

Informacja prasowa

29.12.2011

Adventure V4 spod znaku Hondy Crosstourer – przygoda i radość podróżowania

1. Opis modelu

Po eleganckim, sportowo-turystycznym VFR1200F Honda przedstawia kolejny model z silnikiem V4. Ten rekreacyjno-turystyczny motocykl o aparycji twardego podróżnika jest uniwersalnym enduro z potężnym silnikiem, którego specjalnością są wszelkiego rodzaju wyjazdy i podróże, także we dwoje. Nowo opracowany silnik V4 klasy 1200 cm³ potrafi zachwycić swoją siłą, a podwozie z jednoramiennym wahaczem i napęd wałem Kardana ujmują wyjątkowo wysokim komfortem jazdy. Długie skoki zawiesznień, funkcjonalna owiewka i wyprostowana pozycja kierowcy, typowa dla maszyn adventure, pozwalają w wygodny sposób czerpać przyjemność z jazdy, rozkoszować się stabilnym prowadzeniem i docenić precyzyjne prowadzenie, któremu sprzyja poszerzona kierownica.

Honda Crosstourer może być opcjonalnie wyposażona w dwusprzęgłową, zautomatyzowaną skrzynię biegów. To unikalne w segmencie motocyklowym rozwiązanie techniczne umożliwia wybranie manualnej lub w pełni automatycznej zmiany przełożeń bez używania sprzęgła i bez przerywania procesu napędzania tylnego koła. Ta zaawansowana i nowatorska technologia świetnie pasuje do nowej koncepcji motocykla.

Zespół działu rozwojowego i Yosuke Hasegawa, prowadzący cały projekt V4, stworzyli maszynę typu „All Road Gran Turismo” o uniwersalnym charakterze i niemal nieograniczonych możliwościach. Czy to krótka wycieczka, czy długa wyprawa, autostrada, szosa czy szutrowa serpentyna prowadząca ku przełęczy – w każdym z tych miejsc wszechstronny Crosstourer da sobie radę. To właśnie uniwersalność i wszechstronność rekreacyjno-turystycznego V4 sprawiają, że podczas pełnych przygód wyjazdów z pewnością będzie on idealnym towarzyszem podróży. Oprócz imponującego wyglądu można liczyć z jego strony na nowoczesne technologie, potężny silnik, solidność, niezawodność i wygodę.

Długie skoki zawiesznień, wygodne dwa miejsca na obszernej kanapie i wyprostowana, jak w motocyklach typu adventure, sylwetka kierowcy w połączeniu z mocnym silnikiem V4 i stabilnym, bezpiecznym podwoziem zapewniają wysoki komfort i wiele przyjemności podczas jazdy. Im dłuższy dystans, im dalej do celu podróży tym bardziej Honda Crosstourer wydaje się

Informacja prasowa

być w swoim żywiole. To prawdziwa uciecha zarówno dla kierowcy, jak i pasażera.

Tej przyjemności z jazdy można doświadczyć także na krótszych trasach, a nawet w ruchu miejskim. Wyprostowany kierowca ma doskonały przegląd sytuacji na drodze, a nienaganna ergonomia, szeroka kierownica i znakomita zwrotność pozwalają mu łatwo i bezpiecznie kontrolować motocykl w każdych warunkach drogowych.

Szczególnie interesująca jest wersja z dwusprzęgłową skrzynią biegów. W takiej odmianie Crosstourer dysponuje technologią oferowaną na całym świecie jedynie przez Hondę. Umożliwia ona łatwą zmianę biegów, automatyczną lub manualną, bez używania sprzęgła. W trybie manualnym zmiany przełożeń dokonuje się palcem wskazującym i kciukiem, wykorzystując przyciski na przełączniku po lewej stronie kierownicy. W trybie automatycznym biegi zmieniają się samoczynnie, z dostosowaniem do obrotów silnika i prędkości motocykla. Za wielki atut dwusprzęgłowej przekładni trzeba uznać płynną zmianę przełożeń, bez przerywania procesu napędzania tylnego koła.

