

HONDA CROSSTOURER 1200

PREGI ● Qualità e guida

DIFETTI ● Consumi elevati nella guida sportiva

PREZZO € 14.200



PROVA MAXI ENDURO

Cambio fenomenale!

di Andrea Perfetti | La Casa giapponese propone la sua maxi enduro col motore V4 da 129 cv, dotata del cambio manuale o dell'ottimo automatico DCT. Prestazioni, comfort e un cambio da favola i suoi pregi. Prezzo da 14.200 euro



Moto.it. La prova su strada della Honda Crossto...



“ La Honda sfoggia un **motore V4** e un **incredibile cambio** a sei marce dotato di **doppia frizione** che può essere utilizzato sia in modalità automatica sia manuale **”**



Tarragona (Spagna) - La Honda torna prepotentemente nel segmento delle maxi enduro con una moto per molti aspetti innovativa, che si distingue in modo evidente dalla concorrenza. La nuova Crosstourer si confronta a muso duro con la BMW R1200 GS e la Yamaha Super Ténéré 1200, tutte moto con l'immagine "adventure", la trasmissione a cardano e identiche ruote (cerchio anteriore da 19", posteriore da 17"). Altre similitudini? Diremmo di no. La Honda sfoggia infatti un motore V4, stretto parente di quello che equipaggia la VFR 1200F, e un incredibile cambio a sei marce dotato di doppia frizione che può essere utilizzato sia in modalità automatica sia manuale (per mezzo dei due tasti posti sul blocchetto di sinistra). A questo ben di Dio si aggiunge il telaio bitrave in alluminio, il sistema di frenata combinata C-ABS e il controllo di trazione (disinseribile). Un equipaggiamento

ricco, adeguato al costo della versione standard, dotata di cambio manuale, offerta al prezzo di 14.200 euro franco concessionario. A 15.200 euro è invece disponibile la versione col cambio a doppia frizione DCT. Quattro i colori disponibili: rosso, bianco, nero o grigio scuro. La Crosstourer va a completare la gamma entrofuostrada della Casa giapponese. Più orientate alla guida stradale pura ci sono la nuova NC 700X e la Crossrunner 800, entrambe con ruote da 17" davanti e dietro; vere e proprie crossover - come va di moda dire oggi - che strizzano l'occhio ai facili trasferimenti sulle strade bianche e con una guida meno caricata sull'avantreno la Transalp 700 e la Crosstourer che stiamo provando su un percorso molto variegato. Tante strade di montagna, ma anche autostrada, città e un breve serratello per raccontarvi come si comporta la maxi nipponica.





Un motore figlio della MotoGP

Come ci spiega Costantino Paolacci (capo dell'ufficio stampa di Honda Italia): "Il motore V4 per sua conformazione è un motore stretto. In particolare il 1200 deriva concettualmente dal V5 della MotoGP e regala una larghezza contenuta alla moto". La parentela col V5 è confermata dall'esame visivo delle due bancate, che risultano simmetriche. Inoltre il manovellismo è sfalsato di 28° e dà al motore un'equilibratura che rende superfluo l'impiego del contralbero. Il V4 da 1.237 cc si differenzia per diversi aspetti dal quello montato sulla VFR1200F. Il propulsore ha una potenza massima di 95kW (129,2 cv, contro i 172 della sportourer) a 7.750 giri e una coppia di 126 Nm a 6.500 giri. I cornetti di aspirazione sono più lunghi di 40 mm e più stretti di 4 mm. La larghezza dei collettori passa da 38 a 28 mm, mentre il silenziatore finale rinuncia alla valvola allo scarico per adottare una tripla camera interna studiata

per dare un sound deciso alla moto anche ai bassi regimi. E' nuova anche la fasatura della distribuzione, ed è ridotto l'incrocio delle valvole per migliorare l'erogazione. Le testate sono Unicam monnalbero, derivate concettualmente da quelle delle Honda CRF da motocross.

