

TEKSTI: JUHA SUURINKEROINEN  
KUVAT: HONDA (FELIX, ULA,  
FRANCESC, ZEP JA BRENDAN)

---



# HONDA VFR800X CROSSRUNNER

## RISTIRETKEILIJÄ



*Kokonaan uudentyyppisen moottoripyörän suunnittelu perustuu tällä kertaa laajaan asiakastutkimukseen, jolla selvitettiin minkä tyyppistä pyörää potentiaaliset kuluttajat kaipaavat. Monikäyttöisyys tuntuu olevan päivän sana. Pyörällä tulee voida suorittaa päivittäiset kaupunkikruisailut, kuin myös työmatkat tarvittaessa. Lisäksi sen tulee olla muunneltavissa matkapyöräksi, jolla pärjää mukavasti myös kumppanin kanssa.*

**U**uden moottoripyörän hankinta vaatii harkintaa, etenkin ensimmäisen. Moni aloittaa mopoista ja keveistä siirtyen aste asteelta isompiin, osa saa herätyksen vasta keski-ikässä ja tekee hankinnan erilaisin kriteerein. Asiantuntijakaverin näkemys on usein ratkaisevaa harkintavaiheessa ja tässä piilee sudenkuoppa, hankitaan täysin vääränlainen pyörä omia tarpeita ajatellen.

Onneksi ajatusmaailma on nopeassa tahdissa muuttumassa käytännöllisempään suuntaan. Kuinka moni motoristi saa mieleisensä liikkumavälineen hyppäämällä tonnisen pääedellä ajettavan tehopyörän puikkoihin? Valitettavan usein vieläkin järkisyyt saavat väistyä turhamaisuuden tieltä. Motskaritehtailta asia ruvetaan älymään ja markkinoille suunnataan Crossrunnerin tapaisia malleja, joissa pääpaino asettuu muiden seikkojen kuin tehopainosuhteen ja kilpurimaisen



*Kolmionmuotoinen ”pirtukannu” toimii yhteisenä vaimentimena kaikille neljälle pytylle. Alas sijoitettuna se ei häiritse sivulaukkujen asennusta, kuten aiemmassa VFR:ssä.*

edellä mainituissakaan maissa enää ajella villin lännen tyyliin ja moottoripyöräilijöitten on viisaampaa siirtyä rennommin ajettaviin, vääntävämpikoneisiin ja samalla mukavampiin malleihin.

#### **ASIAKKAILLE MIELEINEN MALLI**

Crossoverin suunnittelussa keskityt-

tiin laajan asiakastutkimuksen antamiin tuloksiin, joiden perusteella analysoitiin millaisilla ominaisuuksilla tulisi halutun moottoripyörän olla varustettu. Lopputulos oli vähän vastaava, kuin automaailmassa suurta suosiota saavuttaneiden citymaasturien kohdalla on nähty. Pyörän käyttöä tulee hallita kaikenlainen vaivattomuus, eli pystyasennossa ajettava, helposti päälle noustava, modernin näköinen, eri käyttötarkoituksia varten muunneltava, vääntäväkoneinen, kevyesti katettu. Halutuista vaatimuksista alkoi kiteytyä Crossrunnerin näköinen pyörä, jonka ulkoasussa on haettu vaikutteita, niin sarjakuvahahmo maantiekiittäjästä, kuin Honda CRV:stä, sekä jopa vesiskoottereista.

Tuloksena syntyi italialaisen ja japanilaisen suunnittelijan näkemys puoliavoimesta pyörästä, jonka muotoilu todella poikkeaa tavanomaisesta. Lukuisien tuulitunnelitestien avulla on muoviosat muotoiltu antamaan parhaan mahdollisen suojan sekä ajovakauden, myös suurissa nopeuksissa. Käytännössä homma myös toimii, virtaukset on saatu hienosti aisoihin ja tuulisuoja löytyy huomattavassa määrin esimerkiksi avomalliin verrattuna, kui-



*Yksipuolinen swingi on kaunis, tukeva ja käytännöllinen ratkaisu. Vanne irttoa vaivatta ja ketjujen kiristys on kätevää.*

ulkoasun tiimoille. Yksi asiaan vaikuttava tekijä on asetusten tiukentuminen esimerkiksi koko EU:n alueella. Ennen aikaa käytiin Espanjassa ja Ranskassa kaahamassa supersporteilla, koska valvontaa ja rangaistuksia ei käytännössä ollut. Nyt ei

tenkin katteet sallivat myös raittiin ilman virtailla sopivassa määrin.

