

ANTEPRIMA OFF HONDA CR-V

EVOLUZIONE di un SUCCESSO

SEMPRE DIVERSA, MANTIENE UN'IDENTITÀ DEFINITA CON FINEZZE TECNOLOGICHE, SPAZIO E SOLUZIONI INTELLIGENTI. IL MODEL YEAR 2015 DEBUTTA CON IL 1.6 A GASOLIO DA 118 KW-160 CV E CAMBIO A NOVE RAPPORTI

NICOLA D. BONETTI

COMPIE VENT'ANNI, rilanciando scelte diverse. La sport utility più venduta al mondo con oltre sette milioni di esemplari circolanti, rilancia con affinamenti d'immagine, di contenuti e tecnologici, aggiornando a fondo anche motore e cambio, oltre a una decisa ritaratura di sospensioni e assetto. Novità del model year 2015 sono principalmente il downsizing del propulsore a gasolio, che da 2.2 scende a 1.6 litri, abbinato alla sempre più diffusa (ma non altrettanto convincente) trasmissione automatica a nove rapporti. Ma non solo, i miglioramenti sono anche di guida, comfort, sicurezza e intrattenimento.

Premesse e promesse - L'immagine si rafforza con l'evidenza del frontale molto scolpito e dell'assetto maggiormente piazzato, la fiancata conserva lo stile precedente teso a enfatizzare il volume posteriore, mentre la coda mostra qualche cromatura di troppo. Spazio e finiture di classe superiore (ma non ancora con piena giustificazione dei prezzi full-option), grande volume di carico (quattro sacche da golf





ANTEPRIMA OFF HONDA CR-V**CODA ALTA**

La linea è personale, con fiancata che sposta l'attenzione verso il posteriore, importante. In alto a destra il nuovo motore 1.6 i-DTEC.

**INTERNI
E PULSANTI**

Gradevole (sopra) la vista della plancia, di ultima generazione. A fianco i comandi con Hdc e disattivazione dei controlli.



con cinque posti, o una coppia di biciclette con due), interfaccia di connettività Android e navigatore (purtroppo) Garmin. Affinamento della guidabilità con nuovo assetto anteriore (carreggiate allargate di 15 mm e diversa campanatura, sterzo rivisitato profondamente), e inedito motore Earth Dreams Technology con cambio di ultima generazione.

La meccanica - Il nuovo assetto è solo regolato sullo schema di sospensioni precedente, mentre le vere novità sono nella catena cinematica, con motore 1.6 i-DTEC da 1,6 litri con 118 kW-160 CV a 4.000 giri e 350 Nm a 2.000, per 197 km/h e 10"0-100 (202 e 9,6 MT), consumo di 5,1 l/100 km (4,9 MT). Caratterizzato da due turbine non contemporanee in funzione dei regimi, consente anche emissioni contenute. Il cambio ZF a nove rapporti (o meccanico a sei) completa la trasmissione, con il sistema di trazione integrale rimasto



LA GAMMA

Con trazione Awd ci sono due motori, il Diesel del test e il 2.0 a benzina da 114 kW-155 CV e 192 Nm (cambi manuale a sei rapporti, automatico a nove), con trazione anteriore CR-V propone il Diesel 1.6 da 88 kW-120 CV e 300 Nm con cambio manuale. In vendita dal 18 aprile in quattro allestimenti (Comfort, Elegance, Lifestyle ed Executive), con prezzi in definizione; indicativamente da 27mila euro per CR-V Fwd, e circa 41mila per Executive Awd; ai quali aggiungerne 2mila per il cambio automatico, oltre ai pacchetti di navigazione (700 euro, di serie su Executive) e di sicurezza.

invece identico all'ultima versione, peraltro dotata di controllo elettronico.

On the road - La prima sensazione è di guidare un'auto più grande e più reattiva delle precedenti: ed è già un bel passo avanti. La seconda riguarda l'avantreno: tra motore e cambio ci sono ben 65 kg in meno, che si sentono tutti. Il motore spinge agevolmente la massa, ma appare difficile pensarlo brillante magari in montagna e a pieno carico. Qualche indecisione dal cambio, alla quale siamo oramai avvezzi, anche se meno evidenti rispetto ad altri veicoli. Anche la silenziosità (peraltro migliorata del 6%) non sembra perfetta. Dolcezza diffusa, sostenuta anche dall'accoglienza degli interni, ben rifiniti, e dall'interfaccia avanzata che riporta sul display tutte le app dello smartphone Android. Abbondanti le dotazioni di sicurezza.

Offroad - La trazione Honda non è mai stata un ful-

mine, ma a forza di perfezionarla, si dimostra allineata alla concorrenza. Schiacciando con decisione sullo sterzo, se non si imposta la massa anticipando l'inserimento, il sottosterzo prevale, salvo poi, tenendo il gas spalancato, passare alla spinta posteriore, fino a un minimo di sovrasterzo, da ricercare. CR-V non ha grinta sportiva, ma rispetto alla progenitrice non disdegna la mobilità fuori traccia. Dove la trazione funziona con moderato ritardo, sopperendo anche ai limiti di escursione delle sospensioni. Non ottimale la rigidità del pianale, provata nel classico staccaruota.

In sintesi - Dedicata alla famiglia che vuole spazio, costi di gestione contenuti, eleganza, qualità meccanica e sicurezza. Senza pretese di prestazioni fulminee o mobilità troppo "off". Disponibile in nove colori compreso il nuovo Golden Brown, ha prezzi d'accesso interessanti che salgono non poco con allestimenti e pacchetti vari.

