

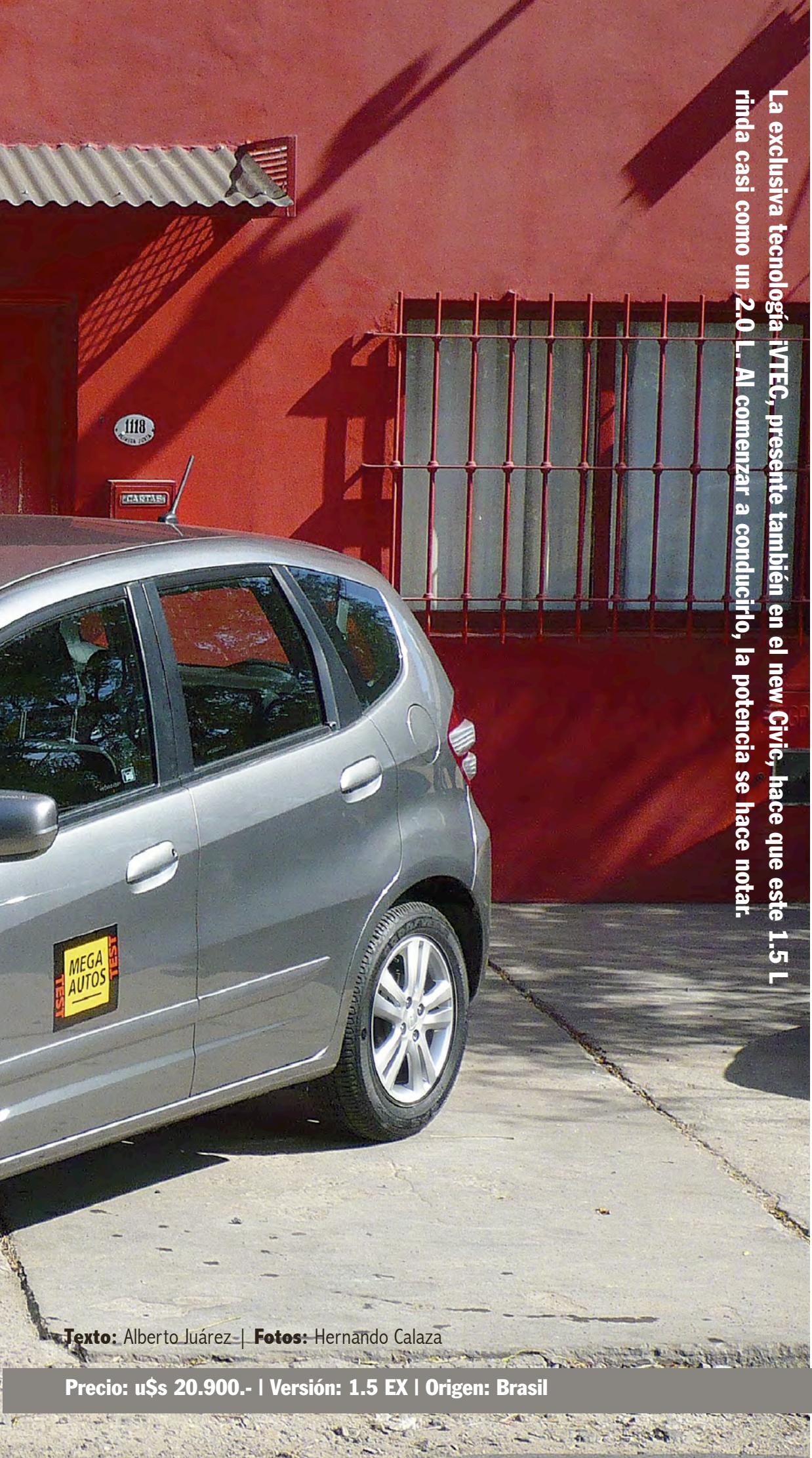
Prueba: Honda Fit

Velocidad máxima: 182,2 km/h
Acel. 0 a 100 km/h: 9s8
Consumo prom.: 7,0 l/100 km



Distincto carácter

La exclusiva tecnología iVTEC, presente también en el new Civic, hace que este 1.5 L rinda casi como un 2.0 L. Al comenzar a conducirlo, la potencia se hace notar.



Texto: Alberto Juárez | **Fotos:** Hernando Calaza

Precio: u\$s 20.900.- | **Versión:** 1.5 EX | **Origen:** Brasil

Prueba: Honda Fit

Excepto por las llantas de 16 pulgadas, este Fit no tiene diferencias estéticas respecto del probado en la anterior edición de MegaAutos. Aunque pequeños de reiterativos, no queremos dejar de comentar que su figura exterior ha ganado gracias a sus dimensiones alargadas, a los faros extendidos, al capot con nervaduras y a la doble moldura color carrocería en los bajopuertas. El resultado: moderno, con cierto cierto aire deportivo.

