



## Honda CR-V la aventura de Honda

Prueba | La aventura comenzó hace quince años para Honda. Los clientes querían algo nuevo. Pedían un coche todoterreno pero no lo compraron para entrar al terreno. Entonces Honda construyó el primer CR-V: un coche amplio con doble tracción que también se sentía a gusto en la carretera asfaltada. Con el transcurso de los años se fue refinando este concepto. Ahora llegó la hora para la cuarta generación del Honda CR-V.

El primer Honda CR-V era exactamente lo que pidió el cliente: un todoterreno de lujo que también podía ser utilizado en la vía pública. Con el transcurso del tiempo, sin embargo, Honda comenzó a darse cuenta que había una diferencia entre lo que pidió el cliente y lo que realmente quería.

Ocurre que el cliente no buscaba un todoterreno. Quería un coche amplio, alto y lujoso con aspecto robusto: casualmente también con características de coches todoterreno. Con la acumulación de estas experiencias el CR-V se desarrolló en cada vez menos todoterreno y más SUV (Sports Utility Vehicle).

### La cuarta

La cuarta generación del CR-V se parece más a un gran Honda Civic que a un todoterreno. El CR-V tiene las mismas líneas suaves. La parrilla y los faros están unidos y dan la impresión de una mueca grande y segura de sí misma.



La entrada es bastante más elevada que en un coche compacto. El conductor y su copiloto están sentados más alto que de costumbre y ésto les da un buen panorama del tránsito. La carrocería es además diseñada de tal forma que es fácil de abarcar con la vista. El capó es mejor visible desde el asiento del conductor que en muchos otros coches y esto facilita el maniobrar. Lo que falta en el CR-V es el sentimiento de correr en una máquina poderosa.

La configuración del salpicadero es parcialmente culpable de que el CR-V sea percibido como un coche muy común. La versión que mostramos en las fotos es la más lujosa pero lamentablemente no nos convence como un modelo tope. Colores elegantes y un tapizado de cuero no son suficientes para elevar el coche a un nivel más alto. La calidad de los materiales y la compaginación del interior son demasiado sencillos para eso. La versión básica con salpicadero negro y tapizado de tela gris le queda mejor al CR-V.



El equipamiento es como se puede esperar de un SUV moderno en esta categoría. Honda provee todas las medidas modernas de seguridad (incluyendo una advertencia cuando el coche cruza sin querer una línea sobre la carretera) y conectividad para teléfono móvil o toca-mp3.

El punto fuerte del CR-V es el espacio, y más que todo el espacio para equipaje. Es el más grande en su categoría (589 litros). Con un simple tirón de palanca en la maletera, los asientos se levantan, los respaldos se doblan y los reposacabezas desaparecen. Para facilitar aún más la vida del conductor es posible equipar el CR-V con un portón trasero eléctrico.



## Conducir

El nuevo CR-V está disponible con un motor a gasolina y uno a diesel. El motor diesel tiene una cilindrada de 2.2 litros y se siente como en casa en la autopista. Es allí donde el "CR-V 2.2 i-DTEC" recorre grandes distancias sin mucho esfuerzo y a gran velocidad. En la ciudad le falta carácter al motor diesel, pero su potencia es también allí más que suficiente.

Igual que los modelos híbridos de Honda el CR-V tiene un "EcoAssist". El marco de los relojes asume colores entre rojo y verde, dependiendo del estilo de conducción. La idea detrás de eso es, por supuesto, de manejar literalmente lo más verde posible. Esto logramos en la práctica con facilidad: el diesel de doble tracción y caja manual consumió apenas 5.3 litros por 100 kms.





Lamentablemente el consumo del CR-V con el mismo motor diesel pero caja automática fue significativamente más elevado (8.1 litros por 100 kms). Es porque Honda aquí emplea tecnología bastante conservadora (caja automática de cinco velocidades con convertidor de torque). Además, la caja automática no tiene sistema de start/stop.

El motor a gasolina de 2.0 litros ofrece la animosidad que le falta al diesel, pero sí le falta la aceleración a alta velocidad. También cabe notar que el gasolinero convence más con caja manual que con caja automática. Gracias a un excelente aislamiento de ruido ambos motores trabajan en bastante silencio. Nos atrevimos a decir que el CR-V es el más silencioso de su clase.

## Tracción doble

Para ahorrar combustible la tracción doble es desde ahora electrónicamente regulada. Antes funcionaba con bombas que dividieron la fuerza del motor sobre las ruedas delanteras y traseros basándose en diferencias de presión entre los ejes. La regulación electrónica ahorra energía y peso, y además ofrece extra posibilidades. Por ejemplo, al partir de cero la tracción es en todas las ruedas y tan pronto como el coche tenga claro que todas las ruedas tienen agarre, el sistema cambia a tracción delantera. Anteriormente, el coche recién empleaba la doble tracción en situaciones de pérdida de agarre y eso puede llegar tarde.



La cuarta generación del CR-V es la primera que está también disponible con tracción simple. Esto lo hace más económico con su combustible, pero además mucho más barato para comprar.

## Comportamiento en camino

El chasis está ajustado para lidiar con el peso del coche. Sin embargo, el CR-V con tracción doble tiende a inclinar en las curvas. Es relativamente fácil que el coche deslice sobre las ruedas delanteras ('subviraje'). En velocidades altas este coche es muy estable. La carrocería se mantiene agradablemente estable en velocidades por encima de 150 km/h.



La variante más agradable para conducirla es la de gasolina con tracción sencilla. Es la más balanceada y transmite mejor sus sentimientos a través del volante. Este CR-V conduce, frena y maniobra tan bien

como una berlina común. Es así que la aventura de Honda se está acercando cada vez más al '... y vivieron felices'.

## Conclusión

Honda presenta con mucho orgullo la cuarta generación del CR-V. Este orgullo es acertado, porque el coche ha vivido una larga trayectoria llena de evoluciones. El CR-V se convirtió cada vez más en un coche amplio y práctico con menos características de un todoterreno. Es más: el nuevo CR-V es el coche más amplio y silencioso en su categoría.

A pesar de que el CR-V no sabe imponer con su apariencia y equipamiento, tampoco hay nada para criticar. Más que nunca el CR-V conduce como un coche normal. Las versiones más sencillas impresionan más. La versión de doble tracción con motor diesel se siente pesada y de pocas ganas. La versión de tracción sencilla con motor a gasolina y caja manual es animada y dinámica. ■



# Especificaciones

## Honda CR-V 2.2 i-DTEC Elegance

### Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	457 x 182 x 169 cms
Batalla	263 cms
Peso	1.653 kg
Remolque	600 kg
Remolque frenado	2.000 kg
Contenido del tanque de combustible	58 l
Maletero	589/1669 l
Dimensiones de los neumáticos	225/65R17

### Motor y prestaciones



Cilindradas	2199 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	150 cv @ 4000 rpm
Par motor	350 Nm @ 2000 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,7 seg.
Velocidad máxima	190 kms/h
Consumo promedio	5,6 l / 100 kms
Consumo urbano	6,5 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5,1 l / 100 kms
Emision CO2	149 grs/km

### Precio

Precio	€ 32.200
Modelo mas barato	€ 27.200