

EXTREME MAKEOVER

Sotto le linee appuntite della nuovissima crossover Honda si nasconde la VFR. Della sport-touring però resta ben poco: la ciclistica e il motore sono sempre quelli ma la guida e il carattere appartengono alla nuova generazione

di Aldo Ballerini, foto Thomas Maccabelli

Per realizzare la Crossrunner i progettisti Honda non hanno seguito il classico (inutilmente complicato) percorso di disegnare un'enduro per poi convertirla alla strada. Sono invece partiti da una moto stradale alla quale hanno poi conferito i tratti estetico-funzionali tipici delle nuove maxi on-off: forma atletica, manubrio alto, posizione di guida eretta, attitudine al divertimento e ai viaggi.

Sotto il becco da delfino-che-salta, SUV, moto d'acqua... - i designer dicono di essersi ispirati a queste immagini - si nasconde infatti la VFR, l'ultima versione della fortunatissima sport-touring Honda, una moto veloce, di nuova concezione nonostante l'età (la versione attuale è nata nel 2002) e ricca di tecnologia. La Crossrunner è stata la moto più importante presentata dalla Honda per quest'anno, e proprio per questo motivo sarebbe stato più interessante se si fosse trattato di un modello inedito, magari arricchito con una (nuova) chicca tecnologica-elettronica che oggi è molto di

centro
prove
e servizi

IDENTIKIT

Cilindrata	782 cc
Potenza massima*	93,95 CV
Accelerazione 0-400 m*	11,601 sec
Velocità massima*	207,6 km/h
Peso a vuoto*	224,0 kg
Prezzo c.i.m.	11.190 euro

*Dati rilevati strumentalmente





moda. Invece sotto le linee affilate si nasconde una ciclistica e una meccanica che già conosciamo a memoria, e che quindi non ci stuzzica la curiosità. E così si apre una facile via alle critiche.

Prima guidare, poi giudicare

Da spettatori è comodo emettere sentenze sulla Crossrunner-VFR, ma prima della condanna definitiva vi suggeriamo di provarla; fino a luglio è ancora possibile partecipare ai demo ride, prenotatevi su www.hondaitalia.com. La nuova tuttofare Honda merita una sgroppata: oltre a farci divertire ci fa anche capire quanto lavoro è stato fatto sulla messa a punto della ciclistica e del motore. Per un'ulteriore verifica abbiamo messo a confronto diretto le due moto, e il risultato ci ha davvero sorpresi. La nuova Cross è molto diversa dalla sport-touring, ma talmente diversa che si stenta a credere che si tratti della stessa ciclistica mentre il motore, pur migliorato nell'erogazione, mantiene lo stesso carattere.

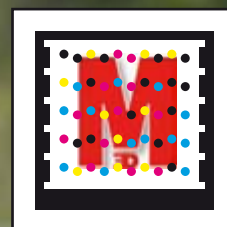
Questo risultato ci ha stimolato la curiosità: com'è possibile che le due moto con lo stesso telaio, le stesse quote ciclistiche e le stesse sospensioni siano così diverse? Allora ci siamo informati sulle modifiche tecniche e abbiamo fatto due chiacchiere con chi ha guidato i prototipi, trovando qualche informazione interessante...

OGGI SI CAMBIA STILE
La Crossrunner, in primo piano, costruita sulla base tecnica della VFR, sullo sfondo. La ciclistica, e il motore sono gli stessi ma sono stati sottoposti a un profondo make-up, per assecondare i gusti e l'attitudine della nuova destinazione, in cui la nuova Honda assume l'identità di un SUV a due ruote: comodità e manubri alti, anche per la guida su strada.

