

## HONDA CROSSTOURER 2016

### HONDA CROSSTOURER TRAVEL EDITION 2016

Data del comunicato stampa: 22 ottobre 2015

Aggiornamenti modello: la 'Adventure Sports Tourer' con motore V4 da 1.237cc è ora omologata **Euro4** e riceve importanti aggiornamenti di allestimento ed elettronica: **parabrezza regolabile** con un pratico comando sul cupolino, **presa 12V** e versione con cambio DCT dotata del **sensore di pendenza** e della nuova **modalità S (Sport) a tre livelli**. C-ABS e HSTC (Honda Selectable Torque Control) sono come sempre di serie e la nuova **livrea bicolore con 'candy prominence red'** ne esalta il look sofisticato. Il VFR1200X Crosstourer 2016 è disponibile anche in allestimento Travel Edition.



#### Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Crosstourer Travel Edition
5. Accessori
6. Caratteristiche tecniche

## 1. Introduzione

Lanciato come model year 2012, il Crosstourer si è ben presto imposto all'attenzione degli appassionati per le sue eccezionali caratteristiche tecniche e dinamiche. Il team di sviluppo guidato da Yosuke Hasegawa (Large Project Leader) mirava a creare una moto che trasmettesse al pilota tutto il senso della sfida e dell'avventura.

Grazie al potente motore V4 di derivazione VFR1200F, il Crosstourer combina le caratteristiche delle tourer sportive a quelle delle moto off-road, dotate di sospensioni a lunga escursione e posizione di guida eretta, offrendo grande manovrabilità e padronanza della moto in ogni situazione.

Il motore del Crosstourer - un poderoso V4 dalla coppia eccezionale e dall'elasticità esemplare - equipaggia anche la versione con cambio sequenziale a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission), una scelta assolutamente in sintonia con lo spirito pionieristico del Crosstourer, che mette così a disposizione del pilota tutta l'efficacia della gestione elettronica del cambio in modalità automatica, e tutta la libertà della funzionalità manuale con i pratici comandi al manubrio.

Equipaggiato di serie con il controllo di trazione a 3 livelli HSTC (Honda Selectable Torque Control) il Crosstourer è inoltre al top in termini di sicurezza attiva di guida, anche grazie al sistema di frenata combinata con antibloccaggio C-ABS.

Ecco perché il Crosstourer impone nuovi standard nel segmento delle moto "adventure": un'eccezionale combinazione fra le prestazioni del motore V4, le più avanzate tecnologie per massimizzare sicurezza e piacere di guida e una ciclistica sovrappiù con telaio in alluminio e sospensioni regolabili.

## 2. Panoramica del modello

Il Crosstourer 2016 mantiene le prerogative tecnologiche che ne hanno decretato un grande apprezzamento da parte del pubblico di tutta Europa.

L'HSTC - HondaSelectable Torque Control - a 3 livelli di intervento, tra i quali scegliere in base alle condizioni del fondo stradale e del proprio stile di guida, è il sistema che impedisce il pattinamento della ruota posteriore in accelerazione, modulando la coppia erogata per mantenere sempre un facile e sicuro controllo.

Gli indicatori di direzione a disattivazione automatica sono del tipo intelligente in quanto l'impulso di spegnimento viene inviato dalla centralina in base alle situazioni di guida. Al di sotto di una certa velocità calcolando quando la svolta è terminata, nel caso di sorpassi o immissioni su strade rettilinee, dopo un opportuno lasso di tempo basato anche sulla distanza percorsa.

L'ottimo successo di vendite in tutta Europa del Crosstourer in versione DCT testimonia quanto l'eccellenza del cambio a doppia frizione sia stata apprezzata dal pubblico degli appassionati. Il **model year 2016** si avvantaggia del nuovo sviluppo apportato al software di gestione, che implementa la **modalità S (Sport) a tre livelli**, che ne rende l'uso ancora più intuitivo ed equilibrato.

Tra le altre novità del Crosstourer 2016, l'omologazione **Euro4** e l'equipaggiamento con **presa a 12V** di serie.

