

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

07.November 2016

Modell-Update: Honda VFR800X Crossrunner



Für die Saison 2017 wurde die VFR800X Crossrunner mit einer Bordsteckdose und einem verstellbaren Windschirm ausgestattet. Außerdem erfüllt der Adventure Sports Tourer in der oberen Mittelklasse nun auch die EURO 4 Abgasnorm. Der V4 V-TEC-Motor glänzt praxisgerecht mit Leistung und Durchzug. Die VFR800X Crossrunner bietet neben dem Adventure-Verkleidungsdesign auch optimale Ergonomie. Features wie LED-Scheinwerfer, HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control), ABS, Heizgriffe, höhenverstellbare Sitzbank sowie selbstrückstellende Blinker sowie die neue Boardsteckdose und der verstellbare Windschirm komplettieren die umfangreiche Ausstattung. Für 2017 stehen zwei Lackierungen zur Auswahl. Das neue Candy Prominence Red und Matte Ballistic

Einleitung

Hondas erstes Crossrunner Modell von 2011 kombinierte die praktische Vielseitigkeit und Dynamik des durchzugsoptimierten 800er V4 Triebwerks mit der aufrechten Sitzposition und dem robusten Auftritt eines Adventure-Bikes.

2015 wurde die VFR800X Crossrunner weiter optimiert. Sie baut auf diesem Konzept auf, wobei der optische Auftritt an das Design des VFR1200X Crosstourers angelehnt ist. Ziel der Überarbeitung war, die Qualitäten der Maschine besser zur Geltung zu bringen. Die Lust auf Abenteuer soll durch dynamische Performance und aufrechte Sitzposition noch deutlicher zu Tage treten.

Die VFR800X Crossrunner baut auf der 2014er VFR800F auf, wobei das weiter entwickelte Konzept sowohl die Technik als auch die Performance in den Vordergrund stellt. 2015 wurde der Adventure Sports Tourer überarbeitet, Motor und verfeinertes Fahrwerk, HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control), LED-Lichttechnik, optimierter Sitzposition und schärfer konturiertes Design heben Form und Funktion auf ein neues Level. Das Ergebnis ist ein V4 Motorrad mit speziellem Flair und Allround-Nehmerqualitäten, das jeden Tag aufs Neue Freude bereitet. Für 2017 wurde die Ausstattung um eine Bordsteckdose und einen verstellbaren Windschirm erweitert.

Mr. Yoichi Inayama, Large Project Leader (LPL) VFR800X Crossrunner:

„Zielsetzung bei der Entwicklung der neuen VFR800X Crossrunner war ein Premium-Motorrad mit speziellem ‚Ready-for-Action‘-Feeling, das beim Kunden täglich die Lust schürt, aufsteigen und fahren zu wollen.

Bei der Gestaltung des Bodyworks wurde ebenso auf Funktionalität wie Schönheit geachtet. Auf stimmige Proportionen der Verkleidung wurde großer Wert gelegt. Auch der Blick auf mechanisch schöne Bauteile an einigen Stellen ist kein Zufall, sondern Absicht. Die aufrechte und bequeme Sichtposition verhilft zu gutem Überblick über das Geschehen im Verkehr und unterstützt dazu das agile Handling, damit der Fahrer stets ein gutes und sicheres Gefühl beim Kurvenfahren verspürt.

Unsere neue VFR800F Crossrunner präsentiert sich in bester VFR-Tradition. Alle Eingriffe am V4 Motor hatten zum Ziel, die Kraftentfaltung mit Blick auf maximalen Fahrspaß und leichte Beherrschbarkeit zu optimieren. Die Ausstattung glänzt mit modernen Features wie LED-Lichttechnik, einstellbarer Traktionskontrolle und automatisch rückstellenden

Blinkern. Die Entwicklung hat allen Beteiligten viel Freude bereitet. Ich hoffe natürlich, dass die Käufer sich von unserer V4-Begeisterung auf jeder Fahrt beflügeln lassen.“