Quanto vale la distribuzione del peso

Le due moto hanno quindi la stessa ciclistica, non cambiano l'inclinazione del canotto e dell'interasse e resta pressoché invariata anche l'avancorsa, c'è solo un millimetro di differenza dovuto al nuovo assetto delle sospensioni. Queste sono identiche, ma regolate in modo diverso: la moto è più alta di circa 10 mm, e poi cambiano l'idraulica della forcella (ottima, a steli tradizionali e con cartuccia), le regolazioni del mono e il relativo leveraggio Pro-link, modificato per alzare la moto. È stata poi rivista la posizione di guida, grazie al riposizionamento del manubrio più in alto (151 mm) e arretrato (96 mm); non cambiano invece la distanza tra le pedane e la sella, che risulta più distante dal suolo a causa del nuovo assetto rialzato. Anche la sostituzione del doppio terminale di scarico da sotto la sella alla parte bassa della moto ha un effetto importante, poiché si abbassa il peso e si sposta in posizione più centralizzata.

L'ultimo tocco alla dinamica arriva dalle nuove coperture, le Pirelli Scorpion Trail. Non fatevi inganmare dai tasselloni in stile fuoristradistico, queste gomme sono delle brillanti stradali travestite, con la struttura delle sportive, il battistrada a due mescole, dura al centro per il chilometraggio e soffice ai lati per il grip e il



Inquadrate questo tag con il telefonino e godetevi il filmato

disegno atto a favorire l'appoggio in piega. Per di più queste coperture sono state messe a punto proprio per conferire brillanti doti dinamiche nella guida stradale e cittadina, con particolare attenzione alla stabilità e alle prestazioni in frenata (occhio cioè alla sicurezza).

Così descritte queste modifiche sembrano semplici e poco influenti, ma non è così: prima di tutto non sono affatto semplici perché non è facile trovare il giusto compromesso tra agilità e sicurezza e poi, come accennato, l'effetto ottenuto va ben oltre le più rosee aspettative.

Anche il motore cambia schiena

Le modifiche apportate al motore sono meno d'effetto, ma azzeccate come quelle della ciclistica. Il quattro cilindri a V di 90° della VFR è stato ritoccato per ammorbidire la risposta all'acceleratore e arrotondare l'entrata in coppia dovuta al passaggio dalle 2 alle 4 valvole. Il tangibile effetto ottenuto è frutto di una serie di interventi che hanno coinvolto la respirazione, rivista adottando cornetti più stretti e lunghi, il nuovo impianto di scarico, ora 4-in-2-in-1 con un solo catalizzatore, spostato in basso, e la gestione VTEC delle valvole, rivista per ammorbidire il passaggio tra le due e le quattro valvole e accompagnata da nuove mappature dell'iniezione e dell'accensione. Il risultato si vede

TRASFORMIAMOLA PER VIAGGIARE

La Crossrunner si può completare con alcuni accessori originali Honda; tra questi le proposte più mirate sono quelle dedicate al turismo. Caldamente raccomandato è il parabrezza rialzato (+ 12,6 cm), quello di serie è davvero minimo, da completare con i deflettori laterali; per viaggiare ci sono poi da aggiungere le motovaligie - le laterali (29 litri l'una) e il bauletto posteriore (31 litri) con il poggiaschiena per il passeggero e le comode borse interne - le manopole riscaldate e il cavalletto centrale.





bene nel grafico del banco: le nuove curve sono ben più regolari di quelle della VFR, che come vedremo ha anche una risposta più secca all'acceleratore.

Queste modifiche hanno fatto perdere qualche CV in alto, ma le prestazioni in sostanza restano le stesse della VFR. La cosa difficile è confrontarle con le rivali di categoria, visto che la categoria Crossrunner non c'è. A questa apripista abbiamo allora affiancato la Multistrada, decisamente più potente, e la datata TDM la moto che più si avvicina a questo nuovo concetto. Nella tabella delle prestazioni a confronto vediamo che la Honda si colloca a metà strada tra le due antagoniste, con uno scarto notevole solo nella velocità di punta. Questo si spiega facilmente: la Casa ha limitato la velocità massima in quinta e in sesta a poco più di 200 km/h, una scelta prudenziale che un po' ci disturba ma che ragionando non possiamo che condividere.

