

Lançamento

Segunda geração do HR-V tem 4 versões

FOTOS DIVULGAÇÃO

Totalmente renovado, o New HR-V começa a ser vendido em quatro pacotes de acabamento e duas motorizações. As versões EX Honda Sensing e EXL Honda Sensing são equipadas com o 1.5 DI i-VTEC Flex aspirado, enquanto a Advance e a Touring trazem o inédito 1.5 DI VTEC Turbo Flex. Para ambos, o câmbio é CVT, ajustado para atender às demandas dos novos propulsores.

A EX e a EXL começam a ser vendidas em 2 de agosto, quando ocorrerá o lançamento virtual do modelo para o público. A chegada da segunda geração às concessionárias está prevista para o final do mesmo mês. As vendas da Advance e da Touring começarão em outubro. Os preços serão divulgados no momento de início da comercialização. A garantia é de 3 anos, sem limite de quilometragem.

Quanto ao estilo, na Advance e na Touring a grade é composta por múltiplos elementos que parecem flutuar, ressaltando um caráter mais esportivo. Já a EX e a EXL têm grade com filetes horizontais. Outro detalhe de diferenciação está nos faróis full LED (de série em todas as versões), que na Touring possuem acabamento cro-



mado na moldura interna do bloco do facho alto, enquanto na EX, EXL e Advance, a moldura é preta.

Na traseira, todas as versões têm lanternas fumê com LED nas luzes de posição e freio. Elas são unidas por uma barra horizontal de LED que também cumpre a função de luz de posição e, exclusivamente na Touring, têm acabamento fumê. Abaixo estão a maçaneta da tampa do porta-malas, luzes de placa e câmera de ré. O resultado é uma superfície de estilo limpo, que enfatiza a linha de ombros alta das laterais. A tampa traseira oferece uma abertura alta, com linha inferior baixa para facilitar a colocação e retirada de objetos.

Honda Sensing é de série para todas as configurações

Todas as versões trazem de série o Honda Sensing, pacote de tecnologias de segurança e assistência ao motorista que se baseia em imagens captadas por uma câmera de longo alcance e de visão grande angular (cerca de 100°) e de um microprocessador de imagem de alta capacidade. Conta com as seguintes funções: Controle de cruzeiro adaptativo (ACC), Sistema de frenagem para mitigação de colisão (CMBS), Assistência de permanência em faixa (LKAS), Sistema para mitigação de evasão de pista (RDM) e Ajuste automático de farol (AHB).

Uma novidade é o controle de descidas em rampas (HDC), que atua em superfícies de baixa aderência e mantém automaticamente a velocidade, permitindo ao motorista se concentrar no controle da direção, sendo desnecessário atuar nos pedais de freio ou acelerador. O sistema funciona entre 3 e 20 km/h.

Além disso, todas as configurações contam com seis air bags, assistente de estabilidade e tração (VSA), LaneWatch (assistente para redução de ponto cego por câmera no espelho retrovisor do lado do passageiro),



Três modelos de rodas

São três opções de rodas, sempre em alumínio e aro 17". Na EX e na Touring, são exclusivas, enquanto a EXL e a Advance compartilham o terceiro modelo. Outro detalhe do projeto é a baixa altura do capô, que favorece a visibilidade à frente, além de retratar o comportamento dinâmico. O deslocamento dos retrovisores externos para as portas – antes eram fixados junto à base das colunas A – também contribui para a melhora da visibilidade. Modelo tem 4,33 m de comprimento, 1,79 m de largura, 1,59 m de altura e 2,61 m de entre-eixos. Versões pesam entre 1.305 kg e 1.422 kg.



assistente de partida em rampa (HSA), acionamento de luzes de emergência em frenagens severas (ESS), Isofix, alerta de baixa pressão dos pneus (TPMS), câmera de ré multivisão e sensores de estacionamento. Outra novidade é o myHonda Connect, inédita plataforma de

conectividade da marca, disponível na Touring e na Advance.

O painel de instrumentos e a tela da central multimídia touchscreen de 8" foram posicionados de maneira a exigir um desvio mínimo do olhar, permitindo ao motorista concentrar seu foco na via.



Um motor 1.5 é turbo e, o outro, aspirado

O modelo traz duas opções de motor flex. A EX e a EXL vêm com o motor quatro cilindros em linha aspirado, todo em alumínio, 1.5 litro 16V DI DOHC i-VTEC, sistema que varia a amplitude e duração da abertura das válvulas de admissão. O mesmo eixo comando de válvulas de admissão tem o VTC, que controla a sincronização, podendo variar (avançando ou retardando) a fase do comando de admissão.

Dotado de injeção direta de combustível, o motor 1.5 DI i-VTEC Flex tem potência máxima de 126 cv a 6.200 rpm, tanto com etanol como gasolina. O torque máximo é de 15,8 kgfm a 4.600 rpm (etanol)

e 15,5 kgfm a 4.600 rpm (gasolina). Segundo o Inmetro, o 1.5 aspirado têm consumo, na cidade, de 8,8/12,7 km/l (etanol/gasolina) e, na estrada, de 9,8/13,9 km/l.

Na Advance e na Touring, traz um motor inédito: o quatro cilindros em linha 1.5 DI VTEC Turbo Flex. Totalmente em alumínio, conta com injeção direta de combustível. O câmbio CVT, de relação continuamente variável, simula sete marchas por meio das paddle shifts no volante (exclusivo das versões EXL, Advance e Touring). Os sistemas Step shift e EDDB são disponíveis em todas as versões.

Porta-malas pode ser aberto por sensor



O modelo oferece o sistema Magic Seat de modularidade dos bancos.

Outra novidade é a abertura do porta-malas (com 354 litros) sem o uso das mãos, disponível na Touring. Basta simular um chute sob um dos sensores de movimento abaixo do para-choque traseiro para que a tampa abra automaticamente.

Além disso, o porta-malas também tem a função Walk Away Close, inédita na Honda, que permite a operação sem o uso das mãos na hora de retirar objetos grandes ou pesados. Antes de pegar a carga, o usuário aperta

um botão na moldura inferior da tampa. Após retirar o objeto e se afastar do veículo, a tampa do porta-malas se fecha automaticamente. Ambas as funções só funcionam se o usuário estiver levando a chave consigo.

Fabricado na planta de Itirapina, São Paulo, o novo HR-V tem rigidez torcional da carroceria 10% maior na comparação com o HR-V anterior. O isolamento acústico também evoluiu por meio da adoção de material fonoabsorvente de maior eficiência, assim como de espuma expansiva de poliuretano em pontos ocos da estrutura.