Ponadto kierowca ma zawsze pod ręką system kontroli trakcji. Zadaniem tego elektronicznego udogodnienia jest ochrona przed nieprzyjemnymi niespodziankami podczas jazdy po nawierzchniach asfaltowych o pogorszonej przyczepności. W seryjnym wyposażeniu znalazł się również układ Combined ABS. Ten rozbudowany system hamulcowy wyróżnia się nie tylko skuteczną ochroną przed zablokowaniem obu kół ale również łatwością obsługi. Honda Crosstourer wprowadza do segmentu dużych jednośladów spod znaku wielkiej turystyki świeży powiew. Dzięki nowoczesnym rozwiązaniom technicznym, znakomitym osiągom i bogatemu wyposażeniu może zaspokoić wszelkie wymagania.

2. Zasadnicze założenia

2.1 Silnik

Duża pojemność silnika V4

Nowoczesna jednostka napędowa V4 o pojemności skokowej 1237 cm³ została zmodyfikowana w taki sposób, by dysponować potężną siłą w zakresie średnich i niskich obrotów. Bez wysiłku dostarcza tak dużą moc, że każdy wyjazd i każda podróż stają się przyjemnością.

Informacja prasowa

2.2 Przeniesienie napędu

Dwusprzęgłowa skrzynia biegów

Hondę Crosstourer wyposażono seryjnie w sześciostopniową przekładnię manualną z nożną zmianą biegów. Opcjonalnie dostępna jest jednak przekładnia „Dual Clutch Transmission”, zwana w skrócie DCT, umożliwiająca manualną lub automatyczną zmianą biegów bez używania sprzęgła. Zmiana przełożeń przebiega łagodnie ponieważ zestaw dwóch sprzęgieł, wyposażonych w oddzielne systemy sterowania, umożliwia przełączanie biegów bez przerywania procesu napędowego.

2.3 Układ nośny

Podwozie z zawieszzeniami o długich skokach

Rama odlewana z aluminium ma konstrukcję grzbietową. W tylnym zawieszeniu typu Pro-Link pracuje jednoramienny wahacz tylnego koła podparty centralną kolumną resorująco-tłumiącą. Przednie koło prowadzone jest przez widelec teleskopowy typu upside-down. Długie skoki zawieszzeń zapewniają wysoki komfort jazdy, spełniając jednocześnie najwyższe wymagania w zakresie stabilności prowadzenia.

2.4 Systemy wspomagające

Kontrola trakcji (TCS) i układ hamulcowy Combined ABS

System kontroli trakcji wykrywa poprzez czujniki niepożądany uślizg tylnego koła i odpowiednio reguluje moment obrotowy generowany przez silnik. To rozwiązanie, wraz z przyjaznym kierowcy układem hamulcowym Combined ABS, pomaga zapewnić wyjątkowo bezpieczne prowadzenie Hondy Crosstourer.

3. Model w detalach

3.1 Stylizacja

Piękno i funkcjonalność

Wygląd Hondy Crosstourer kojarzy się z siłą i dynamiką. Zachęca do czerpania przyjemności z jazdy, aktywnego trybu życia, nieograniczonej mobilności i pełnych przygód wypraw w ekspresowym tempie. Przednią część, chroniącą jadących przed naporem powietrza, charakteryzują jednak lekkość i smukłość. Wielofunkcyjny reflektor w kształcie litery V ma nisko umieszczone światło drogowe, a nad nim światło mijania. Dwa światła pozycyjne zamontowano po bokach. Dzięki temu sylwetka motocykla widziana od przodu przez nadjeżdżających z przeciwka uczestników ruchu wydaje się większa. Sprzyja to

Informacja prasowa

bezpieczeństwu biernemu, bowiem pomagają lepiej ocenić prędkość nadjeżdżającego pojazdu.

