

Essai - Honda HR-V 1.5 : Carton rouge à la CVT

Pour la marque japonaise, le HR-V est un modèle fort de sa gamme. Ce SUV compact dispose d'une habitabilité généreuse conjuguée à un encombrement réduit. En même temps, son look soigné, bien que paradoxal pour certains détails, séduit facilement la clientèle. Ce HR-V ne traîne qu'un boulet à sa cheville : une transmission automatique qui supprime tout le caractère moteur.



- 4 cylindres, essence, 1'498 cm³
- 130 ch à 6'600 t/min
- 155 Nm à 4'600 t/min
- Boîte de vitesses automatique CVT, 7 rap.
- Vitesse maxi : 187 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.2 sec.
- Poids : 1'322 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'294 x 1'772 x 1'610
- Conso. mesurée : 7.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 134 g/km (E)
- dès CHF 26'300.-, mod.essayé: CHF 33'900.-

Après la première génération arrêtée en 2005, Honda s'est donné 9 ans pour renouveler son HR-V. C'est assez de temps pour bien identifier le marché du SUV compact et rendre une copie faite pour plaire au jury.

Nous l'avions découvert en 2015 lors de son lancement européen, place à un essai plus complet, notamment de la boîte CVT pas présentée à l'époque.



A l'extérieur

Allure de coupé, encombrement de berline compacte, physique de SUV, le mélange des genres réussit bien au HR-V. Ses lignes fluides courent du capot sur l'aile, puis sur le flanc en finissant sur le hayon. Toutes les proportions semblent justes pour un résultat homogène. La calandre seule suffit à identifier une Honda. Le regard bridé des phares à LED est semblable à celui du reste de la gamme, particulièrement de la Civic.

Sur le côté, les jantes Black Edition noir mat de 18" sont plutôt réussies. En revanche, le marchepied look 4x4 n'a, selon moi, pas raison d'être. Sur un véhicule de 1m61 de haut, il n'aide pas vraiment à s'installer à bord. Visuellement, le pavillon de toit descend rapidement. Cette impression est marquée par la forme des fenêtres se terminant en pointe pour dissimuler la poignée de porte.

A l'arrière, le bouclier en plastique brut est imposant. Il relève du look SUV qui

court sur la partie basse du HR-V. Le seuil de chargement se retrouve relativement haut, avec un hayon sculpté et une lunette arrière plutôt étroite. Les phares sont élégants tout en ayant l'air imposant et, tandis que les détails sont soignés par ailleurs, la sortie d'échappement fait un peu négligé.



A l'intérieur

Les standards japonais sont bien établis, l'habillage partiellement en cuir est complété par du tissu, comme sur les contre-portes qui sont ainsi plus agréables qu'en plastique. On retrouve, sur la planche de bord et le tunnel central, des éléments en plastique dur, mais ils ont le mérite d'être bien ajustés.

Le volant gainé de cuir intègre de nombreux boutons pour le téléphone, l'ordinateur de bord, les aides à la conduite ou la radio. Il est aussi doté de palettes pour prendre le contrôle de la boîte de vitesse, celles-ci lui sont solidaires. L'instrumentation de bord est un exemple de clarté avec, à gauche et au centre, le compte-tour et la vitesse, à droite un écran d'ordinateur de bord affichant de nombreuses informations.

Sur la planche de bord, on tombe en premier sur l'écran tactile d'infodivertissement qui fonctionne comme une tablette Android. Il intègre une application de navigation Garmin comme de nombreux services connectés qui fonctionnent avec le réseau mobile si l'on en est équipé. Cet écran souffre d'un revêtement très sujet aux reflets du soleil, ainsi que d'une réactivité perfectible. Le système m'aura aussi gratifié d'un plantage général lors d'un long voyage sur

l'autoroute, la tablette redémarrant toutes les 10 minutes sans raison, jusqu'à ce que je coupe le contact de la voiture. En dessous, la commande de ventilation est également tactile et fonctionne parfaitement bien tout en étant esthétiquement belle dans ce cockpit.

Les deux sièges sont séparés par un bras central qui passe par-dessus 3 rangements très pratiques et une série de 4 prises pour les occupants (USB x2, 12V et HDMI). Le sélecteur de vitesse est placé au-dessus, habillé d'un plastique noir brillant élégant, mais qui attire la poussière. Enfin, les porte-gobelets, d'habitudes sans importance, ont ici un double fond très astucieux.

Les places arrière accueillent facilement deux adultes, proposant de l'espace à la tête et aux épaules, tout comme aux jambes. Mais la magie de cette banquette est que lorsqu'on la rabat en 2 tiers-1 tiers, l'assise s'abaisse pour aligner le dossier avec le plancher, libérant un espace pratiquement plat et d'une hauteur généreuse dans le coffre.



