

POR ADAIR SANTOS



FOTOS: DIVULGAÇÃO



## REFORMULAÇÃO TOTAL

A segunda geração do Honda HR-V ganha novo design e tecnologias de assistência à condução

O novo motor 1.5 aspirado certamente está no centro dos debates envolvendo a segunda geração do Honda HR-V, lançada em julho deste ano. A grande pergunta é: o propulsor dá conta do recado? Mesmo com números menores que o anterior, a resposta é sim!

A versão testada é a intermediária EXL Honda Sensing, que custa R\$ 149,9 mil. O 1.5 de quatro cilindros em linha é construído todo em alumínio e tem potência máxima de 126 cv a 6.200 rpm, tanto com etanol como gasolina. O torque máximo atinge 15,8 kgfm a 4.600 rpm (etanol) e 15,5 kgfm a 4.600 rpm (gasolina).

A polêmica toda deve-se ao fato de suceder o 1.8 16V FlexOne, com seus 140 cv de potência máxima e até 17,4 kgfm de torque. Mas apesar da menor potência e torque, o 1.5 atual não deve em nada para o 1.8. A grande explicação está na injeção direta que equipa o 1.5, responsável por deixá-lo esperto em todas as rotações. Mérito também do sistema i-VTEC e do câmbio CVT.

Claro que não tem a disposição dos 177 cv e 24,5 kgfm do 1.5 VTEC turbosflex da Advance e da Touring, mas é adequado para o modelo. Esse último é igualmente equipado com a injeção direta.

Uma questão precisa ser levada em conta para explicar a polê-

mica: como ocorre em todos os segmentos na atualidade, há muita gente dando opiniões sem sequer ter andado na nova geração para poder fazer o comparativo com o mínimo de justiça. Por isso é tão importante fazer o test-drive, pois os números por si só nem sempre refletem o real desempenho ao volante.

Outro ponto forte é a economia. Segundo o Inmetro, com gasolina o 1.5 aspirado têm consumo na cidade de 12,7 km/l e, na estrada, de 13,9 km/l. Só que durante o teste, fez média de 13,5 km/l na cidade e até 17 km/l na estrada com o Econ ligado.

Quanto ao estilo, a grade imponente e a frente baixa conferem personalidade marcante ao modelo, que no entanto está mais para crossover do que SUV.

Na traseira, todas as configurações têm lanternas fumê com LED nas luzes de posição e freio. Elas são unidas por uma barra horizontal em LED. Pena que o porta-malas ficou 83 litros menor nesta nova geração, passando dos anteriores 437 litros para 354 litros.

Por dentro, o modelo também recebeu um completo banho de loja. Além do visual moderno, é espaçoso. Todas as versões trazem de série o Honda Sensing, pacote de tecnologias de segurança e assistência ao motorista.

# motores