Obudowa reflektora wraz z szybą tworzą harmonijną całość, skutecznie zabezpieczającą przed pędem powietrza. Nowoczesne kierunkowskazy wykonano w technologii diodowej (LED) by lepiej pełniły funkcję sygnalizacyjną. Technologię diodową zastosowano również w tylnej lampie. Kanały w obudowie dostarczają powietrze do obudowy filtra powietrza w układzie zasilania. Są również odpowiedzialne za odprowadzenie powietrza chłodzącego silnik. Stylizację tylnej części podporządkowano funkcjonalności. Uchwyty dla pasażera zintegrowano z bagażnikiem. Przygotowano punkty mocowania dla oryginalnych kufrów, dostępnych opcjonalnie w zestawie oryginalnych akcesoriów, ale są one niemal niewidoczne.

Ochrona przed zjawiskami pogodowymi i pędem powietrza

Konstrukcja przed kierowcą w praktyczny sposób chroni przed naporem powietrza i zjawiskami pogodowymi. Szyba ma dwustopniową regulację położenia, a aerodynamikę dopracowano w tunelu aerodynamicznym i podczas jazd testowych. Kierowca może czuć lekkie powiewy wiatru ale jest zabezpieczony przed dokuczliwym naporem powietrza dla wyeliminowania ewentualnego zmęczenia. Dodatkowe osłony dłoni chronią ręce prowadzącego.

Elektroniczne wskaźniki w kokpicie

Nowe wskaźniki ciekłokrystaliczne (LCD) Hondy Crosstourer są czytelne i umieszczone wysoko, dokładnie w polu widzenia kierowcy. W górnej części wyświetlacza umieszczono wąski, poziomy obrotomierz. Poniżej znajdujemy cyfrowy prędkościomierz, wokół którego rozmieszczono paliwomierz, wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej, zegar, termometr, wskaźnik aktualnie włączonego biegu oraz licznik kilometrów. Wyświetlane mogą być również informacje o zużyciu paliwa, rezerwie oraz teoretycznym zasięgu. Kontrolki z prawej i lewej strony wyświetlacza stanowią uzupełnienie tego centrum informacyjnego. Jasność wyświetlacza LCD można regulować. Górna powierzchnia wyświetlacza jest lekko wklęsła by poprawić jego czytelność. Duże przyciski rozmieszczone ergonomicznie można obsługiwać bez zdejmowania rękawicy.

Zbiornik paliwa 21 l – idealny na długie trasy

Duży zapas paliwa i obniżone za sprawą nowego oprogramowania elektronicznego wtrysku PGM-FI zużycie benzyny pozwalają uzyskać duży zasięg.

Długie okresy międzyprzebiegowe i 3 lata gwarancji

Najnowocześniejsze technologie i najbardziej zaawansowane metody produkcyjne pozwolą użytkownikom Crosstourera czerpać zadowolenie nie

Informacja prasowa

tylko ze znakomitych własności jezdnych, ale również z długich okresów międzyprzebiegów. Plan obsługi przewiduje przeglądy jedynie co 12 000 km, a gwarancja w przypadku tego modelu została wydłużona do 3 lat.

3.2 Ergonomia

Komfortowa pozycja

Wyprostowana pozycja prowadzącego, taka jak w motocyklach typu adventure, pozwala czerpać z jazdy beztroską przyjemność. Podobnie jak komfortowa, dwuosobowa kanapa i ergonomicznie ukształtowana kierownica. Zarówno kierowca jak i pasażer siedzą wyprostowani a ich nogi nie są zbyt mocno ugięte w kolanach. Ich swoboda ruchu nie jest ograniczona, dlatego każdy wyjazd i każda wyprawa są prawdziwą przyjemnością. Świetna zwrotność, mały promień skrętu i łatwość obserwacji ruchu na drodze zapewniają znakomitą manewrowość.

3.3 Silnik

Potęga technologii V4

Chłodzonego cieczą, widlastego czterocylindrowca Hondy Crosstourer przejęto z modelu VFR1200F. Ma 1237 cm³ pojemności skokowej i osiąga moc 129 KM (95 kW) przy 7750 obr/min. Ze względu na inny charakter motocykla zmodyfikowano obudowę filtra powietrza i wałki rozrządu, zmieniono czasy rozrządu, oprogramowanie wtrysku paliwa PGM-FI i przełożenie końcowe, przekonstruowano układ wydechowy. Wysoka moc i moment obrotowy dostępne są w szerokim zakresie obrotów. Maksymalny moment obrotowy sięga aż 126 Nm przy 6500 obr/min. Nowoczesne „serce” motocykla w układzie V4 ma mocny charakter i pod każdym względem zachwyca mocą, elastycznością, kulturą pracy i dźwiękiem.

