



VFR800X

VFR800X

Hondas äventyrsmaskin Crossrunner uppdaterades rejält till 2015 för att ge ännu mer användbarhet för sina ägare.

Produktbeskrivning

Hondas äventyrsmaskin Crossrunner har uppdaterades rejält till 2015 för att ge ännu mer användbarhet för sina ägare. Mer vridmoment i mellanregistret och högre toppeffekt från sin V4-VTEC motor. Ny och fräckare styling på chassit samt suverän sittkomfort med justerbar dyna. Fjädringsvägen har förlängts, nya hjul och bromsar, Hondas nya Torque Control (HSTC)-system, ABS, full LED-belysning och 5-stegs uppvärmda handtag. Självvätergående blinkers är standard.

Hjärtat i Crossrunner är dess 90° V4-VTEC DOHC 16-ventilmotor. Den har bearbetats för att ge ett ökat vridmoment i låg och mellanregister samt förbättrats i toppeffekt jämfört med den tidigare modellen. Den har också en nytt 4-2-1-1 avgassystem som liknar det på nya VFR800F.

Dessutom får Crossrunner-föraren Hondas valbara styrsystem för vridmomentet (HSTC) - ett liknande system sitter på storebror Crosstourem. Systemet är oerhört känsligt och känner av om bakhjulet tappar dragkraft på halt underlag och minskar då sömlöst vridmomentet tills däckets får tillbaka sitt grepp.

Dubbelrörs aluminiumramen har ny design med en avtagbar bakre del och allt ihop med en enkelsving, även den i aluminium. Hela ramkonstruktionen är styvare och lättare. Utseendemässigt är VFR800F och Crossrunner identiska med sina fjädringskomponenter som gör långresor så bekväma - tvådelade teleskopgafflar. ABS är standard och det främre 17-tumshjulet är gjutet i aluminium och ihåligt för att spara vikt. Dubbla 310 mm skivor med radialmonterade 4-kolvsok.

En Crossrunner är en sann VFR-motorcykel byggd för hård och rolig köring med stil, komfort och funktionalitet. Den justerbara dynan erbjuder två höjdalternativ. 5-stegs handtagsvärme och Hondas självvätergående blinkers är standard. Helt ny LED-belysning är ytterligare en av de nya detaljerna som ger en extra finish på modellen med suverän synbarhet i trafiken som bonus.

Motor	4-T,V-KYLD
Cylinderarrangemang	V4
Ventiler/Cylinder	4
Kamaxelarrangemang	DOHC_V-TEC
Slagvolym	782 cc
Cylinderdiameter	72 mm
Slaglängd	48 mm
Kompressionsförhållande	11.8 : 1
Effekt	78 kW/10250 varv - 106 hkr
Moment	7.65 kpm/8500 varv
Växlar	6
Startanordning	EL
Batteri	12V/11AH
Generatoreffekt	427 watt
Frambroms	2-310MM
Bakbroms	1-256MM
Längd	2190 mm
Bredd	870 mm
Höjd	1360 mm
Axelavstånd	1475 mm
Sitthöjd	815/835 mm
Markfrigång	165 mm
Framdäck	120/70-17
Bakdäck	180/55-17
Tankvolym	20.8
Bränsleförbrukning	5,32 liter / 100 km
Torrsvikt	-
Tjänstevikt	242 kg
Bromssystem	ABS
Stölskydd	H.I.S.S
Övrigt	Traction Control System

Chassi

Stylingen på Crosstourer har många likheter med storebror VFR1200X Crosstourer med sin effektiva bakskärm och främre näbbliknande frontkåpa över en kort framskärm. Det finns gott om plats för en pakethållare och fästen för sidoväskor finns integrerade. Under motorn sitter en kåpa som skyddar motorns underrede mot smuts och stensprut.

Sitthöjden kan justeras från grundläget 815mm till 835mm för att passa olika förare. Dynan i sig har en smalare frontyta vilket gör att man lättare når ner till marken med fötterna. Den nya typen av dyna ger också en högre komfort med en upprätt körställning vilket ger föraren bra sikt runt om. Bekväm dyna, fotpinnarnas placering och ett brett styre ger föraren en fin kontroll och balans i sin köring. Suveränt smidig på små krokiga vägar med tvära böjar.

Crossrunner har Hondas självåtergående blinkerssystem. En speciell sensor i ABS-systemet känner av hjulens rotationshastighet och styr detta automatiskt.