La sicurezza in primo piano

Nello sviluppo dei pneumatici la prima specifica riguardava la stabilità e la frenata, la velocità massima è limitata a 200 km/h e c'è di serie il sistema Honda C-ABS: l'obiettivo primario della Crossrunner è quindi la sicurezza. In questo senso un contributo molto importante arriva proprio dall'articolato sistema di frenata integrale. È attivata solo dal freno posteriore: il pedale agisce sulla pinza posteriore e sul pistoncino centrale della pinza anteriore destra, e il bilanciamento della potenza è gestito da una valvola di controllo montata fra la pompa del freno posteriore e la relativa pinza. Quando la pressione

FRENATA TOTALE

In questa foto, gli elementi dell'eccellente sistema frenante. Si notano la ruota fonica dell'ABS e il tubo idraulico dedicato al solo pistoncino centrale. Questo è azionato dal pedale del freno assieme alla pinza posteriore; un ripartitore di pressione dosa la forza frenante in relazione alla forza applicata sul comando.

sul pedale è leggera, la maggior parte della forza frenante viene concentrata sulla ruota posteriore, con un minimo interessamento del freno anteriore; il bilanciamento è ben diverso in occasione di frenate improvvise: in tal caso, il sistema genera un ideale equilibrio fra l'anteriore ed il posteriore, garantendo un'azione della massima efficacia. Questo sistema, coadiuvato dall'ABS, rende la Crossrunner sicurissima in frenata.

In movimento: arriva la leggerezza

La Crossrunner non è leggerissima - la Honda dichiara infatti (onestamente) un peso in ordine di marcia col pieno di 240 kg. A motore spento questi chili si gestiscono agevolmente, perché il manubrio ampio facilita le manovre, e addirittura calano drasticamente appena ci si muove. Tra il manubrio ampio, la posizione di guida eretta e le modifiche alla ciclistica l'avantreno è talmente leggero che pare sfiorare il suolo. In città questa caratteristica permette di disimpegnarsi da qualsiasi situazione in un baleno, e dopo qualche minuto svanisce pure la sensazione di limitata consistenza che si avverte soprattutto nelle svolte più lente.

ECCO COSA C'È SOTTO (RIVISTO E CORRETTO)

Sotto la carenatura a delfino della Crossrunner si cela la solida struttura della VFR (in questa foto): telaio a doppio trave in alluminio con giunzione del forcellone "pivotless" (il monobraccio è infulcrato nel motore). I radiatori laterali nascondono il V4 VTEC, rivisto nella distribuzione e nella respirazione. La ciclistica è stata rinnovata nella distribuzione dei pesi, nel setting delle sospensioni e l'altezza dal suolo. Gli interventi non sono radicali, gli effetti sì.



Il bello arriva poi appena ci si lascia la periferia alle spalle. Sul misto la Crossrunner condotta con delicatezza conquista per la facilità di danzare tra una curva e l'altra, per la naturalezza con cui segue la strada e per la sicurezza che evidenzia in tutte le condizioni, compreso sull'asfalto più disastrato, che filtra con grande efficacia assicurando stabilità e comfort.

Belle sensazioni, ma il feeling con il vispo avantreno non è immediato, e questo è dovuto alla posizione di guida eretta che non permette di caricarlo efficacemente e alle pedane, che essendo arretrate e vicine alla sella (scomoda eredità della VFR, della quale mantengono la posizione) non offrono un comodo appiglio per puntare gli stivali come si vorrebbe. Per iniziare a rilassarsi e godersi le qualità della Crossrunner basta avere una ventina di chilometri di pazienza. Lasciata correre, entrando in curva più velocemente e senza timori vien fuori così il suo lato migliore: all'agilità e alla precisione associa infatti una spettacolare tendenza a chiudere la curva, permettendo di tenere un passo decisamente sportivo.

Oltre all'invidiabile equilibrio questo risultato è frutto dell'ottimo lavoro delle sospensioni. Che riescono ad essere morbide per scorrere bene sulle escursioni assorbendo anche le buche stradali più insidiose ma allo stesso tempo abbastanza sostenute per assecondare la guida sportiva e garantire la stabilità.

Il senso del VTEC

Il rinnovato V4 è uno splendido motore stradale che conquista per una serie di motivi. Prima di tutto per la confidenza dell'erogazione: è sempre pronto ma mai brusco, con il passaggio dalle due alle quattro valvole fluido che distingue la fascia turistica da quella sportiva.