Modyfikacje w szczegółach

Wloty powietrza w obudowie filtra powietrza dla każdego cylindra zostały wydłużone o 40 mm, a ich średnicę zmniejszono o 4 mm. Rury kolektora wydechowego wyprostowano i znacząco skrócono (-20 cm), a ich średnica została zmniejszona. Krótsze czasy rozrządu pozwoliły zmniejszyć kąt współtwarci zaworów. Zrezygnowano z zaworu sterującego (takiego jak w VFR1200F) w układzie wydechowym. Za to tłumik końcowy ma konstrukcję trójkomorową a spaliny odprowadzane są dwoma rurami. By zredukować emisję szkodliwych substancji w spalinach zastosowano nowy katalizator palladowy.

Jedyny w swoim rodzaju zespół napędowy V4, wał korbowy z przesunięciem fazowym

Informacja prasowa

Niecodzienna i zwarta konstrukcja to szczególna cecha silnika V4. Zewnętrzne cylindry (1 i 4) pochylone są do przodu, a wewnętrzne (2 i 3) do tyłu. Kąt rozchylenia cylindrów wynosi 76 stopni, dokładnie tyle samo co w wyścigowej maszynie 800 V4 Casey'a Stoner'a, zdobywcy tytułu Mistrza Świata klasy Moto GP w sezonie 2011. Aby wyeliminować wibracje czopy wału korbowego przesunięto o kąt 28 stopni. Dzięki takiej konstrukcji wału „Phase Shift Crankshaft” można było zrezygnować z wałka wyrównowazającego.

Głowice Unicam

Dla uzyskania zwartej konstrukcji silnika zastosowano głowice typu Unicam. Pracuje w nich tylko jeden wałek rozrządu i charakteryzują się niewielką wysokością. Ta technologia, pozwalająca zaoszczędzić sporo miejsca, z powodzeniem jest stosowana również w crossowych czterosuwach serii CRF. Głowice cylindrów typu Unicam mają od strony dolotu szklankowe popychacze z umieszczonymi wewnątrz płytkami zaworowymi, a od strony wydechu rolkowe dźwigienki ze śrubowym mechanizmem regulacji luzu zaworowego. Taka technologia pozwala ograniczyć czynności obsługowe. Luz zaworowy trzeba sprawdzać tylko co 24 000 km.

Przepustnica i pokrętko rolgazi w technologii „by wire”

Od manetki rolgazi linki poprowadzone są do potencjometru na obudowie przepustnic. Elektroniczny sterownik przetwarza sygnały i poprzez siłownik ustawia w odpowiedniej pozycji przepustnicę elektronicznego wtrysku paliwa PGM-FI. System „Throttle-by-wire” bierze pod uwagę kilka różnych parametrów (obroty silnika, prędkość pojazdu, aktualny bieg, temperatura, parametry zapłonu) i na ich podstawie dobiera odpowiednie ciśnienie i czas trwania wtrysku. Pozytywne efekty takiego rozwiązania to płynne reakcje silnika, optymalny skład mieszanki paliwowo-powietrznej i efektywne wykorzystanie paliwa.

Gdyby potencjometr został umieszczony przy pokrętku rolgazi wówczas uzasadnione było by użycie terminu „elektroniczna manetka”. Honda celowo pozostawiła jednak ciągną Bowdena, aby kierowca korzystający z najnowszej technologii wciąż miał poczucie klasycznej obsługi przepustnic.

