tramite un comando sul semimanubrio sinistro, il sistema può essere impostato su due livelli di intervento (con indicazione sul cruscotto), dei quali il livello 2 è di default al momento dell'avviamento. Il livello 1 concede un intervento ridotto, ed è possibile anche escluderne l'azione completamente. In caso di intervento, una spia arancione "T" ad alta intensità lampeggia, mentre in caso di esclusione un'altra spia dedicata rimane accesa.



Tra gli aggiornamenti tecnici degni di nota vale la pena ricordare anche il nuovo motorino di avviamento, più piccolo e leggero ma ugualmente efficiente, e il generatore ad alta efficienza privo di magneti alle terre rare, che produce tutta l'energia necessaria ad alimentare i servizi di bordo, come le manopole riscaldabili o altri accessori eventualmente installati.

4. Accessori

Tra gli accessori originali Honda dedicati al nuovo Crossrunner è presente il 'quick shifter'. Azionato da un interruttore fissato alla leva del cambio e direttamente collegato alla ECU, rileva il passaggio alla marcia superiore e riduce istantaneamente l'iniezione di carburante ritardando al contempo l'accensione, in modo da non richiedere l'azionamento della leva della frizione. A differenza dei sistemi dedicati puramente all'uso estremo in circuito, il 'quickshifter' Honda può essere usato durante la guida normale, in ogni condizione, permettendo un'andatura più fluida su ogni percorso, e accelerazioni fulminee durante la guida sportiva a gas spalancato.

Per il nuovo Crossrunner 2015 è stata messa a punto una ricca gamma di accessori originali Honda, che quindi comprende:

- Cambio rapido 'quickshifter'
- Cavalletto centrale
- Kit presa 12 V
- Portapacchi posteriore
- Bauletto da 45 litri in tinta
- Bauletto da 31 litri in tinta
- Valigie laterali in tinta da 29 litri
- Protezioni tubolari
- Set luci fendinebbia a LED
- Parafango posteriore a filo ruota
- Allarme antifurto
- Borse interne per bauletto e valigie laterali
- Antifurto meccanico a U



5. Specifiche tecniche

MOTORE	
Tipo	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi, 16 valvole, raffreddato a liquido (DOHC)
Cilindrata	782cc
Alesaggio x Corsa	72 x 48mm
Rapporto di compressione	11,8 : 1
Potenza massima	78 kW (106 CV) @ 10.250 giri/min
Coppia massima	75Nm @ 8.500 giri/min
Capacità totale olio	3.9L
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	20,8 litri
Consumo di benzina	18,8 km/l (ciclo medio WMTC)*
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V/11AH (YTZ-12S)
Potenza Alternatore ACG	427W
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco a molle in bagno d'olio
Cambio	A 6 rapporti
Trasmissione finale	A catena con O-ring
TELAIO	
Tipo	A diamante, doppio trave in alluminio, "pivot-less"

CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	2.190 x 870 x 1.360 mm
Interasse	1.475mm
Inclinazione canotto di sterzo	26,5°
Avancorsa	103 mm
Altezza sella	835 / 815 mm
Altezza da terra	165 mm
Peso in o.d.m. e con il pieno	242 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica a cartuccia HMAS da 43mm, regolabile nel precarico molla in continuo e in estensione idraulica su 10 posizioni, escursione 131 mm, corsa 145 mm
Posteriore	Pro-Link con monoammortizzatore caricato a gas HMAS, regolabile nel precarico molla con manopola su 35 posizioni e in estensione idraulica in continuo, escursione 148 mm
RUOTE	
Anteriore	A 10 razze in alluminio pressofuso
Posteriore	A 10 razze in alluminio pressofuso
Cerchio anteriore	17M/C x MT3.5
Cerchio posteriore	17M/C x MT5.5
Pneumatico anteriore	120/70 R17 (58V)
Pneumatico posteriore	180/55 R17 (73V)

FRENI	
Tipo	A disco, con ABS a 2 canali
Anteriore	Dischi flottanti da 310 x 4,5 mm con pinze radiali a 4 pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco da 256 x 6 mm con pinza a 2 pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
LUCI ED EQUIPAGGIAMENTO	
Cruscotto	Tipo digitale LCD, con: indicatore livello carburante, trip computer, indicatore temperatura liquido di raffreddamento, indicatore marcia inserita, indicatore riscaldamento manopole, indicatore temperatura ambiente, orologio, tachimetro, contakm con due parziali, contagiri
Sistema di sicurezza	HISS
Impianto luci	Full-LED

* 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.