Esta versión está más equipada que la probada con caja automática y motor 1.4 litros, pero no llega al L AT, que agrega tapizado de cuero. En el habitáculo se destacan la plancha central y el volante, muy parecidos a los del Civic. A diferencia de los probados, en el rayo horizontal izquierdo del volante incorpora mandos a distancia para el sistema de audio y en el derecho para el preciso y eficiente control de crucero. La plancha por debajo de los sopladores centrales contiene al sistema de audio Honda con USB de óptimo rendimiento, tanto en calidad de sonido como en sintonización de emisoras. A la izquierda, están los mandos del climatizador automático donde se destaca, por dimensión y aro de tono metálico, el indicador de temperatura elegida.

En este Fit la diferencia importante pasa por el grupo motor-transmisión. Respecto del 1.4 litros -1.339 cc-, este impulsor de 1.5 litros -1.496 cc- cuenta con el sistema para la distribución de válvulas con dos reglajes de apertura en las de admisión. La consecuencia son dos diagramas de levas, uno hasta las 4.000 rpm aproximadamente y el otro por encima de ese régimen. El resultado principal es el plus de potencia cuando se actúa con mucha energía sobre el acelerador, 20 CV más, y mayor fuerza motor o torque sin alterar la economía de combustible, incluso bajo ciertas condiciones

de marcha con valores a favor. Si se compara con el 1.4 LX automático del ensayo anterior, este 1.5 EX manual manifiesta un carácter casi deportivo.

Las relaciones de caja y la selectora de recorridos cortos y precisos apoyan lo demás y dinámicamente es casi un Civic 1.8 L, a excepción de la velocidad máxima. Todo, con una estabilidad de marcha elogiable, propia del aumento no solo en distancia entre ejes, sino también en ambas trachas respecto del Fit que sucede.

Notable el poder de aceleración, que mejora con holgura los 10 segundos en la medida de 0 a 100 km/h, no llega a los 17s0 en el cuarto de milla y supera los 160 km/h cuando alcanza el kilómetro de recorrido.

Citadino por naturaleza, con dirección de correcta asistencia y radio de giro reducido; buena capacidad de reacción, llevando el motor en vueltas es ideal para deslizarse en el complejo tránsito de Buenos Aires. Sólo podría objetarse al estacionar la mejorable visibilidad posterior debido al tamaño de los apoyacabezas y la acotada área de la luneta, que dicho sea de paso estéticamente luce muy bien.

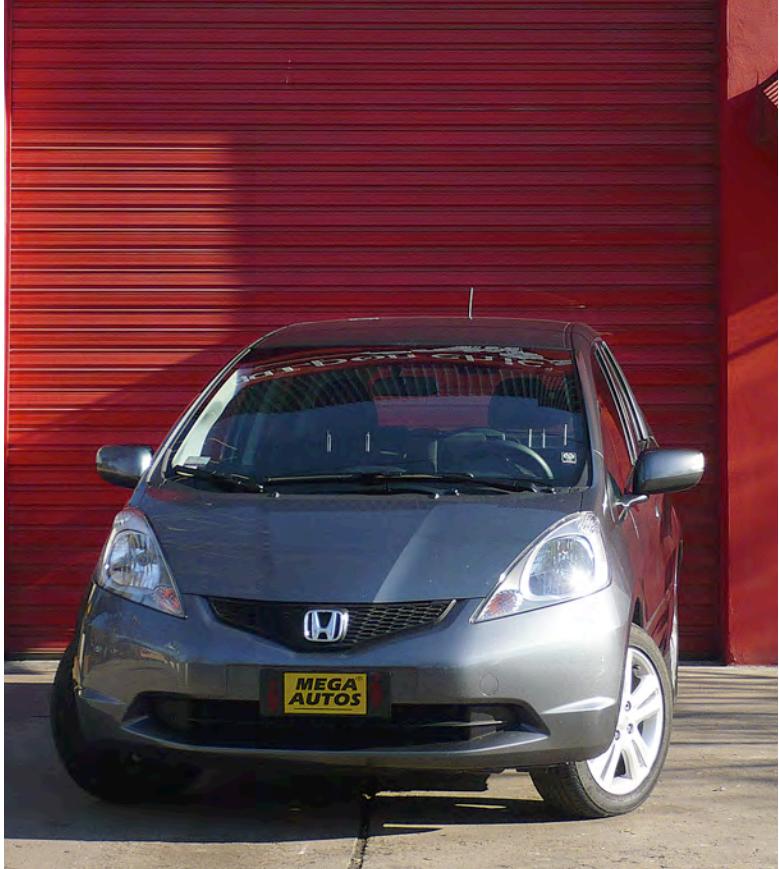
Tan apto como en la ciudad se comportó al momento de la prueba en ruta, donde transita curvas amplias de alta velocidad transmitiendo una sensación de seguridad comparable con la percibida en autos medianos. Ágil en lo trabado, apenas subvirante cuando se excede en la presión del acelerador, pero con solo aliviarla copia fielmente la trayectoria elegida. Versatilidad plena de este vehículo, válido para recorrer distancias a las velocidades cruceros legales, con la única objeción del ruido del motor, que gira a casi 4.500 rpm a 130 km/h en 5^a y la insonorización de nivel regional lo hace notar en el habitáculo. En 5^a se logró la máxima velocidad -182 km/h-, apenas por encima de las 6.000 rpm.