Modell

Besonderes Merkmal der VFR800X Crossrunner ist der V4 V-TEC DOHC 16 Ventil-Motor. Das faszinierende Hightech-Triebwerk glänzt mit einzigartiger Laufkultur, kräftigem Durchzug bereits aus niedrigen wie mittleren Drehzahlen sowie überzeugender Spitzenleistung. Verpackt in einem modernen Adventure Sports Outfit, ausgestattet mit einem Aluminium-Fahrwerk mit Einarmschwinge für leichtfüßig sicheres Handling und garniert mit modernsten Technik-Features, wird damit müheloses Motorradvergnügen bei nahezu jedem Einsatzzweck in Alltag und Freizeit garantiert.

Zur Serienausstattung der neuen Honda VFR800X Crossrunner gehört eine HSTC-Traktionskontrolle. Bei der „Honda Selectable Torque Control“ können zwei Stufen eingestellt werden, komplett Abschalten steht als dritte Option zur Verfügung. Das System reduziert bei Schlupf am Hinterrad die Leistung, was auf Asphalt mit schlechtem Grip oder bei nasser Fahrbahn mehr Sicherheit bedeutet. Welche Stufe aktiviert ist, wird im Cockpit angezeigt.

Nach bester VFR-Tradition ziert das Brücken-Aluminiumfahrwerk eine technisch extravagante Einarmschwinge. Neu sind dazu ein leichter Heckrahmen sowie eine stabile Teleskopgabel. Längere Federwege vorne und hinten optimieren das Fahrverhalten und den Komfort. Die VFR800X Crossrunner ist vorne wie hinten mit 17 Zoll-Aluminiumgussfelgen mit auffällig grazilen Speichen ausgestattet, im Vorderrad verzögert eine Doppelscheibenbremse mit radialen Vierkolbenbremszangen. Natürlich gehört ABS serienmäßig dazu.

Die neue VFR800X Crossrunner glänzt mit typischen VFR-Qualitäten und vereint dynamischen Fahrspaß mit Komfort und faszinierende Technik mit Stil. Praxisgerechte Details runden das Fahrvergnügen ab. Die Sitzbank kann in der Höhe zweifach verstellt werden. Auch Heizgriffe mit fünf Einstellstufen sowie selbstrückstellende Blinker sind serienmäßig montiert. Sowohl Frontscheinwerfer, Rücklicht als auch die Blinker leuchten mit moderner LED-Technik. So ist neben modernster Technik auch optisch für Premium-Anmutung und Besitzerstolz gesorgt.

Design und Ausstattung

Der optische Auftritt der VFR800X Crossrunner ist an den des VFR1200X Crosstourer angelehnt. Das Design suggeriert robuste Kraft und dynamische Beweglichkeit. Lampengehäuse und einstellbarer Windschirm bewirken zusammen praxisgerechten

Wind- und Wetterschutz. Der Fahrtwind ist noch zu spüren, der Fahrer wird jedoch vor harschem Druck verschont, um Ermüdung vorzubeugen. Funktionelles Design zeichnet die Heckpartie mit Gepäckträger und Soziushaltegriffen aus. Haltepunkte für Honda Originalzubehör-Koffer sind integriert, bleiben optisch aber unauffällig. Nicht nur die ergonomisch perfektionierte Sitzposition für den Fahrer sorgt für Wohlbefinden, auch der Beifahrer darf sich über reichlich Platz und Bewegungsfreiheit freuen.

Die VFR800X Crossrunner Sitzbank kann in der Höhe zweifach verstellt werden, auf 815 bzw. 835 mm Sitzhöhe. Der komfortabel gepolsterte Sitz ist im vorderen Bereich extra abgeschrägt, um mit den Füßen leichter den Boden zu erreichen. Die aufrechte Sitzposition erlaubt einen guten Überblick, der breite Lenker (683 mm) fördert leichtes Handling und sicheres Manövrieren. Heizgriffe mit fünf Einstellstufen sowie selbstrückstellende Blinker sind serienmäßig montiert. Frontscheinwerfer, Rücklicht und die Blinker leuchten mit moderner LED-Technik.