Sous le capot

Un 4 cylindres VTEC de 130 ch semble tout à fait adapté pour une voiture de ce type. Les 155 Nm aussi sont dans la moyenne du segment. Seulement, notre véhicule d'essai est équipé d'une boîte CVT totalement dépassée. Alors qu'elle est censée se comporter comme avec 7 rapports, à chaque accélération, on a l'impression d'avoir un moteur de scooter.

Le HR-V est, autrement, bien doté d'aides à la conduite comme le limiteur de vitesse lisant les panneaux pour y adapter automatiquement l'allure du véhicule. Un radar anticollision frontale fait aussi partie du pack d'aides optionnel avec les alarmes sonores au stationnement ainsi que la caméra de recul.



Au volant

S'installer au bord du HR-V aide à se rendre compte combien le tableau de bord est bien conçu pour le conducteur. Tout est à portée de main. Le bouton de démarrage à gauche de la ventilation reprend le design rouge propre à la marque. Au ralenti, le moteur se fait très discret. Même jusqu'à 50 km/h, le bruit à bord de l'habitacle à vitesse stabilisée est tout à fait acceptable. Au-delà ou en pleine accélération, le moteur monte largement en régime et délivre plus de décibels que de puissance.

S'insérer dans la circulation devient un exercice délicat. Alors que l'espace semble largement suffisant pour atteindre le 80, on voit rapidement se rapprocher les phares de la voiture qui nous suit alors que la vitesse n'augmente que doucement. Même expérience sur l'autoroute où, sur une simple relance de 80 à 120 km/h, cette boîte CVT n'est jamais à son avantage.

Le comportement dynamique du HR-V est satisfaisant dans l'ensemble. Avec ses suspensions, il est peu sujet au roulis. C'est davantage le sous-virage qui altère la tenue de route en courbe. Ce n'est qu'en élevant le rythme que l'on commence à secouer les occupants. Le débattement de la suspension montre ses limites et la

direction devient moins précise.

Comme sur tout bon SUV, le point de vue légèrement surélevé donne une bonne vision sur la route. On appréhende vite le physique du HR-V et le place très facilement dans la circulation. Seule la vision arrière dans le rétroviseur intérieur n'est pas optimale à travers l'étroite lunette.



Verdict

Cette Honda a des atouts à faire valoir, à condition de fuir la transmission

automatique CVT. Son look, reprenant les traits caractéristiques de la marque, est plutôt réussi. J'aime particulièrement les phares à LED qui sont aussi beaux qu'ils éclairent bien. L'habitacle est agréablement agencé pour accueillir 4 passagers et le volume de chargement plutôt généreux pour la catégorie. En résumé, cette voiture équipée une boîte manuelle mérite que l'on s'y intéresse.



Prix et options - Honda HR-V 1.5L iVTEC CVT Black Edition

Prix de base : CHF 27'700.-

Black Edition : CHF 1'900.-

Boîte automatique CVT : CHF 2'300.-

Prix TOTAL : CHF 33'900.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de ce Honda HR-V 1.5L iVTEC

Black Edition.



A lire aussi

Premier contact – Honda Civic Type R (FK8) : Lutte pour la meilleure traction

Essai – Honda Civic Type R : Une voiture de course sur route, pour tous !

Essai – Honda Jazz : Le mini-monospace par excellence !

Premier contact – Honda HR-V : Le nouveau SUV au petit air de coupé...

Premier contact - Honda Civic Type R : L'attente et la récompense !

Essai - Honda CR-V 2.2 i-DTEC : Valeur sûre !

Essai - Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC : Style, volume et sobriété !

Essai - Honda Civic 2.2 i-DTEC : Un sens civique plus aigu que jamais

Premier contact - Honda CR-V : La saga continue de plus belle !

Essai - Honda Jazz Hybrid : Bonne ou fausse note?

Essai - Honda CR-Z GT : La sportive "verte"

Sport Auto - Honda NSX GT3

Présentation - Honda Civic Type R prototype MY2017

Présentation - Honda Civic Hatchback MY2017

Evènement - Honda Sport Days au Castellet, 20 et 21 août 2016

Présentation - Honda Clarity Fuel Cell

Nouveauté - Honda Jazz

Nouveauté - Honda HR-V

Avant-première : Honda Civic Type R

Nouveauté - Honda NSX

Présentation - Honda Civic Type R - Les premiers détails

Nouveauté - Honda Civic Sport

Présentation - Honda Jazz Prototype

Présentation - Honda HR-V Prototype

Evènement - Honda Suisse invite les propriétaires de Civic Type R à Spa Francorchamps !

Avant-Première - Honda NSX

Présentation - Honda Civic Type R Concept

Présentation - Honda Civic Type R : Les prémices

Présentation - Honda Civic Tourer

Genève 2012 - Honda CR-V Prototype

Genève 2012 - Honda NSX Concept

Genève 2012 - Honda EV-STER

Présentation - Honda CR-V European Prototype

Nouveauté - Acura (Honda) NSX Concept

Spyshots - Honda Civic 2012

Genève 2011 - Honda Jazz Hybrid