Cambio manuale o automatico

La Crosstourer adotta un classico cambio a 6 marce, dotato di frizione antisaltellamento. In alternativa è disponibile il cambio a doppia frizione di seconda generazione che offre due modalità automatiche, una per andature turistiche e urbane (Drive), una per la condotta sportiva (Sport), e una modalità Manuale. La trasmissione finale è a cardano, il monobraccio in alluminio non ha bisogno della solita asta di reazione dato che il pivot è disassato rispetto all'uscita del pignone. La versione DCT pesa circa 10 kg più





della versione base, differenza che non abbiamo avvertito durante la nostra prova. Le cambiate avvengono in soli 70 millisecondi e sono quasi inavvertibili proprio in virtù della presenza della doppia frizione, di cui vi abbiamo spiegato nel dettaglio il funzionamento in occasione [della prova della VFR 1200 F](#). Il DCT di seconda generazione, che andrà ad equipaggiare nel 2012 le Honda dotate di cambio automatico (Integra, VFR1200F, Crosstourer, NC700X ed S) ha in dote due importanti novità: l'autoritorno e la mappa intermedia. L'autoritorno fa sì che, in modalità automatica (D o S), si possa cambiare marcia manualmente, ad esempio prima di una curva o in discesa per rallentare, salvo poi tornare alla modalità automatica senza che il pilota la debba impostare. Nella guida si rivela davvero comodo. La mappa intermedia viene selezionata dalla centralina elettronica quando questa, in Drive, riconosce una guida più sportiva e asseconda il pilota aumentando il regime in cui avvengono i passaggi di marcia.

Telaio da supersportiva e sospensioni regolabili

Il telaio a doppio trave in alluminio pressofuso della Crosstourer ospita sospensioni a lunga escursione (165 mm all'avantreno, 145 dietro). Abbiamo una forcella rovesciata con steli da 43 mm di diametro e un monoammortizzatore con cinematismo progressivo Pro-Link. Sono regolabili nel precarico della molla e nel freno idraulico in estensione. Le ruote a raggi tangenziali sono

di serie e sono progettate per ospitare pneumatici tubeless (fondamentali per la sicurezza in caso di foratura) con misure 110/80-19 all'anteriore e 150/70-17 al posteriore. Il primo equipaggiamento prevede l'impiego dei Bridgestone Battlewing (sui modelli da noi provati) e dei Pirelli Scorpion Trail. Il peso dichiarato, in ordine di marcia e con tutti i liquidi (21,5 litri di benzina, olio motore e cambio, liquido di raffreddamento e batteria) è di 275 kg. La Casa giapponese ci tiene a sottolineare la trasparenza nella comunicazione di questo dato, rinunciando ai clamorosi dati di peso a secco dichiarati da alcune concorrenti, in special modo europee. Il peso della moto è sicuramente importante, ma se ben guardiamo non

si discosta in modo significativo dalle sue dirette concorrenti. E, soprattutto, non inficia il piacere di guida della Crosstourer.

Frenata combinata con antibloccaggio C-ABS

L'impianto frenante con dischi da 310 mm di diametro e pinze a 3 pistoncini all'avantreno, e singolo da 276 mm con pinza a due pistoncini al retrotreno, prevede di serie il C-ABS Honda. Si tratta di un sistema di frenata che combina l'azione sul pedale del freno posteriore all'attivazione di parte dell'impianto anteriore. Il pedale del freno aziona anche il pistoncino centrale delle pinze di sinistra.

La prova su strada

ImpONENTE, dal design originale e curata in ogni finitura. Sono queste le prime emozioni che ci comunica la Crosstourer a motore spento. Le fusioni del motore, la finitura brunita del telaio e le verniciature sono semplicemente perfette. Saltiamo in sella (a 850 mm da terra, comoda quindi anche per chi non supera il metro e settantacinque; gli altri potrebbero desiderarla un filo più alta) e troviamo sotto i nostri occhi un bel manubrio a sezione variabile e la strumentazione digitale completa e di facile lettura anche sotto il sole. La zona dove le gambe stringono il serbatoio è piuttosto larga, mentre la porzione di sella riservata al passeggero è semplicemente regale. Il V4 ha un sound corposo anche a regimi prossimi al minimo e si fa via via sempre più cupo. Non vibra, non scalda (la temperatura esterna nel test era di circa 10°, ci riserviamo di provare la Crosstourer in Italia con temperature più alte) e ha un'erogazione fenomenale. Dolcezza e potenza amalgamate insieme come nessun'altra. Il propulsore riprende da 1.500 giri in sesta senza un sussulto. Dai 2 ai 4.000 è lineare, facile e già corposo. A 4.000 giri, che nel rapporto più lungo corrispondono a 130 km/h, avviene il primo cambio di carattere. Il rumore diventa cupo e il regime sale rapido ai 6.000 giri, dai quali parte la scalata rabbiosa al regime di potenza massima. Si può insistere sino a 9.000 giri, ma l'aggancio della marcia agli 8.000 giri regala già accelerazioni che faranno sparire gran parte delle concorrenti dai vostri specchietti. Il cambio manuale è inappuntabile, preciso e rapido anche sottosforzo. La trasmissione finale a cardano è eccellente, esente da giochi e diretta nel trasmettere alla ruota la potenza del motore Honda. Ma ad impressionare è il DCT di seconda generazione. Anche i più scettici nei confronti degli automatici - e permettetemi di inserirmi nella categoria - non possono che apprezzarne l'uso. Comodo e amichevole in Drive, diventa rapido in Sport, capace di assecondare alla perfezione il pilota con cambiate che sono vere fucilate in termini di velocità di esecuzione. Velocità che non