A CONTI FATTI



PREGI

- Design e concetto nuovi
- Agilità e guida sul misto
- Frenata integrale e ABS

DIFETTI

- Posizione di guida
- Protezione aerodinamica
- Plastiche scooteristiche



FACCIA A FACCIA RIVELATORE

A destra: agile e precisa la Crossrunner sul misto dà il meglio di sé. Nel confronto diretto la VFR sembra un'anziana turistica; il motore è brillante ma la guida e l'impostazione in sella risentono del peso degli anni. In queste foto, alcuni istanti della prova sul gradevolissimo misto delle colline parmensi (la strada si imbecca passando davanti al Cicuito di Varano De' Melegari).





A passeggio si usa da 4.000 a 7.000 giri/min; se invece si vuole spingere si va dagli 8.000 in su, dove ai CV si associa anche la nuova voce dell'aspirazione, più forte e grintosa. Il cambio è eccellente, morbidissimo, preciso e dalla corsa corta, i rapporti sono giustamente spazati.

Tutto perfetto quindi, con bassi regolari, medi discreti e un brillante allungo. È quindi perfetto per chi vuole una moto dal carattere facile, che non impone i guanti di velluto per controllare il gas. Allo sportivo invece, un pizzico di sale ai medi non guasterebbe. Il lavoro nella configurazione due valvole è brillante ma non da brivido, e quindi a nostro parere il più importante vantaggio di questa complicata distribuzione non è la maggiore coppia ma la docilità dell'erogazione e, cosa gradita, il contenimento del consumo (andando a spasso su strada si sfiorano i 20 km/litro...).

Nella guida sul misto la Crossrunner gioca un'altra carta vincente: la frenata. L'anteriore lavora molto bene, potente e non aggressivo, ma lo spettacolo vero arriva dal posteriore. La frenata combinata distribuisce le forze tra i due assi in modo esemplare, e per di più ha il grande vantaggio di essere controllata dall'ABS: si può usare anche in curva per recuperare



**GUIDA SÌ,
POSIZIONE NO**
Alessandro Casolari ci ha messo a disposizione la sua VFR (2006, perfettamente a punto) per questa prova. *"Nella guida - ha detto - non c'è paragone, ma la posizione in sella per me è troppo seduta. Io preferisco i manubri bassi".*

un ingresso un po' garibaldino, e se dovesse scappare una pestata troppo nervosa, niente paura, l'antibloccaggio sistema tutto.

VFR: un salto nella storia

Insomma, sul misto con la Crossrunner è divertentissima; del resto ricordandoci la VFR non poteva essere altrimenti, infatti la ricordiamo grintosa, divertente, agile e precisa. Oggi ci piacerebbe verificare questi ricordi in un veritiero confronto diretto, e per far questo abbiamo cercato una VFR in ottimo stato tra i nostri lettori (ora non è più a listino). Beh, senza offesa, Alessandro, ma tra la tua sport-touring e la nuova crossover ci passano dei secoli. Scesi dalla nuova e saliti sulla vecchia la prima curva è stata un trauma: la VFR proprio non ne voleva sapere di voltare, vuole essere presa per mano e spinta dentro la curva. Poi in uscita non chiude e resta riottosa pure nei cambi di direzione, abbandonando contro voglia la linea impostata. Anche il motore è di un'altra era: è più cattivo ma ha anche un noioso chiudi-apri e il passaggio dalle due alle quattro valvole è uno scalino. Altro che divertimento, rispetto la Crossrunner guidare la VFR è una vera faticaccia. ■

IN 100 PAROLE

Non si sa come fanno, ma le Honda sono note da sempre per essere immediate. Ci sali su, fai 20 metri e dici: *ma io questa l'ho già guidata*. Non è così per la Crossrunner, per sentirla mia ci ho messo qualche curva in più. Per me l'avantreno è troppo leggero. Poi sul misto ho risolto il problema: ho scoperto che se spingi ed entri in curva deciso la CR ti asseconda alla grande, anzi, chiude la traiettoria ancora meglio. Altre cose oltre la media sono il freno posteriore e il cambio, mentre il motore non mi entusiasma, nella fascia a due valvole mi mancano un po' i medi.



