

IMPRESSIONI DI GUIDA



HONDA CR-V

L'1.6 da 160 cavalli offre un bel margine di brio e l'automatico a nove marce la rende più fluida e godibile. L'anima, però, resta turistica

1.6 i-DTEC 160 CV 4WD automatica	
MOTORE	L4 turbodiesel 1.597 cm ³
POTENZA MAX	118 kW (160 CV)
COPPIA	350 Nm a 2.000 giri/min
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	automatico a 9 marce
0-100 km/h	10,0 s
CONSUMO MEDIO	18,9 km/l
DIM.	lung. 461 - largh. 182 - alt. 165 cm
MASSA	1.658 kg
PREZZO	da € 34.400 (indicativo)

● **RITOCCHI ESTETICI**, dotazioni di sicurezza ancora più ricche, un sistema multimediale nuovo di zecca. L'attrazione principale di questa Honda CR-V, però, si trova nella meccanica: l'1.6 turbodiesel da ben 160 CV - che pensiona il 2.2 da 150 -, abbinato alla trazione integrale, e il cambio automatico a nove marce della ZF (2.100 euro), che sostituisce quello a cinque. Il quattro cilindri si avvia senza vibrazioni: un tocco sul joystick rialzato e si parte in modo morbido. Il motore, dotato di due turbo (di cui quello ad alta pressione è a geometria variabile), ha coppia in abbondanza e muove in scioltezza la CR-V - che fuscello non è - anche in salita, senza mostrarsi cattivo: diventa un po' romboso dalle parti medio-alte del contagiri e non sfodera un allungo da primato. In compenso, assicura un bel margine di manovra, persino a pieno carico. I passaggi di marcia sono fluidi e pastosi, pur se non rapidissimi. Sfruttando i paddle, la manovra si velocizza un po' (soprattutto in scalata), ma l'impronta resta turistica. Gli ultimi due rapporti, in particolare, sono molto lunghi: in certe condizioni, sui 110-



115, si rimane in ottava. Poi il vantaggio del rapporto superiore da crociera è evidente, perché si viaggia a 130 sotto i 2.000 giri. Il che si traduce in buona silenziosità: soltanto dopo i 140 si comincia ad avvertire qualche fruscio aerodinamico. Oltre al risparmio di peso di 65 chili del nuovo "pacchetto" motore-cambio, si segnala la rivisitazione delle sospensioni e dell'assetto, con carreggiate allargate di 15 millimetri.

La taratura è morbida, sempre all'insegna del confort: tra una curva e l'altra, infatti, la CR-V non è così agile e lo sterzo, modificato, resta abbastanza leggero e demoltiplicato. La Suv giapponese, però, si "appoggia" bene sulla gommatura da 18" barra 60 e si conferma una gran routière, facile da guidare e con tanto spazio a disposizione per persone e cose.

Andrea Stassano