

Seduzir para conquistar

Honda HR-V 1.5 i-VTEC Executive

Com o novo HR-V a Honda pretende conquistar novos clientes, e prevê que estes venham a preencher 70% das vendas do novo modelo. Para chegar aos objectivos, os japoneses contam com vários argumentos, alguns destes na área da sedução.

Numa altura em que os SUV continuam a registar grande procura, a Honda tem o novo HR-V. Mas há mais elementos favoráveis à marca japonesa. A recente comercialização do CR-V é uma destas, enquanto a nova abordagem do novo modelo, rompe com a imagem face ao anterior.

O novo HR-V está maior e ultrapassa os quatro metros (4.294 mm) enquanto no interior, a volumetria da bagageira, concede entre os 470 a 1.533 litros, mediante fácil rebatimento dos assentos traseiros. Com um único movimento, as costas rebatem ao mesmo tempo que os assentos recolhem, deixando um fundo

plano na bagageira, a 650 mm do solo. Em termos práticos, isto significa que se dispõe de um comprimento de 1.845 mm, aos quais se acede através de uma porta com 1.180 mm de largura. Cabe lá uma bicicleta de estrada e sem desmontar a roda da frente, e para quem usa pranchas de surf com maiores dimensões, o rebatimento do assento dianteiro, quase permite a utilização de 2,5 metros (2.445 mm).

Além dos aspectos práticos e por que já falámos de sedução, o novo Honda concede-a em três aspectos: um mais evidente como a inexistência do pedal de embraiagem devido à transmissão CVT acoplada ao 1.5 i-VTEC a gasolina (120 cv/4.000 rpm); outro através da conectividade e funções disponíveis no visor central; um terceiro conseguido mediante utilização dos diversos sistemas à disposição para melhorar a condução e segurança, com destaque para o EDDB.

Na versão Executive, encontrámos bons materiais e um bom nível de finalização, reconhecendo neste último as soluções que encontramos noutros modelos da gama. No tocante aos espaços para arrumos, gostaríamos de ver mais. Aliás esperávamos mais, não só por que se trata de um SUV mas também por que a volumetria é generosa face às dimensões exteriores. Exemplo disso é a boa acessibilidade e habitabilidade, tanto na dianteira como na traseira.

Com boa acessibilidade o HR-V concede uma boa posição de condução, com diversos ajustes e bons ângulos de visibilidade, tanto para a frente como lateral. Para a traseira, a forma “coupé” e o alargamento

dos pilares 'C' que derivam do aumento de rigidez torsional (+ 27%) face ao anterior modelo, penalizam os ângulos de visibilidade, nesta versão mitigados com a existência da camera nas manobras de marcha-atrás.

Quando colocamos o motor em funcionamento, cedo percebemos que este se encontra melhor isolado das vibrações do que do ruído. Aliás, quando exigimos mais do CVT e ultrapassamos as 2.500~3.000 rpm, damos conta do funcionamento da variação contínua, que os japoneses identificam como equiparado a uma transmissão de sete relações. Por um lado, estamos de acordo se analisarmos a suavidade de progressão, e o agradável escalonamento de andamentos. Por outro lado, e se optarmos por esquivar os 120 cv em modo 'S' gostaríamos que a insonorização fosse mais eficaz.

Aos comandos

Neste capítulo, volta a entrar a sedução! A potência máxima deste HR-V é encontrada às 4.000 rpm, enquanto o binário máximo está nas 2.000 rpm. Por outras palavras, existem duas utilizações distintas nesta motorização. Para quem prefere o modo 'D' a tranquilidade da condução, a suavidade da transmissão e a satisfatória insonorização, concedem um bom nível no conforto de utilização e rolamento. Para quem prefere o modo 'S' já sabe que vai ouvir mais o motor, mas também dispõe de um automóvel mais traquina, de uma condução refinada, e de um conforto de rolamento, apenas penalizado em pisos mais degradados, parcialmente mitigados pela presença de jantes 17" com pneus 215/55.

Neste modo de utilização, é mais perceptível o EDDB – Early Downshift During Brake. Através deste sistema e sem penalizar o consumo de combustível, a descer e em desaceleração, a rotação do motor é mantida acima das 1.500 rpm, para assim beneficiar o travão-motor. Ao acelerar, o motor também reage com mais genica. Para quem preferir uma condução mais económica, basta premir o botão do lado esquerdo, confirmar a presença do indicador luminoso em forma de folha, e identificar em volta do velocímetro, um anel que fica verde quando a condução é a mais económica possível, e branco quando estamos a consumir mais combustível. Num breve contacto ao volante, obtivemos 6,6 litros/100 km à média de 52,0 km/h em percursos misto (AE+EN+Urbano).

Gostámos -

Gostámos +