Il tocco finale è la **nuova colorazione a doppia tonalità Candy Prominence Red** disponibile anche per l'allestimento Travel Edition.

### **3. Caratteristiche principali**

#### **3.1 Motore**

Il Crosstourer 2016 – ora con omologazione **Euro4** - è una moto progettata per trasmettere al pilota la sensazione che non ci sia nulla di impossibile: nessun viaggio è troppo lungo o troppo impegnativo, nessuna strada o superficie è proibitiva. Un contributo decisivo a questa percezione di grande sicurezza arriva dal motore V4 Honda da 1.237 cc, configurato in declinazione 'Adventure Sports Touring' per offrire grande potenza e coppia inarrestabile.

La configurazione V4 Honda è compatta sia in senso longitudinale che trasversale, riduce la sezione frontale ed è determinante per la centralizzazione del baricentro e la massimizzazione della maneggevolezza. Il motore si distingue per la bancata posteriore con i cilindri ravvicinati, in modo da massimizzare la snellezza della zona mediana della moto. Parallelamente, le testate sfruttano la tecnologia Unicam Honda, derivata dalle vincenti monocilindriche CRF della gamma motocross. Questo sistema di distribuzione impiega una configurazione monoalbero a camme in testa che riduce le dimensioni e il peso delle testate dei cilindri, ottimizzando la forma della camera di combustione a vantaggio delle prestazioni. La versione con cambio tradizionale dispone di frizione con sistema antisaltellamento.

Il **motore V4** del Crosstourer ha un angolo di 76° fra le due bancate e l'albero a gomiti con fasatura dei perni di 28°, quindi a scoppi irregolari, per eliminare le vibrazioni e fornire una favolosa erogazione di coppia e potenza. Con questa configurazione non è necessario un contralbero antivibrazioni, che avrebbe assorbito potenza, mentre è garantita un'erogazione fluida e una spinta eccezionale a qualsiasi regime. Un motore infaticabile, dolce nell'uso quotidiano e grintoso quando serve, capace di percorrere migliaia di chilometri tutti d'un fiato lasciando al pilota solo un immenso piacere di guida.

L'alimentazione è ad iniezione elettronica Honda PGM-FI, con corpi farfallati da 44mm e comando del gas 'Throttle-by-wire'. I valori di potenza e coppia sono al top della categoria, con 95 kW (**129,2 CV**) a **7.750 giri/min** e **126 Nm a 6.500 giri/min**.

Il Crosstourer è dotato del controllo di stabilità 'Honda Selectable Torque Control' (HSTC), impostabile su 3 livelli di intervento e disattivabile. Il sistema monitora costantemente la velocità della ruota anteriore e posteriore nonché vari parametri del motore e la posizione delle valvole a farfalla. Quando rileva variazioni che potrebbero implicare un'imminente slittamento della ruota motrice la potenza del motore viene momentaneamente ridotta combinando l'azione dell'iniezione con la modulazione delle valvole a farfalla attraverso il sistema 'Throttle-By-Wire'. Mano a mano che si riduce la differenza tra la velocità della ruota anteriore e di quella posteriore, il sistema passa alla sola modulazione delle valvole a farfalla. Ciò garantisce un controllo della trazione uniforme ed equilibrato, senza tagli dell'accensione che disturberebbero l'efficacia della guida.

Le modalità di funzionamento sono 3, dalla più conservativa per i fondi bagnati e a scarsa aderenza alla meno restrittiva per i percorsi offroad. La modalità intermedia è adatta a tutti gli altri utilizzi su fondi regolari e asciutti. La modalità in uso è segnalata tramite indicatore digitale sul cruscotto e il sistema può come sempre essere facilmente disinserito tramite l'apposito tasto sul fianco del cupolino.