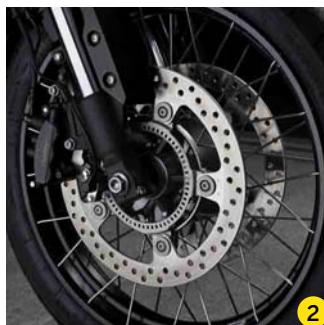


viene meno quando lo si usa manualmente coi tasti del blocchetto di sinistra. È efficace in scalata e immediato nel salire di marcia. Da lode agli ingegneri giapponesi, tanto più che abbassa i consumi della Crosstourer, come abbiamo rilevato durante il test. La 1200 fa registrare consumi abbastanza elevati, se si decide di sfruttarne la grande potenza. In un percorso misto (190 km, dei quali 70 di autostrada) abbiamo ottenuto una media di 13,8 km/l in sella alla versione standard e di circa 14 km/l con la DCT. Sono valori sicuramente migliorabili con una guida più accorta, dato che nei test si mettono spesso sotto torchio i motori per comprenderne al meglio il carattere. Il cupolino standard è regolabile (purtroppo solo mediante la chiave a brugola) in due posizioni, ma crediamo che i possessori della Crosstourer lo terranno sempre alto. Quando è basso ripara poco le spalle e la testa del pilota, che già a 140 km/h è disturbato dall'aria. La Crosstourer si rivela molto stabile e sicura sulle curve veloci, ma anche nel misto sa dire la sua.

“Non vibra, non scalda e ha un'erogazione fenomenale.” Dolcezza e potenza amalgamate insieme come nessun'altra







1 La strumentazione digitale completa e di facile lettura anche sotto il sole.

2 La frenata è ottima, dà tanta potenza e un ottimo controllo.

3 È disponibile il cambio a doppia frizione di seconda generazione.

Ha una guida rotonda e fluida, è intuitiva nello scendere in piega e sui percorsi di montagna sa essere molto rapida. Solo nei cambi di direzione sportivi si notano il baricentro alto e il peso sostenuto, ma la guida resta facile e divertente. D'altra parte la scritta Honda sul serbatoio è da sempre garanzia di prestazioni fruibili. La frenata è ottima, dà tanta potenza e un ottimo controllo; bisogna però strizzare bene i comandi per ottenere le decelerazioni di cui è capace. Una scelta voluta dai tecnici giapponesi per evitare un primo attacco della frenata troppo brusco. In un breve tratto di strada bianca abbiamo verificato l'ottimo bilanciamento della moto, che

afronta senza problemi il classico sterrato che non manca mai nelle nostre vacanze al mare o in montagna. Per la Crosstourer è già disponibile una lunga serie di accessori, che comprende il tris di borse senza attacchi a vista, il parabrezza maggiorato, le manopole riscaldabili, il cavalletto centrale, il tubolare protettivo in alluminio e i faretti a led. E per chi ama i gadget presto arriverà il kit della leva del cambio a pedale per la Crosstourer DCT: al prezzo di 338 euro il pilota potrà scegliere se cambiare con la mano o col piede. Salvo godersi la comodità e la straordinaria efficacia dell'automatico in modalità S e D. ■