Nestekidenäytöllä toteutettu mittaristo on nostettu varsin ylös kuljettajan näkökenttään, jottei mitään erityistä kurkistelua tarvitse suorittaa. Mittaristo sisältää kaiken tarvittavan, kuten kellon, polttoainenäytön, lämpötilan, numeronäytön nopeudelle sekä kaarevan kierroslukumittarin. Omille kuluneille silmille suurin osa infosta jäi kuitenkin näkemättä, sillä ainoa mitä pystyin seuraamaan oli isoilla numeroilla toteutettu nopeusmittari, mutta tarvitsenkin lukulaseja kaikkeen muuhun paitsi iltalehtien lööppeihin.

Ajoasento Hondassa on leppoisin mahdollinen. Jalat ovat hyvässä kulmassa, selkä melko pystyssä, mutta kuitenkin rennosti lievässä etunojassa, ohjaustanko on nostettu korkealle jolloin paino ei asetu käsien varaan käytännössä lainkaan. Matkustajan tilat sijoittuvat lähes samaan tasoon kuljettajan kanssa, joten kyydissä ei tarvitse keikkua korkealla epätasapainoa aiheuttamassa.

Moottori, kuten alapalkkirunko, on napattu suoraan hyväksi havaitusta VFR 800 VTEC -mallista. V4-koneesta on vähennetty 7 hv huipputehoa ja päädytty lukemaan 102 hv kierrosluvulla 10000 rpm. Moottorin tehoaluetta on rukattu tasaisemmaksi kaventamalla ja pidentämällä imutorvia, muuttamalla 4-2-1 pakoputkisto siten, että nyt tarvitaan ainoastaan yksi katalysaattori entisten kahden sijasta, sekä valitsemalla ominaisuuksiin parhaiten sopiva moottorinohjaus kartta. Paras vääntö on 74 Nm ja se löytyy kierrosluvulta 9250 rpm.

17-tuuman vanteet on verhoiltu Pirellin varta vasten Crossrunneriin suunniteltuihin Scorpion Trail -renkaisiin, jotka ovat voimakkaasti kuvioidut ja keskeltä kovempaa kumia kuin reunoilta, paremman kestävyysden saavuttamiseksi, kaarrepidon silti kärsimättä. Takakumi on leveydeltään komea 180-millinen, edessä pyörii 120-millinen. Yksipuolinen takahaarukka on hieno keksintö, ajatellen sekä vanteen irrottamista, että ketjun kiristystä, joka ei näin ollen vaadi minkäänlaista linjausta, vaan ketjulinja on aina suorassa. Lisävarusteena saatava keskiseisontatuki on myös omiaan helpottamaan huoltohommia, kuten ketjujen rasvaamista.

Jarrut ovat Hondan ABS-yhdistelmä-jarrut, joissa kolmimäntäisen 296-millisen etujarrun painaminen vaikuttaa samalla myös takajarruun, tämä systeemi helpottaa hitaassa vauhdissa tapahtuvia jarrutuksia ja vakauttaa pyörää kovemmissa hidastuksissa. Jousitusratkaisu noudattelee pyörälle kaavailtua linjaa. Esijännityksen lisäksi säätämään pystyy ainoastaan takaiskarin



*Ylhäälle sijoitettua monipuolista mittaristoa on helppo silmäillä myös ajon aikana.*

*Matala, suorahko satula ja loivaperäinen tankki, tarjoilevat oivat tilat, niin kuskillle, kuin matkustajalle.*



ulospäinvaimennusta, joka useimmissa tilanteissa riittää aivan mainiosti.

Koko komeuden kruunaa massiivinen kiiltävää metallia oleva kolmioivaimennin, joka on hiljainen siihen asti kun VTEC-systeemi avaa venttiilejä hieman reippaammin aiheuttaen turbon kaltaisen tehon ja äänenlisäyksen 7000-kierroksen tuntumassa.

#### **VAIVATON AJETTAVA**

Ajettavuutta leimaa kaikenlainen vaivattomuus. Pyörän selkään on sopivan, n. 81,6-senttisen istuinkorkeuden vuoksi helppoa nousta, ajoasento on loistava ja sitä on helpotettu viistämillä 21,5-litraisen tankin takaosaa. V4-kone osuu tämänkaltaiseen pyörään mainiosti, se on arvokas



valmistaa, mutta tarjoilee joukon hienoja ominaisuuksia, kuten vääntävän ja värinätömän käynnin, yhdistettynä urheilullisesti kiertävään ylärekisteriin. Vaihteet kytkeytyvät kevyesti, jota helpottaa se, että keppi on kytketty suoraan vaihdeakseliin, ilman mitään välivipuja.