### **3.2 Cambio sequenziale a doppia frizione DCT**

Il cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) è stato introdotto da Honda per la prima volta su una motocicletta nel 2010 sul VFR1200F, la “road sport” ad altissime prestazioni con motore V4 da 173 CV. Successivamente, con l'arrivo della serie NC (nelle versioni X, S ed Integra), è stato sviluppato il cambio DCT di seconda generazione, più compatto per via del motore di minore cilindrata. Il gradimento del pubblico europeo per questa sensazionale tecnologia, precedentemente prerogativa del solo mondo auto con le costosissime supercar di fascia premium, è stato tale che dalla sua nascita oltre il 50% delle moto Honda offerte in questa variante sono state acquistate appunto con cambio DCT.

Il cambio Honda DCT esalta il piacere di guida perché offre sia le sensazioni tipiche del cambio manuale sia quattro modalità totalmente automatiche. Il sistema sfrutta due frizioni coassiali: una per le partenze e quindi per la 1<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> marcia, l'altra per la 2<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup> marcia. Preselezionando la marcia successiva tramite la frizione non in uso, il sistema è in grado di innestare elettronicamente e in modo istantaneo le marce garantendo un cambio di rapporto sempre rapido, fluido e senza interruzione dell'erogazione. Queste qualità rendono la guida piacevolissima in ogni situazione, e particolarmente confortevole quando si viaggia con il passeggero.

Le tre modalità del cambio Honda DCT offrono tutta la flessibilità necessaria per assecondare i diversi stili di guida e per affrontare ogni percorso. La modalità Manuale (MT) permette di cambiare marcia agendo sulle apposite palette al manubrio, lasciando al pilota la scelta sul momento più opportuno per cambiare marcia, proprio come avverrebbe su una moto con tradizionale cambio manuale. La modalità automatica (AT) è disponibile in quattro funzionalità. Drive (D) è ideale per le andature turistiche, per i percorsi cittadini o le percorrenze autostradali, ed enfatizza inoltre l'efficienza nell'uso del carburante. **Sul rinnovato modello 2016 la modalità Sport (S) si articola su 3 livelli, 'S1', 'S2' ed 'S3'**, in ognuno dei quali, e in modo crescente, il motore sale maggiormente di giri prima di cambiare, e scala marcia con anticipo quando si rallenta, per un maggior freno motore.

Inoltre, sia in modalità D che nelle tre modalità S, è sempre possibile un intervento manuale se ritenuto necessario: è sufficiente agire sulle palette al manubrio della modalità MT. Il ritorno alla modalità automatica avviene al momento opportuno, per lasciare al pilota la libertà di affrontare una particolare situazione di guida, come un sorpasso o un tornante, nella marcia che preferisce, offrendogli al tempo stesso la comodità del ripristino della modalità automatica con cui stava procedendo.

Ma non basta. La centralina di gestione è ora in grado di riconoscere la pendenza ed adattare i regimi di cambio marcia sia in salita che in discesa, fornendo così sempre la spinta più adeguata o il necessario freno motore.

Come sempre, nella modalità "D", il sistema DCT rileva lo stile di guida del pilota e, in particolari condizioni, come per un sorpasso o semplicemente per un “prurito” sportivo, autoinstalla una mappatura intermedia dalla risposta più brillante, per disinserirla autonomamente appena il comportamento di guida si normalizza.

I vantaggi del cambio Honda DCT sono innumerevoli e innegabili. La gestione elettronica impedisce qualsiasi errore delle cambiate, ottimizza il regime di giri e massimizza l'efficienza dei consumi, inoltre aumenta durata e affidabilità del motore, in quanto le due frizioni lavorano alternativamente dimezzandone di fatto il deterioramento. Ecco perché il pubblico lo ha apprezzato fin da subito determinando il successo commerciale dei modelli che ne sono equipaggiati.

### **3.3 Ciclistica ed equipaggiamento**

Il telaio del Crosstourer è una struttura perimetrale in alluminio pressofuso a sezione alveolare. La tecnica di costruzione permette di ottenere un controllo molto preciso sul bilanciamento tra peso e rigidità di ogni parte del telaio. Il risultato è una maneggevolezza superba con un rassicurante senso di stabilità a qualsiasi andatura. Le misure geometriche prevedono inclinazione del cannotto di sterzo a 28°, avancorsa di 107 mm e interasse di 1.595 mm. La posizione di guida si avvantaggia di una sella posta a 850 mm di altezza sagomata in maniera da rendere agevole poggiare i piedi a terra.

