



HONDA CROSSRUNNER

Road **RUNNER**

Scattante, imprevedibile ma anche intelligente. Perché la nuova sport-touring di Casa Honda apre una via nuova e si candida a leader indiscussa di una categoria oggi sempre più apprezzata dagli estimatori dei grandi viaggi e del comfort a due ruote.

Testo di Diego Tamone / Fotografie di Alessandro Bianchi



La Honda Crossrunner è una moto dalla doppia anima urban-adventure. Polivalente al punto da lasciarsi portare anche laddove la strada si dimentica di prolungare il suo nastro d'asfalto

NEL SUO PICCOLO di una cosa si potrà sicuramente vantare: di aver scoperto, se non proprio un nuovo mondo, quanto meno una strada più breve per raggiungerlo. Un obiettivo da sempre pallino dei progettisti Honda quasi quanto un punto lontano su una mappa per un esploratore. Ora, una meta raggiunta con la nuova Crossrunner. Nelle intenzioni della Casa di Tokyo nient'altro che la moto totale, quella definitiva, capace di piegarsi alle superfici senza rifiutarle a priori come un cavallo cocciuto. Divertente sul veloce, nata per il misto e i viaggi, polivalente al punto da riuscire persino a portarla con garbo laddove la strada si dimentica di prolungare il suo nastro d'asfalto. In un concetto una due ruote nata con l'essenza di una crossover vera, più fruibile di una sportiva assoluta, più divertente di una enduro stradale, semplicemente più costruita di una spoglia naked. Una moto

votata al viaggio che ha permesso a Edoardo e Vanni Pavesio, impegnati al timone e alle drizze del loro Fra Martina Maserati nell'Audi Melges 32 Sailing Series 2011, di scoprire per YC gli angoli più belli e nascosti del Naviglio Grande. Una spedizione facile quella dei due fratelli di Torino, portata a termine grazie a una Crossrunner che, nonostante le dimensioni, si lascia subito ammaestrare. Merito di un predecessore illustre e autorevole, quella VFR che con la sua gloriosa esperienza ha contribuito a gettarne le basi. La ciclistica, con il telaio perimetrale a doppia trave d'alluminio, il forcellone monobraccio posteriore e la forcella da 43 mm anteriore è legata da una parentela strettissima con la più gloriosa tra le sport-touring di Honda, così come il motore: un quattro cilindri a V di 90° a quattro tempi raffreddato a liquido di 782 cc a iniezione elettronica con fasatura variabile

EDOARDO E VANNI PAVESIO'S PROFILE

Sono piemontesi di nascita ma, a volte, la carta d'identità inganna. Perché Edoardo e Vanni Pavesio, in realtà, è come se fossero nati al mare e sul mare, su quel gommone con il quale loro padre li portava da Alassio all'isola Gallinara. E grazie al quale hanno scoperto e si sono in seguito innamorati di un mondo, quello della vela, che oggi conciliano con la loro azienda che fornisce componentistica per auto e la loro seconda grande passione: quella della viticoltura d'eccellenza. Ma quando non sono tra i filari della tenuta di famiglia, a Cocconato in provincia di Asti, Edoardo e Vanni sono al timone e alle drizze del loro Melges 32 Fra Martina Maserati con il quale anche nel 2011 prendono parte al circuito dell'Audi Sailing Series. Ormai un punto fermo a cui quest'anno hanno aggiunto un'interessante esperienza alla Primo Cup di Montecarlo e un test con il Melges 20. Ma soprattutto si sono riscoperti "velisti-laureati". Il loro Melges 32 Fra Martina Maserati diventerà presto infatti una case-history. Protagonista di successo di una tesi sulle sponsorizzazioni sportive alla Facoltà di Comunicazione dell'Università di Torino che vedrà Edoardo nell'inedita veste di correlatore d'eccezione per una laurea "cum laude".