El nuevo Fit luce mucho mejor plantado que su antecesor gracias a su mayor ancho. El motor 1.5 L de 120 CV ofrece gran performance con consumos increíblemente bajos.

Equipamiento

Airbags frontales
Asiento trasero rebatible
Butacas deportivas, conductor reg. en altura
Cierre central c/mando a distancia y sensor de movimiento
Climatizador automático
Control de velocidad crucero
Espejos exteriores eléctricos
Lava limpia luneta autom. c/marcha atrás
Levantacristales eléctricos delanteros/traseros
Radio AM/FM, CD, MP3, USB, 4 parlantes
Sistema de alarma e inmovilizador de motor
Sensor de luz
Tercera luz de stop
Volante multifunción regulable en altura y profundidad



El volante de la unidad probada (EX 1.5L) ofrece bello diseño y prácticos controles del estéreo y velocidad crucero. La versión probada también recibe el estéreo incorporado al tablero que ofrece buen sonido y gran facilidad de operación con sus botones extre large. Por último se destaca el climatizador automático con formato poco usual que colabora con el ambiente moderno del Fit.



Este modelo posee frenos a disco también atrás y las medidas de tiempo y distancia para frenar a 0 fueron casi calcadas desde 60, 80 y 100 km/h comparándolo con el LX, que en ese tren de ruedas tiene tambor; las diferencias lógicas de la tecnología se hicieron notar por encima de esa velocidad.

Los registros de consumo de combustible en los parámetros definidos para los ensayos contradicen la ecuación mayor cilindrada/mayor potencia/mayor consumo, pero coinciden con las diferentes arquitecturas de los motores y la elección de las relaciones de caja para aplicar la energía que ellos proporcionan. El 1.4 tiene iVTEC con igual tiempo -reglaje- de apertura de válvulas, pero hasta cierto régimen la plena apertura se produce en una, a partir de ello en las dos. El 1.5 iVTEC es diferente, las dos válvulas de admisión abren siempre, pero pasando de las 4.000 rpm cambia la leva

Pruebas: Honda Fit

Especificaciones

Motor delantero, transversal
4 cilindros en línea, 16 válvulas, 1 árbol de levas VTEC-E
Inyección electrónica multipunto
Cilindrada / Diam. x Carrera: 1.496 cc. / 73,0 x 89,4 mm
Potencia: 120 cv a 6.600 rpm
Torque: 14,8 kgm a 4.800 rpm
Relación de compresión: 10,4:1
Dirección: Asistida, piñón y cremallera
Tracción / Transmisión Delantera / Manual, 5 velocidades
Suspensión delantera: Ind., tipo McPherson y barra estab.
Suspensión trasera: Eje de torsión con brazos longitudinales
Frenos del/traseros: Discos ventilados / Discos
Seguridad activa: ABS, EBD
Llantas / Neumáticos: Aleación 6Jx16 / 185/55 R 16

Dimensiones y Pesos

Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes:	3.900/1.695/1.535 - 2.500 mm
Trochas del / tras:	1.490 / 1.475 mm
Radio de giro / Despeje:	4,7 m / ND mm
Peso / Capacidad de carga:	1.080 / ND kg
Volumen del baúl:	426 Lts
Capacidad del tanque:	42 lts. nafta de 95 octanos

A TENER EN CUENTA PARA SU SEGURIDAD

Para detener totalmente a su Honda Fit sepa que:

Si circula a	necesitará	equivalentes a	y tardará
60 km/h	13,0 metros	3 Honda Fit	2s0
80 km/h	27,9 metros	7 Honda Fit	2s7
100 km/h	33,9 metros	9 Honda Fit	3s1
120 km/h	56,8 metros	15 Honda Fit	3s7
140 km/h	73,8 metros	19 Honda Fit	4s0

¡No lo olvide, mantener la distancia es vital!!!!