Bezpieczne sprzęgło typu „antihopping”

Dla uniknięcia zablokowania tylnego koła przy ostrej jeździe, podczas redukcji biegów przed zakrętem, model Crosstourer (VFR1200X) wyposażono w sprzęgło typu „antihopping” (Honda Assist Slipper Clutch). To mechaniczne sprzęgło z funkcją poślizgową zbudowano wedle zasady, która sprawdziła się w sportowej Hondzie CBR1000RR Fireblade. Piastra sprzęgła została podzielona na dwa oddzielne elementy, obracające się wspólnie i tworzące jedną całość dzięki specjalnie ukształtowanym zaczepom o przekroju trójkątnym. „Spinają” one obie części piasty w normalnych warunkach (moment obrotowy od strony

Informacja prasowa

silnika), pracując płaszczyznami prostopadłymi do piasty. Gdy redukcja biegu zostanie przeprowadzona zbyt gwałtownie lub o zbyt dużą liczbę przełożeń pojawi się efekt blokowania tylnego koła. W tym momencie napęd zostanie jednak rozłączony, bowiem obie części piasty sprzęgła rozsuwają się na zaczepach. To efekt uślizgu elementów piasty na ukośnych płaszczyznach zaczepów. Tylnie koło nie zostanie zablokowane, bowiem będzie mogło się swobodnie obracać.

Dwusprzęgłowa skrzynia biegów (opcja)

Dual Clutch Transmission (DCT) to pierwsza na świecie dwusprzęgłowa skrzynia biegów dla motocykli. Innowacyjne podejście do przekładni pozwoliło zapewnić zmianę przełożeń bez przerywania procesu napędowego. Można wybrać manualny lub automatyczny tryb zmiany biegów. Włączanie i wyłączanie sprzęgła odbywa się automatycznie, zarówno przy ruszaniu jak i przy zmianie przełożeń. To dlatego Honda Crosstourer z dwusprzęgłową przekładnią nie ma ani dźwigni sprzęgła, ani dźwigni zmiany biegów.

Dwusprzęgłowa przekładnia pracuje przy wykorzystaniu pakietu dwóch sprzęgieł. Pierwsze obsługuje biegi nieparzyste (1,3,5), drugie biegi parzyste (2,4,6). Sprzęgła działają naprzemiennie. Jeśli zaczyna się przełączanie z biegu pierwszego na drugi jednostka sterująca rozpoznaje, że proces zmiany przełożeń przebiega ku wyższym biegom i przygotowuje do pracy drugi bieg. Rozłącza pierwszym sprzęgłem „jedynekę” i aktywuje drugie sprzęgło, obsługujące „dwójkę”. Dzięki temu przełączanie przebiega łagodnie i ekstremalnie szybko.

Kierowca może zmieniać biegi na dwa sposoby. Pierwszy to tryb manualny (MT), przy wykorzystaniu przycisków na zestawie przełączników po lewej stronie kierownicy. Palcem wskazującym odbywa się zmiana przełożeń „do góry”, kciukiem przełącza się biegi „w dół”. Drugi sposób to tryb automatyczny (AT), w którym biegi zmieniane są automatycznie i dobierane odpowiednio do aktualnych obrotów silnika i prędkości motocykla. Można przy tym wybrać oszczędny styl jazdy, pozwalający oszczędzać paliwo (D) albo sportowy (S). W każdym trybie pracy przekładnia DCT działa szybko i płynnie zmienia biegi cały czas utrzymując siłę napędową.

Zoptymalizowany system elektroniczny sterujący przekładnią DCT

Skrzynię biegów DCT wyposażono w zoptymalizowaną elektronikę sterującą, podnoszącą funkcjonalność jednośladu. W trybie automatycznym na ustawieniu D elektroniczna jednostka sterująca ECU rozpoznaje, jak przebiega przełączanie biegów przy konkretnym stylu jazdy. Dzięki funkcji inteligentnego sterowania system może sięgać do przechowywanych w swej pamięci schematów i dobrać sterowanie do aktualnych warunków. System jest tak bezpiecznie ustawiony, że jeśli jazda przebiega po krętej drodze, a przy tym

Informacja prasowa

pokonywane są wciąż podjazdy i zjazdy to elektronika sterująca zawsze dopasuje optymalne przełożenia do tego rodzaju podróży.