delle valvole VTec. Un propulsore elastico debitamente evoluto per venire incontro alle esigenze della Crossrunner e garantire 102 Cv a 10mila giri oltre a una coppia massima di 72,8 Nm a 9.500 giri ora fruibile lungo tutto il suo arco di erogazione senza cambi repentini, smussato nei picchi più scorbatici del suo carattere per svestirsi i panni racing e indossare quelli più turistici. A garantire la continuità con il passato invece, un sound sofisticato, roco e gorgogliante ai bassi regimi ma decisamente più presente man mano che si dà gas, e un design capace di non passare inosservato. Una carena dalla spiccata personalità (bicolore nei toni Candy Blazing Red, Graphite Black e Pearl Fadeless White abbinati a finiture Silver Metallic) con linee taglienti che fanno di tutto per cercare di alleggerire visivamente una sezione centrale da peso massimo che nasconde un serbatoio da 21,5

litri, con un becco alla base del faro di ispirazione cartoons e un cupolino minimal ad abbracciare la strumentazione digitale che fanno da contraltare a una sezione posteriore decisamente più disimpegnata, con lo scarico singolo abbassato sul lato destro che ha permesso di sagomare una sella più lineare e omogenea ideale per i viaggi di coppia e confortevole anche per il passeggero che si trova così allo stesso livello del pilota. Proprio nel viaggio infatti la Honda Crossrunner dà il meglio di sé e non solo per un'autonomia che supera la soglia dei 300 km. La sella comoda, sufficientemente larga e bassa consente di appoggiare i piedi per terra in modo ottimale e quindi di ottenere una grande sensazione di sicurezza mentre i semimanubri ampi e rialzati, quasi scooter-style, permettono di aumentare il quoziente maneggevolezza di una moto che sulla bilancia arriva a toccare i 240 kg e di guidare



Motore: 4 cilindri a V di 90°, quattro tempi, 16 valvole, raffreddato a liquido, cilindrata totale 782 cc, potenza 102 Cv a 10.000 giri/minuto, coppia 72,8 Nm a 9.500 giri/minuto - **Alimentazione:** benzina - **Trasmissione:** manuale a 6 rapporti - **Trazione:** posteriore - **Prestazioni:** velocità massima N.d., accelerazione 0-100 km/h N.d., - **Consumi:** N.d. - **Emissioni Co2:** N.d. - **Dimensioni e Pes:** lunghezza 2.130 mm, larghezza 799 mm, altezza 1.243 mm, altezza sella 816 mm, passo 1.464 mm, peso 240,4 kg - **Capacità bagagliaio:** borse laterali (optional) 2x 29 litri, top case posteriore (optional) 31 litri - **Capacità serbatoio:** 21,5 litri - **Prezzo:** 10.990 euro



DREAMNUMBERS: HONDA CROSSRUNNER



Impostazione di guida votata al comfort, semimanubri rialzati, sella comoda anche per il passeggero e oltre 300 km di autonomia fanno della Crossrunner una autentica sport-touring

anche per lunghe percorrenze assumendo una posizione eretta e non affaticante. L'essenza stessa di una moto dalla doppia anima urban-adventure che, una volta messa alla prova, fa capire il perché di qualche dettaglio di non immediata interpretazione, come le pedane eccessivamente arretrate, che diventano un valido appoggio quando si decide di forzare un po' l'andatura, o la carena a doppio strato, esuberante nelle sue forme ma fondamentale per far scudo dall'aria alle alte velocità. Di serie invece, divertimento garantito per tutti e infinito piacere di guida, senza naturalmente dimenticare l'aspetto sicurezza

che sulla Crossrunner è fuori discussione grazie al sistema C-ABS e quello di frenata integrale. Come tutte le moto destinate esclusivamente ai veri globetrotter poi, il listino Honda dedica una nutrita sezione alla voce "travel" dove scovare per esempio le borse laterali da 29 litri, il top case da 31 o il parabrezza maggiorato, fondamentale per chi intende seriamente macinare chilometri arrivando fin dove porta la traccia del navigatore e anche oltre. Per scegliere liberamente di guidare la Crossrunner con il casco integrale o con quello da enduro, senza mai sentirsi tagliati fuori dal gruppo, e dalla strada. ☀