Sviluppate appositamente per questo modello, le ruote a raggi tangenziali del Crosstourer sono state progettate per assorbire gli urti generati dalle strade più accidentate e dai percorsi fuoristrada. Grazie all'accoppiamento con le sospensioni a lunga escursione e agli pneumatici nelle misure 110/80-R19 all'anteriore e 150/70-R17 al posteriore, maneggevolezza e trazione sono eccellenti in qualsiasi contesto.

Le ottime qualità di guida del Crosstourer sono determinate anche dalle solide e ben controllate sospensioni. La rigida forcella telescopica rovesciata con steli da 43 mm di diametro garantisce un perfetto controllo, mentre il monoammortizzatore con architettura progressiva Pro-Link combina grande trazione con un ottimo assorbimento anche a pieno carico. Regolabili nel precarico molla e nel freno idraulico in estensione, sia la forcella che l'ammortizzatore permettono al pilota di impostare un assetto personalizzato in base alle proprie preferenze di guida.

Destinato alle lunghissime percorrenze e ai raid più impegnativi sulle strade e sugli sterrati di tutto il mondo, il Crosstourer adotta una affidabile e silenziosa trasmissione finale a cardano, unica nel suo genere in quanto del tipo a 'pivot disassato' e quindi senza asta di reazione.

Il potente impianto frenante del Crosstourer con dischi di grosso diametro e pinze anteriori a 3 pistoncini prevede il C-ABS, l'antibloccaggio che combina l'azione sul pedale del freno posteriore all'attivazione di parte dell'impianto anteriore, per rendere stabile e sicura la frenata a qualsiasi andatura e in ogni condizione di aderenza.

Per il 2016 la praticità d'uso e il comfort di guida sono stati ulteriormente migliorati con l'introduzione della **presa a 12V** e del **parabrezza regolabile**. Il meccanismo è semplice e di immediato utilizzo, basta una mano per spostare in su o in giù il plexiglas protettivo, anche indossando pesanti guanti invernali.

L'unica colorazione disponibile in Italia per il 2016 è il *Candy Prominence Red* a doppia tonalità, disponibile anche per l'allestimento Travel Edition.

### **4. Crosstourer Travel Edition 2016**

Anche per il 2016, alla versione standard del Crosstourer, si affianca il Crosstourer Travel Edition, che oltre al già ricchissimo equipaggiamento di serie prevede:

- Top box (può contenere un casco integrale)
- Valigie laterali da 35 litri (dx) e 39 litri (sx)
- Cavalletto centrale
- Barre tubolari antiurto in alluminio
- Faretto fendinebbia a LED

## **5. Accessori disponibili a richiesta**

L'equipaggiamento di serie del Crosstourer 2015 può essere ulteriormente arricchito attingendo alla lunga lista di accessori originali Honda.

### **Manopole riscaldabili su 5 posizioni**

Con sistema di riscaldamento che copre l'intera estensione delle manopole e con 5 livelli di regolazione più segnalatore di attivazione.

### **Top box (solo versione standard)**

Bauletto posteriore in grado di accogliere un casco integrale.

### **Set valigie laterali (solo versione standard)**

Costruite in resistente policarbonato e distinte da un look robusto, hanno una capienza di 35 e 39 litri e sono entrambe in grado di contenere un casco integrale. Non richiedono l'installazione di alcun sistema di fissaggio in quanto il codone è predisposto per l'aggancio e sgancio rapido. Le serrature sfruttano la stessa chiave di avviamento.

### **Kit deflettori gambe**

Set di deflettori laterali che incrementano la protezione del pilota e del passeggero senza creare turbolenze.