238-kiloinen pyörä kiihtyy yllättävän ripeästi, vaikkei huipputehoa niin hirveästi olekaan, mutta toisaalta kuutioita on kuitenkin 782 ja VTEC:in aiheuttama tehopotku lisää huomattavasti voimantunnetta.

Mutkiin pyörä tahtuu kuin unelma, se ei vaadi minkäänlaista vääntöä kaarteisiin mentäessä. Oli ihan pakko käydä vertailun vuoksi vetämässä pienet siivut eräällä eurooppalaisella V2-koneisella tuhatkuutioisella ja tunne oli oikea, tunnetusti hyväkäytöksinen V2:n oli mutkiin mentäessä kuin rautakanki Hondaan verrattuna. Pyörää oli tavattoman mukava käänellä mutkayhdistelmiin ja yhtä nautinnollista höräyttää kone 7000-kierroksen paremmalle puolelle. Suorilla pyörä tuntuu tukevalta, eikä tuulenpuuskat juurikaan onnistuneesta muotoilusta johtuen heittele pyörää.

Matalahko istuinkorkeus on omiaan lisäämään ajon vaivattomuutta, etenkin ▶

*Kolmimäntäiset nissinin puristimet, yhdistettynä 296-millisiin levyihin, tarjoilevat yhdistelmä abs-jarrujen kanssa vähintään riittävän pysähtyvyyden.*



*Laukkusarja, korkea pleksi, keski-seisontatuki, lämpökahvat sekä lisälmanohjaimet tekevät crossrunnerista mainion matkaratsun kahdelle.*

### VFR800X Crossrunner

Moottori:	Nestejäähd., 4-tahti, 16-ventt., DOHC 90° V4
Sylinteritilavuus:	782 cc
Sylinterimitat:	72 x 48 mm
Puristussuhde:	11.6:1
Pa-syöttö:	Elektroninen ruisku
Kytkin:	Märkä monilevyinen
Vaihteisto:	6-portainen
Teho:	102 hv/10000 rpm
Vääntö:	74 Nm/9250 rpm
Etujousitus:	Ø43 mm teleskooppih., portaaton jousen esijänn. säätö, 165 mm jousto
Takajousitus:	Pro-Link mono 7-asentoinen esijännityksen ja portaaton paluuvaim. säätö, jousto 145 mm
Etujarru:	Nissin 2 x Ø296 mm levy, 3-mäntäiset puristimet, ABS
Takajarru:	Nissin Ø256 mm levy/ABS
Etupyörä:	3.50 x 17 aluvalvanne 120/70 R17M/C
Takapyörä:	Pirelli Scorpion Trail 5.50 x 17 aluvalvanne 180/55 R17M/C
Etuhaarukan kulma/jättö:	25° 45' / 96mm
Akseliväli:	1.465 mm
Istuinkorkeus:	816 mm
Tankki:	21,5 litraa
Märkäpaino:	238 kg
Hinta:	15.998,-
Maahantuoja:	Oy Brandt Ab Tuupakantie 7B 01740 VANTAA Puh. 020 7757 200 Sp.: info@brandt.fi www.hondabikes.fi

mutka-ajo on varsin vakaata kun ei kuljettaja huouju kepinnokassa. Käsiteltävyyttä helpottaa lisäksi erittäin pieni kääntösäde, Hondalla pystyy heittämään uukkarit alle 3-metrin levyisellä alueella.

Jousitus kantaa 100-kiloisen hienosti, eikä vaikuta normaalitilanteissa liian pehmeältä, vaan pikemminkin perussäädöissä on onnistuttu, kuin myös jarruissa joiden teho on vähintään riittävää pyörän suorituskykyyn nähden.

Pyörä on kuin luotu kaupunkiajoon ja päiväretkeilyyn, mutta mikä parasta lisävarusteena saatavat kolme n. 30-litraista laukua ja korotettu pleksi mahdollistavat täysipainoisen matkailukäytön myös pidemmille taipaleille. Tankilla pääsee yli 300 kilometriä, joka on ihan mukava siivu.

Uskon Hondan onnistuneen luomaan uudentyyppisen moottoripyörän joka palvelee monennäköistä käyttäjäkuntaa kokeneesta uusherännäiseen. Se sopii varauksetta myös ns. ensipyöräksi ison pyörän kortin omistajille, tai niille, joilla on jo autokortin oheisena lupa ajaa moottoripyörällä. Pyörää on saatavana kolmena eri väri vaihtoehtona, valkoisena, punaisena sekä mustana. Henkilökohtaisesti mieltyin eniten mustaan ja niin kuulin monen muunkin sanovan, jotenkin vain musta pukee Crossrunnerin omintakeista muotoilua ja tyyliä.