TESTER E ABBIGLIAMENTO

COLLAUDATORI: Alessandro Perelli (178 cm - 65 kg), Aldo Ballerini (186 cm - 83 kg), Fabrizio Dall'Ovo (175 cm - 76 kg).

ABBIGLIAMENTO UTILIZZATO: caschi HJC, LS2; giacca Spidi e Alpinestars; guanti Richa e Dainese; stivali Dainese e Diadora.



LA CROSSRUNNER IN NUMERI

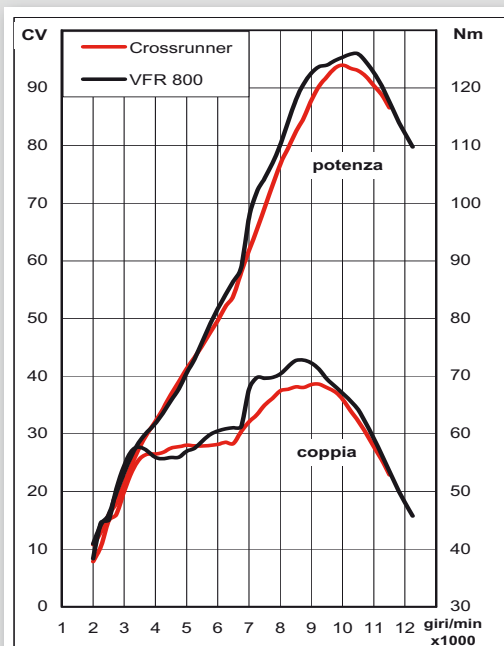
I RISULTATI RILEVATI

A CONFRONTO CON LE CONCORRENTI

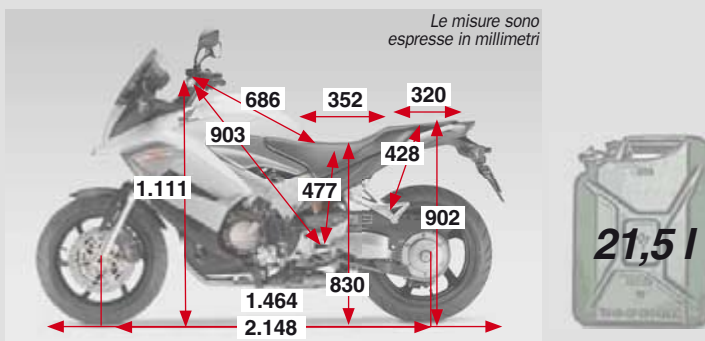
Modello	cc	Cilindri	Pot. CV/giri	Coppia Nm/giri	V. max km/h	Acc. (s)	Rip. (s)	Frenata (m)	Peso (kg) - %	Prezzo c.i.m.
Ducati Multistrada 1200	1.198	2	136,34-9.000	111,6-7.500	246,4	10,803	12,302	33,9-10,7	219 (49-51)	14.900
Honda Crossrunner	781,7	4	93,95-10.000	68,63-9.250	207,6	11,601	5,442	33,3-10,7	224,0 (48-52)	11.190
Yamaha TDM 900	897	2	71,93-7.250	75,77-5.750	212,3	12,465	5,380	-	219,0 (48-51)	9.490

Potenza e coppia sono misurate alla ruota. L'accelerazione è sulla distanza di 400 m. La ripresa è relativa al 90-130 km/h in ultima marcia. Le frenate (con ABS inserito) sono da 90 e da 50 km/h.

AL BANCO DINAMOMETRICO



Le curve del V4 del crossrunner correggono alcuni punti critici dell'unità della VFR. La flessione a cavallo dei 4000-5000 giri/min è eliminata ed è stato ammorbidito il passaggio dalle due alle quattro valvole attuato dal VTEC. Queste migliorie, accompagnate a una risposta più regolare all'acceleratore, "costano" meno di 2 CV di picco ma circa 5 di media dai 7000 ai 9000 giri/min.