### **Tubolari antiurto (solo versione standard)**

Realizzati in robusto alluminio riparano le carene dagli urti ed enfatizzano il look adventure del Crosstourer. Servono anche da supporto per il kit fendinebbia a LED.

### **Protezione serbatoio**

Da montare sul dorso del serbatoio carburante per proteggere la vernice dai graffi.

### **Fari fendinebbia (solo versione standard)**

L'elegante gruppo ottico aggiuntivo composto dai fari fendinebbia migliora la visibilità in condizioni di scarsa luminosità rendendo la moto più sicura. La luce è intensa e l'assorbimento elettrico minimo. La pulsantiera sulla carena è predisposta per il montaggio del tasto di attivazione. Per il montaggio è necessario installare anche le protezioni tubolari per la carena.

### **Cavalletto centrale (solo versione standard)**

Mantiene saldamente la moto in posizione non inclinata quando è parcheggiata o durante le operazioni di manutenzione, pulizia, carico/scarico.

### **Kit allarme Averno**

Sistema di allarme compatto dotato di sirena da 118 dB e batteria di riserva. Modalità "sleep" a basso consumo per impedire il facile scaricamento della batteria. Dotato di sensore urti e movimento impostabile su 8 livelli di sensibilità.

### **Telo coprimoto per esterni**

Traspirante e impermeabile, protegge la moto dal maltempo, quando non è utilizzata ed è parcheggiata all'esterno.

## **6. Specifiche tecniche VFR1200X CROSSTOURER 2016**

<b>PROPULSORE</b>	
Tipo	4 cilindri a V di 76°, 16 valvole Unicam, raffreddato a liquido
Cilindrata	1.237 cc
Alesaggio x corsa	81 x 60 mm
Rapporto di compressione	12:1
Potenza massima	95 kW (129 CV) / 7.750 giri/min
Coppia massima	126 Nm / 6.500 giri/min
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	21,5 l (compresa riserva)
Consumi (ciclo medio WMTC)	16,1 km/l (vers. DCT: 16,7 km/l)
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 11.2 Ah (YTZ14S)
<b>TRASMISSIONE</b>	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio (vers. DCT: doppia, multidisco in bagno d'olio)
Tipo di cambio	A 6 marce
Trasmissione finale	A cardano, del tipo a pivot disassato
<b>TELAIO</b>	
Configurazione	A diamante; doppia trave in alluminio pressofuso

<b>CICLISTICA</b>	
(L×L×A) Dimensioni	2.285 x 915 x 1.460 mm
Interasse	1.595 mm
Inclinazione canotto di sterzo	28°
Avancorsa	107 mm
Altezza della sella	850 mm
Altezza da terra	180 mm
Peso in o.d.m. con il pieno	277 kg (vers. DCT: 287 kg)
<b>SOSPENSIONI</b>	
Anteriore	Forcella rovesciata da 43 mm, regolabile nel precarico molle ed estensione
Posteriore	Ammortizzatore caricato a gas con Pro-Link, regolazione remota del precarico, regolabile in estensione.
<b>RUOTE</b>	
Anteriore	A raggi tangenziali, tubeless
Posteriore	A raggi tangenziali, tubeless
<b>CERCHI</b>	
Anteriore	19M/C x MT2.50
Posteriore	17M/C x MT4.00
<b>PNEUMATICI</b>	
Anteriore	110/80-R19
Posteriore	150/70-R17

<b>FRENI</b>	
Tipo	Con C-ABS
Anteriore	Doppio disco flottante da 310 mm
Posteriore	Disco singolo da 276 mm
<b>STRUMENTAZIONE E LUCI</b>	
Strumentazione	LCD, indicatore livello carburante, temperatura motore, contagiri a barre, contachilometri totale e doppio parziale, trip computer, indicatore marcia inserita, orologio, modalità cambio DCT in uso (versione DCT). Luminosità retroilluminazione regolabile
Faro anteriore	55W x 1 (Abbagliante ) / 55W x 1 (Anabbagliante)
Faro posteriore	LED
Indicatori di direzione	LED

\*Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi.

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.