Die VFR800X Crossrunner ist mit automatisch rückstellenden Blinkern ausgestattet. Deren Rückstellfunktion wird elektronisch „intelligent“ gesteuert, und zwar abhängig von Zeit, Geschwindigkeit und zurückgelegter Wegstrecke. Die von Honda entwickelte Technik, die die ABS-Sensoringe mit nutzt, funktioniert nach Abbiege- wie nach Überhol-Manövern und egal, ob schnell oder langsam gefahren wird.

Vorne in der Verkleidung präsentiert sich das LCD-Cockpit sehr übersichtlich. Im Display, das von weißen LEDs hinterleuchtet wird, informieren Drehzahlmesser und Tachometer. Daneben sitzen Tankanzeige, Kühlmittel-Temperaturanzeige, Uhr und Ganganzeige. Infos zu aktuellem Kraftstoffverbrauch, Restkraftstoff, Kilometerständen sowie möglicher Restfahrstrecke können ebenfalls aufgerufen werden. Der Zündschlüssel, in modernem „Wave“-Design ausgeführt, untersteicht das Premium-Feeling.

Zahlreiche Komponenten der Maschine glänzen mit einem Silber-Finish. Die seitlichen Motordeckel sind ebenso wie die Felgen in Mattschwarz ausgeführt.

Der Modelljahrgang 2017 komplementiert die Ausstattung mit einer Bordsteckdose und einem einstellbaren Windschirm. Die EURO 4 Abgasnorm wird nun auch erfüllt.

Farben

Die VFR800X Crossrunner ist in drei Lackierungen erhältlich:

- Rot (Candy Arcadian Red)
- Schwarz (Matt Gunpowder Black Metallic)

Fahrwerk

Um alpine Kurvenherausforderungen ebenso mühelos zu bestehen wie flotte Landstraßentouren oder dichten Stadtverkehr, wurde die neuen VFR800X Crossrunner mit einem rundum überzeugenden Fahrwerk mit erstklassigem Handling ausgestattet. Die Radaufhängungen ähneln denen der 2014er VFR800F, allerdings statteten die Honda Techniker die Teleskopgabel (mit 43 mm Standrohr-Durchmesser) mit 25 mm mehr Federweg aus. Die Federvorspannung der Teleskopgabel kann nach Fahrerwunsch stufenlos verstellt werden, dazu ist die Zugstufendämpfung einstellbar.

Die Pro-Arm Einarmschwinge federt ein zentraler Stoßdämpfer über ein progressiv wirkendes ProLink Hebelsystem ab. Im Vergleich zur VFR800F wurde der Federweg um 28 mm verlängert und die Bodenfreiheit auf 165 mm angehoben.

Die markante Teleskopgabel, bei der Gleitrohre und Gabelfüße optisch getrennt sind, ist mit radial verschraubten Vierkolbenbremszangen bestückt. Feingliedrige Gussfelgen tragen vorne zwei gelochte Bremsscheiben (Ø 310 mm) und hinten eine gelochte Scheibe (Ø 256 mm). Auf die Vorderradfelge in der Dimension 17 M/C x MT 3.50 ist ein Reifen der Größe 120/70 R17 (58V) aufgezogen, auf die Hinterradfelge in der Größe 17 M/C x MT 5.50 ein Pneu im Format 180/55 R17 (73V). ABS ist serienmäßig ab Werk an Bord.

Der Brückenrahmen aus Aluminium-Profilen spannt sich elegant und passgenau über das V4 Triebwerk, während die Einarmschwinge direkt im Motorgehäuse hinter dem Getriebe gelagert ist. Ein separater Heckrahmen aus Aluminiumguss trägt die Sitzbank und nimmt außerdem die Haltepunkte für das geschickt integrierte (optional erhältliche) Koffersystem auf. Die Fahrwerkkonstruktion aus Leichtmetall trägt zum geringen Fahrzeuggewicht bei. Die VFR800X Crossrunner wiegt vollgetankt nur 242 kg.