Velocidad máxima

Al corte a 7.000 rpm
1^a) 50,9 ; 2^a) 96,1; 3^a) 137,0; 4^a) 180,0
Vel. Máxima 5^a) 182,2 a 6.100 rpm.

Aceleración

0 a 100 km/h	9s8
0 a 400 m	16s8 a 132,8 km/h
0 a 1.000 m	31s5 a 160,8 km/h

Poder de reacción

	en 3 ^a	en 4 ^a	en 5 ^a
60 a 100 km/h	7s1 en 158,0 m	9s6 en 212,0 m	
80 a 120 km/h	7s4 en 204,0 m	10s4 en 289,0 m	
100 a 140 km/h		11s6 en 386,0 m	15s9 en 531,0 m

Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/100 Km	Autonomía
Urbano	12,3 km	246,0 km	8,1 litros	516,6 km
a 90 km/h	18,2 km	364,0 km	5,5 litros	764,4 km
a 120 km/h	13,8 km	276,0 km	7,3 litros	580,0 km
a 140 km/h	11,6 km	232,0 km	8,6 litros	487,0 km

Nivel sonoro del habitáculo



	Del/tras.
A 60 km/h	68/67 db
A 80 km/h	70/69 db
A 100 km/h	72/71 db
A 120 km/h	74/74 db
A 140 km/h	76/76 db



con mayor alzada y tiempo de apertura, tema que se trató en detalle en el ensayo anterior.

Si bien el motor chico (1.4 L) a igual régimen consumirá menos, a igual carga la energía se aplica a la rueda a través de las relaciones de caja, muy largas en 3^a, 4^a y 5^a de la automática, se pierde armonía entre potencia y tiro de llanta. Sin posibilidad de fijar la 5^a cuando se viaja en ruta, donde cada 1.000 rpm desarrolla 44 km/h, entre 120 y 140 km/h la fuerza en la rueda va al límite de la resistencia y ante la mínima variable la caja automática hace cambios permanentemente generando el consumo diferente a lo imaginado.

La caja manual, al no tener acople hidráulico posee mejor rendimiento mecánico y ello se traduce en economía de consumo, especialmente en el tránsito de ciudad. Esta transmisión posee

Una apuesta exitosa

El Honda Fit fue lanzado en 2001 y se produce en Japón, Brasil, China, Tailandia e Indonesia. En otros países se ofrece con carrocería de cuatro puertas, llamado City o Fit

Aria y también como hatchback de 3 y 5 puertas. En América, China y Japón es comercializado bajo el nombre Fit, mientras que en África, Europa y Medio Oriente, Oceanía y el resto de Asia como Jazz. La quinta generación del Fit fue lanzado en el Salón de Tokio en 2007 y en el Mercosur, fabricada en la planta de Sumaré en Brasil, comenzó a rodar a fines de 2008.

Su diseño fue una apuesta muy fuerte de la casa japonesa cuyo objetivo fue crear un vehículo

citadino. Su diseño, carrocería monovolumen e interior muy versátil, no tardaron en dar resultados, llegando a superar las dos millones de unidades vendidas en todo el mundo.

En Japón fue galardonado como Auto del Año 2007/2008.



Parte del encanto del nuevo Fit se encuentra en sus proporciones, pero también hay un gran trabajo en los detalles. Con respecto a su antecesor gana filo en todas las líneas, como en los faros traseros y delanteros. Los guardabarros ensanchados y la boca inferior, que parece realizada por corte láser, hacen un interesante aporte deportivo a la figura.

relaciones cortas, tanto en la caja como en el puente (diferencial); por ello a igual velocidad el motor gira a más RPM, pero el sistema iVTEC optimiza el reglaje con las dos levas en las gamas más utilizadas, mejorando así el rendimiento y con ello el consumo por unidad de potencia generada. El resultado es una mínima diferencia de consumo entre dos versiones de un mismo modelo, aunque uno de ellos posea un

motor con mayor potencia y cilindrada.

Usted elige el confort de lo automático o la prestación del 1,5 manual.

Concluyendo, esta versión del Fit tiene una conducción más divertida, dinámicamente coincide con el toque deportivo de la nueva imagen y seguramente sorprenderá a muchos por el rendimiento a la hora de acelerar, doblar y andar rápido, sin sacrificar aptitudes citadinas.