Zoptymalizowana elektronika sterująca ma jeszcze inne cechy. Jeśli w trybie automatycznym (D lub S) został naciśnięty jeden z przycisków ręcznej zmiany biegów na lewym zestawie przełączników i przekładnia przeszła w tryb manualny (normalnie służy do tego przełącznik po prawej stronie kierownicy) to system rozpozna, czy manualna zmiana przełożeń będzie kontynuowana. Jeśli nie, to sterownik przywróci tryb automatyczny. Ta funkcja jest przydatna wówczas, gdy podczas manewru wyprzedzania albo w ciasnym zakręcie potrzebna jest na krótko redukcja biegu.

Traction Control System (TCS)

Honda Crosstourer ma seryjnie montowany system kontroli trakcji. Ten elektroniczny pomocnik rozpoznaje poprzez czujniki niepożądany poślizg tylnego koła podczas przyśpieszania i wpływa odpowiednio na dynamikę silnika (zmniejsza moment obrotowy). System TCS daje pewność, że na asfalcie o słabej przyczepności albo w trudnych warunkach pogodowych nie dojdzie do utraty przyczepności. Tak jak wielofunkcyjny układ Combined ABS wykorzystuje nowoczesną technologię sterującą do tego, by jazda na Hondzie Crosstourer (VFR1200X) była zawsze spokojna i bezpieczna.

3.4 Układ nośny

Rama odlewana z aluminium

Rama, wykonana z odlewów aluminiowych, składa się z czterech zespawanych ze sobą elementów. Charakteryzuje się optymalnym rozłożeniem masy i perfekcyjną stabilnością. Geometria podwozia Crosstourera różni się od geometrii sportowo-turystycznej VFR1200F. Kąt pochylenia główki ramy, wyprzedzenie kąta kierownicy oraz rozstaw osi zostały zmienione. Na zwrotność i precyzyjne prowadzenie na prostych, decydujące o bezpiecznych własnościach jezdnych, można liczyć w każdych okolicznościach.

3.5 Koła

Szprychowe obręcze z bezdętkowymi oponami

Szprychowe obręcze zostały skonstruowane specjalnie dla Hondy Crosstourer. Są bardziej elastyczne niż obręcze odlewane i lepiej znoszą duże obciążenia powstające na nierównościach drogi. Mają specjalną konstrukcję, która umożliwia montowanie ogumienia bezdętkowego. Opony o rozmiarach 110/80-R19 z przodu i 150/70-R17 z tyłu zapewniają dobrą zwrotność, mają dużą zdolność pokonywania zakrętów i sprzyjają nienagannej trakcji. Szprychy ułożono w kształcie litery X (od prawej strony piasty do lewej strony obręczy i od lewej strony piasty do prawej strony obręczy). Są łatwe w pielęgnacji, bowiem

Informacja prasowa

wykonano je ze stali wysokogatunkowej. Tarcze hamulcowe przykręcone są wprost do piasty koła, bez żadnego elementu pośredniego, co pozwoliło zmniejszyć ciężar motocykla i masę nieresorowaną przedniego zawieszenia. W Hondzie Crosstourer fabrycznie montowane są opony Bridgestone (Battle Wing) lub Pirelli (Scorpion Trail).

3.6 Zawieszenia kół

Duże skoki zawiesznień – komfort i frajda z jazdy

Jednoramienny wahacz tylnego koła podparty centralną kolumną resorującą-tłumiącą tworzy zawieszenie typu Pro-Link. Przednie koło prowadzone jest przez widelec teleskopowy typu upside-down o średnicy rur wewnętrznych (roboczych) 43 mm. Zarówno z przodu jak i z tyłu można regulować wstępne ugięcie sprężyny oraz siłę odbicia amortyzatora. Zestrojenie podwozia to połączenie komfortu, jakiego życzą sobie jeżdżący turystycznie i długodystansowo kierowcy europejscy, z precyzją prowadzenia i bezpiecznymi zachowaniami na drodze przy dynamicznej jeździe. Wstępne ugięcie sprężyny w tylnym zawieszeniu można łatwo regulować w zależności od obciążenia motocykla przy pomocy ręcznego pokrętła.