Motor

Herzstück der neuen VFR800X Crossrunner bleibt das ebenso laufruhige wie charakterstarke 800er V4 Triebwerk mit DOHC-Zylinderkopf, 90 Grad Zylinderwinkel und V-TEC-Ventilsteuerung. Die Honda Techniker gaben dem Triebwerk praxisgerechten Durchzug aus mittleren Drehzahlen sowie reichlich Spitzenleistung mit auf den Weg. Die Spitzenleistung beträgt 78kW (106 PS) bei 10.250 Touren. Das maximale Drehmoment von 75 Nm wird bei 8.500 Umdrehungen pro Minute freigesetzt. Die typische Laufkultur des V4, die unnachahmlich lässig Schub über das gesamte Drehzahlband zur Verfügung stellt, trägt wesentlich zum entspannten Fahrvergnügen bei.

Die V-TEC-Ventilsteuerung vereint die Vorteile durchzugsstarker Zweiventiltechnik im unteren und mittleren Bereich mit der Spitzenpower hoher Drehzahlen von Vierventil-Motoren. Bei steigender Drehzahl schaltet V-TEC von Zweiventil- auf Vierventilbetrieb um

und bei fallender Drehzahl wieder auf zwei Ventile zurück. 2015 wurden die sanften Übergänge nochmals geglättet. Optimierter Drehmomentverlauf und breites Drehzahlband erlauben eine lineare Kraftentfaltung, die das Fahren bei jeder Gangart geschmeidig und mühelos gestaltet.

Bohrung und Hub beim V4 der VFR800X Crossrunner messen 72 mm x 48 mm, die Verdichtung beträgt 11,8 zu 1. Überarbeitete Software-Mappings steuern die elektronische PGM-FI Kraftstoffeinspritzung mit 36 mm Drosselklappen-Durchmesser. Der Kraftstoffverbrauch beträgt laut WMTC*-Modus moderate 18,8 km pro Liter.

Die 4-2-1-1-Auspuffanlage mit rechtsseitig platziertem Schalldämpfer trägt zur Zentralisierung der Massen bei und wirkt sich sowohl auf Drehmomententwicklung und Spitzenleistung positiv aus. Der Katalysator ist direkt hinter den (vergleichsweise kurzen und nach unten führenden) Krümmerrohren platziert, was für rasches Erreichen optimaler Betriebstemperaturen förderlich ist.

*WMTC = World Motorcycle Test Cycle

Der Doppelkühler sind vor dem Motor (statt seitlich) angeordnet, was zu einer schmalen Silhouette beiträgt. Die platzsparenden Bauteile weisen eine spezielle Kühllamellenstruktur (wie beim einstigen RVF750R/ RC45-Superbike) auf. Eine Luftzuführung neben dem oberen Kühler sorgt dafür, dass dem Airbox-Einlass gezielt Ansaugluft zugeführt wird.

Hondas HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control) gehört serienmäßig zur Ausstattung. Das System gleicht über die ABS-Radsensoren die Radumdrehungen an Vorder- und Hinterrad ab. Bei unerwünschtem Schlupfverhalten wird die Motorleistung am Hinterrad über die Einspritzung sowie die Zündung reduziert. Das System stellt sicher, dass beim Beschleunigen auf Asphalt mit wenig Grip oder schwierigen Wetterbedingungen kein Traktionsverlust auftritt.

Die HSTC-Traktionskontrolle kann über einen Schalter am linken Lenker in zwei Stufen eingestellt oder auch komplett deaktiviert werden. Schaltet der Fahrer die Zündung bei Inbetriebnahme ein, wird immer automatisch Stufe 2 des Systems (maximale Traktionskontrolle) aktiviert. Der Fahrer kann manuell Stufe 1 (weniger TC-Wirkung) anwählen, oder das System komplett abschalten. Regelt bei fahrendem Motorrad die Traktionskontrolle, wird dies im Cockpit blinkend über die T-Warnleuchte angezeigt.