I VALORI AL BANCO

* dato dichiarato

Potenza max all'albero (*101,9 CV a 10.000 giri):	102,98 CV a 10.000 giri
Potenza max alla ruota	93,95 CV a 10.000 giri
Coppia max all'albero (*72,8 Nm a 9.500 giri):	75,22 Nm a 9.250 giri
Coppia max alla ruota	68,63 Nm a 9.250 giri
Potenza specifica all'albero:	131,73 CV/litro
Vel. media pistone (regime potenza max):	16,00 m/s
Pressione media eff. albero (regime coppia max):	12,33 kg/cm ²
Rapporto peso/potenza alla ruota:	2,38 kg/CV

LE PRESTAZIONI

ACCELERAZIONE	100	200	300	400
Tempo (s)	5,041	7,524	9,653	11,601
Velocità (km/h)	127,7	159,1	178,4	190,3

RIPRESA (da 50 km/h)	100	200	300	400
Tempo (s)	5,212	8,702	11,562	14,090
Velocità (km/h)	89,4	116,4	135,2	149,3

CONSUMI RILEVATI	
Consumo urbano:	15,8 km/litro
Consumo extraurbano:	16,7 km/litro
Consumo a 130 km/h:	19,5 km/litro

PROVE STRUMENTALI

Centro Prove e Servizi via don Luigi Sturzo, 20016 Pero (MI). Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri FE 600 - SD e FA 50/30, banco Dynojet, catene Regina. Prove strumentali: Pista Pirelli di Vizzola Ticino, strumentazione V-Box Racelogic e MCDR Leane

DATI TECNICI DICHIARATI

Motore: quattro cilindri a V di 90°, 4 tempi, raffreddamento a liquido, distribuzione doppio albero a camme in testa, 4/2 valvole per cilindro comandate dal sistema VTEC, alesaggio per corsa 72x48 mm, cilindrata 782 cc, rapporto di compressione 11.6:1, potenza massima 74,9 kW (101,9 CV) a 10.000 giri/min, coppia max 72,8 Nm a 9.500 giri/min.
Alimentazione: iniezione elettronica PGM-FI, corpi farfallati di 36 mm di diametro, capacità del serbatoio del carburante 21,5 litri.
Accensione: elettronica digitale;
Avviamento: elettrico.
Impianto elettrico: batteria 12V-11Ah.
Trasmissione: rapporto primaria 1,934 (64/33), finale a catena, rapporto 2,687 (43/16).
Cambio: a 6 marce; valore rapporti: in

prima 2,846 (37/13), in seconda 2,062 (33/16), in terza 1,578 (30/19), in quarta 1,291 (31/24), in quinta 1,111 (30/27), in sesta 0,965 (43/16).
Frizione: multidisco in bagno d'olio, comando idraulico.
Telaio: a doppio trave in alluminio, inclinazione del canotto di sterzo 25,5°, avancorsa 96 mm.
Sospensioni: anteriore forcella telescopica tradizionale a cartuccia con steli da 43 mm, regolabile nel precarico, corsa 108 mm; posteriore monobraccio in alluminio con monoammortizzatore a gas HMAS regolabile nel precarico su 7 posizioni e nell'idraulica in estensione, corsa 119 mm.
Ruote: cerchi in lega, anteriore 3,50x17" posteriore 5,50x17" pneumatici Pirelli Scorpion

Trail 120/70-17" anteriore, 180/55-17" posteriore.
Freni: anteriore doppio disco da 296 mm con pinze a 3 pistoncini, posteriore disco singolo da 256 mm con pinza a due pistoncini. Sistema C-ABS di serie, il pedale del freno posteriore agisce anche su una pinza dell'anteriore.
Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.130, interasse 1.464, larghezza 799, altezza 1.243, altezza sella 816, peso in ordine di marcia con serbatoio pieno 240,4 kg.
Gamma colori: bianco, nero, rosso.
Inizio vendite: già in vendita.
Garanzia: 2 anni.
Prezzo: 11.190 chiavi in mano