SCHEDA TECNICA	Tempi: 4 Cilindri: 4 Cilindrata: 1237 cc Disposizione cilindri: a V di 76° Raffreddamento: a liquido Avviamento: E Potenza: 129.2 cv (95 kW) / 7750 giri Coppia: nM / 6500 giri Marce: 6 Freni: DD-D Misure freni: 310-276 mm Misure cerchi (ant./post.): 19" / 17" Normativa antinquinamento: Euro 3 Peso: 257 kg Lunghezza: 2285 mm Larghezza: 915 mm Altezza: 850 mm Segmento: Enduro Stradale
-----------------------	--



Bella
La fine dello strapotere BMW nella categoria delle enduro stradali? Penso di sì.
Zeph - 16/02/2012

Brava Honda
Gran prodotto ad un ottimo prezzo! Ottimo equipaggiamento di serie ed un motore secondo me perfetto per l'uso a cui è destinata una moto del genere!
cast89 - 16/02/2012

Leggi e partecipa [ai commenti »](#)

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente **cliccando qui** e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

MOTO.IT | Guida la Passione | Numero 33 | 05 Ottobre 2011 | 69 Pagine

Ducati Streetfighter 848
da Pag. 2 a Pag. 13

NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 | All'Interno | Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desale a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrutinio

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

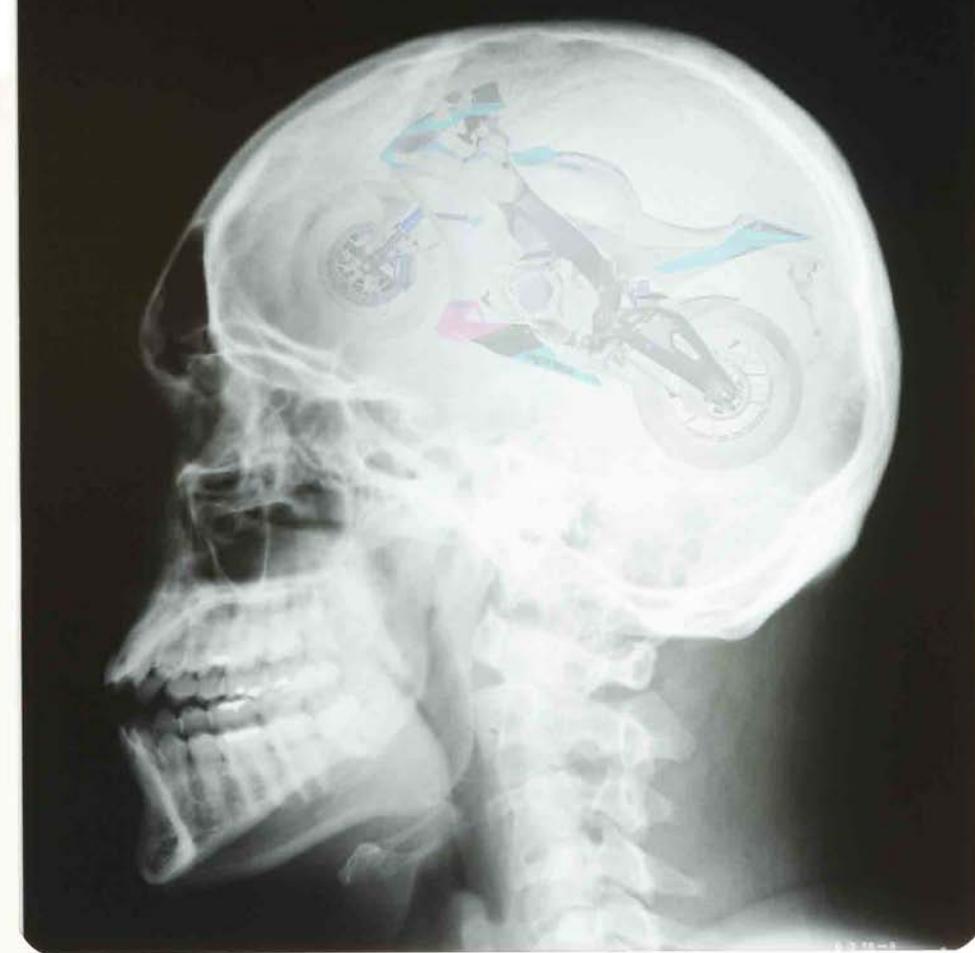
COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.