Optional ist über das Honda Originalzubehör-Programm ein Schaltassistent erhältlich. Das System besteht aus einem Mechanismus, der am Schalthebel befestigt sowie ohne weitere Modifikationen am ECU-Steuergerät angeschlossen wird. Damit ist Hochschalten der Gänge ohne zusätzliche Kupplungsbetätigung möglich, wobei Einspritzung und

Zündung für einen Moment unterbrochen werden. Der Schaltassistent erleichtert Schaltmanöver signifikant und bedeutet im Alltagseinsatz wie auch bei sportlicher Fahrweise einen beachtlichen Komfort-Zugewinn.

Ein kleinerer Startermotor trägt zur Gewichtsersparnis bei. Eine verschleißfreie (weil bürstenlose) und starke Lichtmaschine liefert mehr als ausreichend Energie, um sowohl Heizgriffe als auch weiteres Zubehör an Bord mit Strom zu versorgen.

Zubehör

Das breit gefächerte Angebot an Honda Original Zubehör für die Honda VFR800X Crossrunner umfasst:

- Schaltassistent
- Hauptständer
- 29 Liter Seitenkoffer Set
- 31 Liter Top Case
- 45 Liter Top Case
- Gepäckträger
- Zierbügel vorne/seitlich
- LED Nebelleuchten
- Hinterradabdeckung
- Alarmanlage

Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, 90° V4 DOHC, 16 Ventile, V-TEC-Ventilsteuerung
Hubraum	782 cm ³
Bohrung x Hub	72 mm x 48 mm
Verdichtung	11.8 : 1
Max. Leistung	78 kW (106 PS) / 10.250min-1
Max. Drehmoment	75 Nm / 8.500min-1
Motorölmenge	3,9 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	

Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	20,8 Liter
ELEKTRIK	
Zündung	Elektrostarter
Batterie	12 V / 11 AH
Lichtmaschine	427 W
KRAFTSTOFFÜBERTRAGUNG	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe	6 Gang
Endantrieb	O-Ring Kette
FAHRWERK	
Rahmentyp	Diamond Aluminium-Brückenrahmen
Abmessungen (L´B´H)	2190 x 870 x 1360 mm
Radstand	1475 mm
Lenkkopfwinkel	26° 5
Nachlauf	103 mm
Sitzhöhe	815 + 835 mm
Bodenfreiheit	165 mm
Gewicht vollgetankt	242 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	43 mm HMAS Cartridge Teleskopgabel, Federvorspannung und Zugstufendämpfung einstellbar, 131 mm Federweg
Hinten	Aluminiumschwinge mit ProLink Hebelumlenkung, Monostoßdämpfer, Federvorspannung hydraulisch über Drehknopf stufenlos einstellbar, Dämpfer-

	Zugstufe einstellbar. Federweg 148 mm
RÄDER	
Vorne	Aluminiumgussfelgen
Hinten	Aluminiumgussfelgen
Felgengröße vorne	17 M/C x MT 3.5
Felgengröße hinten	17 M/C x MT 5.5
Reifengröße vorne	120/70 R17 (56V)
Reifengröße hinten	180/55 R17 (73V)
BREMSEN	
Vorne	310 mm Ø Doppelscheibenbremse, Radial-Vierkolbenbremszangen, Sintermetall-Beläge
Hinten	256 mm Ø Einscheibenbremse, Doppelkolbenbremszange, Sintermetall-Beläge
ABS Typ	ABS
INSTRUMENTE & ELEKTRIK	
Instrumente	HISS Diebstahlschutz
	LED (Fernlicht + Abblendlicht)
Rücklicht	LED (Rücklicht + Bremslicht)