Pozbawiony reakcji napęd wałem Kardana

Wał Kardana pracuje wewnątrz jednoramiennego wahacza. W układzie napędowym zamontowano cztery tłumiki drgań, przegub krzyżakowy oraz przegub równobieżny z funkcją przesuwu osiowego (zwany również przegubem homokinetycznym), dla zapewnienia płynnego przekazywania momentu obrotowego na tylne koło. Wahacz mocowany jest w ramie na tyle wysoko, że wał napędowy trafia dokładnie w wałek zdawczy skrzyni biegów. Ta wyrafinowana konstrukcja ma dwie zalety: po pierwsze można było zastosować długą oś wahacza, prowadzoną przez całą szerokość ramy, co znakomicie wpłynęło na sztywność zawieszenia (inne motocykle z wałem napędowym mają tylko krótkie trzpienie, łożyskujące wahacz z prawej i lewej strony). Po drugie konstrukcja Hondy z przesuniętymi osiami nie potrzebuje układu dźwigni mocowanych do ramy, wychwytyjących niekorzystne momenty powstające w układzie napędowym podczas zmian obciążeń silnika. Pozwala to uprościć konstrukcję i zredukować masę.

3.7 Hamulce

Combined ABS

Crosstourer został wyposażony w system Combined ABS Hondy. Ten wielofunkcyjny układ hamulcowy podwyższa bezpieczeństwo jazdy, co zostało potwierdzone w praktyce, szczególnie, gdy manewr hamowania jest trudny – na mokrej od deszczu nawierzchni albo podczas hamowania w pochyleniu bocznym. Elektroniczna jednostka sterująca ECU rozpoznaje poprzez czujniki

Informacja prasowa

możliwość powstania poślizgu kół i tak reguluje ciśnienie w układzie hamulcowym, by wyeliminować możliwość ich zablokowania. Pozytywny efekt zastosowania systemu ABS to krótka droga hamowania przy użyciu hamulców z pełną siłą i maksymalne bezpieczeństwo dla kierowcy i pasażera.

4. Kolorystyka

Honda Crosstourer (VFR1200X) dostępna jest w sezonie 2012 w następujących kolorach:

- Digital Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White
- Pearl Cosmic Black
- Candy Prominence Red

5. Historia modelu

Pod koniec sezonu 2010 Honda dokonała publicznej prezentacji prototypu rekreacyjno-turystycznego motocykla podczas salonu motocyklowego w Mediolanie. Ta kreacja pokazała, w jakim kierunku idą prace rozwojowe nad szosowym enduro z silnikiem V4 modelu VFR1200F. Obecnie prezentowana Honda Crosstourer różni się w wielu punktach od pokazanego wcześniej prototypu. Wprowadzona do produkcji wersja ma wszechstronne zastosowania. Dzięki zwartej konstrukcji, zmniejszonym wymiarom i łatwemu prowadzeniu jest maszyną sprawiającą wiele radości również w codziennej jeździe i w ruchu miejskim. Podczas prac rozwojowych zmodyfikowano nie tylko geometrię podwozia dla uzyskania lepszej zwrotności, ale zdecydowano również o zastosowaniu widelca teleskopowego typu upside-down. Również w silniku wprowadzono wiele modyfikacji aby charakter jednostki napędowej dopasować do koncepcji motocykla typu adventure.