Ny design av LCD-instrumentering med vit LED-bakgrundsbelysning. Hastighetsmätaren och varvräknaren sitter tillsammans och det finns även en växellägesindikator, information om bränsleförbrukning och HSTC-indikator, klocka, utetemperatur och dubbla trippmätare. En indikator ingår även för värmehandtagen med sina fem olika värmelägen.



Motor

Minst lika viktigt som att ha en lätt men ändå stabil ram är att ha en potent motor. Och det har verkligen Crossrunner med sin 782cc, vätskekylda, 16 ventilers DOHC 90° V4-VTEC motor som levererar prestanda av hög klass, både vad gäller vridmoment och effekt. Stor koncentration ligger i låg- och mellanregistret för att passa den här typen av motorcykel. Även toppeffekten har höjts, nu levereras 78kW (106Hkr) vid 10,250 varv. Maximalt vridmoment ligger på 7,65kpm vid 8,500 varv.

HYPERS VTEC driver endast ett par insugs- och avgasventiler per cylinder vid låga varvtal och växlas upp till fyra när varvtalet stiger. Övergången från två till fyra ventiler har förfinats på 2015 års modell och i kombination med det uppgraderade vridmomentet och effekten så ges en linjär kraftfull acceleration.

PGM-FI bränsleinsprutning med 36 mm spjällhus som har mappats för att passa motorns nya prestanda. Bränsleförbrukningen ligger på 0,53 lit/mil (WMTC mätning). Helt nykonstruerat 4-2-1-1 avgassystem blev nödvändigt för att bistå det större vridmomentet och samtidigt bibehålla stor effekt vid högre varvtal. Kortare avgasrör gör att katalysatorn värms upp snabbare för att leverera maximal effektivitet.

Nya, mindre kylare med ökad flänstäthet (en design som använts på supersport modellen RVF RC45) placerade på framsidan av motorn i stället för på sidan som tidigare. Det ger en känsla av att motorcykeln är smalare och lättare att hantera.

Hondas HSTC-system jämför främre och bakre hjulhastigheter via ABS-sensorer. När väggreppet på bakhjulet försämras och överskrider en förinställd mängd ECU - stryps bränsleinsprutning och tändning vilket minskar motorns vridmoment för att få tillbaka greppet på bakdäcket.

Systemet manövreras manuellt från styret och har 2 driftlägen, samt ett off läge. Standardinställningen när tändningen slås på är läge 2 – den kraftigaste minskningen av vridmoment. Från denna startpunkt kan läge 1 väljas; det erbjuder mindre systemingripande och HSTC kan stängas av helt om så önskas. Om HSTC ingriper får föraren besked från en snabbblinkande högintensiv "T"-indikator på instrumentpanelen.

En Quickshifter finns som äkta Honda originaltillbehör. Den regleras av en kontakt fäst vid växelspaken och är inpluggad direkt i ecun (motorcykelns dataminne). När en uppväxling sker begränsas motorns tändning och bränsleinsprutning tillfälligt vilket gör att nästa växel lättare faller in. Det ger snabbare växlingar under uppväxlingar med full gas .

Ny lättare startmotor och en kraftfullare generator på 427 Watt mot tidigare 386 Watt är andra detaljer som förbättrats.

Anteckningar

Honda MC/ATV Märkesförsäkring - Honda har i samarbete med Svedea tagit fram en riktigt bra försäkring för dig som kör Honda. Vårt gemensamma mål är att du ska få ett så tryggt och bekymmersfritt Hondaäggande som möjligt och snabb hjälp om olyckan skulle vara framme. Du kan teckna försäkringen när du köper en ny eller begagnad Honda hos en auktoriserad Honda-återförsäljare.

Honda MC/ATV Finansiering – Tillsammans med Swedbank hjälper vi dig att förverkliga drömmen om en ny motorcykel. Det spelar ingen roll om motorcykeln är ny eller begagnad – den räcker som säkerhet för lånet. Tala med din Honda-återförsäljare om hur du bäst lägger upp din finansiering.



Hondas unika 5 års garanti gäller alla landsvägsmaskiner, och fyrhjuliga terrängfordon som går under benämningen arbetsfordon. Tävlings- och lekfordonen är undantagna. Garantin får du bara genom Hondas auktoriserade återförsäljare.