6. Wyposażenie dodatkowe

Crosstourer może być wyposażony w specjalnie opracowane dla tego modelu i odpowiednio do niego dopasowane, oryginalne akcesoria Hondy, zgodnie z indywidualnymi preferencjami:

- Kufer górny (Topcase)
- Zestaw bocznych kufrów
- Wewnętrzne torby do topcase i kufrów bocznych
- Wysoka szyba
- Podgrzewane manetki
- Rurowe osłony silnika (gmole)
- Dodatkowy reflektor przeciwmgielny

Informacja prasowa

Centralna podstawka
Nakładki na zbiornik paliwa
Instalacja elektryczna z gniazdem
Instalacja alarmowa
Pokrowiec na motocykl

7. Dane techniczne – Honda Crosstourer (VFR1200X)

Silnik

Rodzaj	chłodzony cieczą, czterosuwowy, V4 kąt rozchylenia cylindrów 76 stopni, głowice UNICAM z czterema zaworami na cylinder
Pojemność skokowa	1237 cm ³
Średnica cylindra x skok tłoka	81 x 60 mm
Stopień sprężania	12 : 1
Moc maksymalna	95 kW (129 KM) / 7750 obr/min (95/1/EC)
Maksymalny moment obrotowy	126 Nm / 6500 obr/min (95/1/EC)

Układ zasilania

Przygotowanie mieszanki	elektryczny wtrysk paliwa PGM-FI
Średnica przelotu	44 mm
Filtr powietrza	filtr papierowo-wiskozowy
Pojemność zbiornika paliwa	21,5 l
Zużycie paliwa	6,1 l/100 km (cykl WMTC #)

Instalacja elektryczna

Układ zapłonowy	sterowany komputerowo, tranzystorowy zapłon cyfrowy z elektronicznym układem wyprzedzenia
Świece zapłonowe	NGK IMR8E-9HES DENSO VUH24S

Informacja prasowa

Rozrusznik	elektryczny
Reflektor	12V, 55W x 1 (światło mijania) / 55W x 1 (światło drogowe)

Przeniesienie napędu

Sprzęgło	wielotarczowe sprzęgło w kąpeli olejowej dwa wielotarczowe sprzęgła w kąpeli olejowej*
----------	---

Zmiana biegów	manualna zautomatyzowana w trybie D lub S / manualna*
---------------	--

Liczba biegów	6
---------------	---

Przełożenie wstępne	1,738 (73/42)
---------------------	---------------

Przełożenia skrzyni biegów	1	2,600 (39/15)	2,250 (36/16) *
	2	1,600 (32/20)	1,700 (34/20) *
	3	1,260 (29/28)	1,304 (30/23) *
	4	1,076 (28/26)	1,107 (31/28) *
	5	0,961 (25/26)	0,967 (29/30) *
	6	0,897 (35/39)	0,886 (31/35) *

Przełożenie końcowe	1,060 (37/39) x (19/17)
	1,063 (39/41) x (19/17)

Napęd tylnego koła	wał Kardana z przegubem homokinetycznym
--------------------	---

Rama

Rodzaj	otwarta, grzbietowa, aluminiowa
--------	---------------------------------

Podwozie

Wymiary (długość x szerokość x wysokość)	2285 mm x 915 mm x 1335 mm (z szybą standardową)
--	---

Rozstaw osi	1595 mm
-------------	---------

Kąt główki ramy	28 stopni
-----------------	-----------

Informacja prasowa

Wyprzedzenie kąta kierownicy	107 mm
Promień skrętu	2,7 m
Odległość siodła od nawierzchni	850 mm
Prześwit	180 mm
Masa pojazdu gotowego do drogi	275 kg 285 kg *

Zawieszenia kół

Rodzaj	przód: widelec teleskopowy typu upside-down o średnicy rur wewnętrznych (roboczych) 43 mm, z regulacją ugięcia wstępnego sprężyn i siły odbicia amortyzatorów tył: zawieszenie typu Pro-Link, centralna kolumna resorująco-tłumiąca (sprężyna śrubowa, amortyzator gazowy), bezstopniowa regulacja ugięcia wstępnego sprężyny ręcznym pokrętkiem, regulacja siły odbicia amortyzatora
--------	--

Koła

Rodzaj	przód: obręcze szprychowe, ogumienie bezdętkowe tył: obręcze szprychowe, ogumienie bezdętkowe
Rozmiary obręczy	przód: 19M/C x MT2.50 tył: 17M/C x MT4.00
Rozmiary opon	przód: 110/80-R19 tył: 150/70-R17
Ciśnienie w ogumieniu	przód: 2,5 bar tył: 2,9 bar

