

Essai - Honda CR-Z GT : La sportive “verte”

Clin d’œil au mythique coupé CRX et premier coupé « sport » hybride du marché, Honda nous présente le CR-Z. A une époque où l’hybride est cuisiné à toutes les sauces, découvrons si son mélange avec “sport” proposé par Honda aujourd’hui s’avère pertinent.



- 4 cylindres, 1497 cm³
- 124 CV à 6'100 t/min
- 174 Nm de 1'000 à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle 6 rapports
- Vitesse maxi. : 200 km/h
- 0 à 100 km/h : 9.9 sec.
- Poids : 1'219 kg
- Conso. mesurée : 7.0 l./100 km
- CO₂ : 117 g/km (A)
- dès CHF 29'900.-
modèle essayé : CHF 35'100.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon

Présenté sous forme de concept car il y a trois ans, Honda est allé jusqu'au bout de son projet de produire en grande série un petit coupé à motorisation hybride. Au premier coup d'œil, pas de doute, il est le digne héritier de la Honda CRX lancée en 1983, qui m'a fait rêver dans ma jeunesse et qui, en 1991, s'est vu équipé du célèbre moteur VTEC qui prenait 8'000 t/min sans rechigner. Après ce petit retour dans le passé, revenons à nos jours pour découvrir l'électrifiante CR-Z, dans sa version "GT".

Attardons-nous sur la robe de cette petite japonaise. Fine et élégante, terminée à l'avant par une bouche de squal, la ligne reprend quasi trait pour trait le dessin du concept-car, à l'exception de l'arrière tronqué qui est un peu moins charmeur sur la version définitive. Les lignes sont tendues, pures et brutes, mais manquent de rondeurs pour lui donner un côté amusant. Il fallait élaborer une voiture « high-tech », avec bien évidemment un bon coefficient de pénétration dans l'air (Cx de 0.30), qui se doit d'être efficace avant tout. Nous voilà bien dans l'esprit japonais, « straight to the point ».

L'ensemble est très original et se différencie clairement du reste de la production automobile ; les têtes se retournent sur son passage et pour ma part je suis aussi sous le charme. Quoi que pour un coupé, j'aurais apprécié un peu plus de bestialité, mais on ne serait plus vraiment dans le concept d'une voiture utilisable au quotidien. Il y a aussi quelques rappels évidents à son ancêtre la CRX, comme la vitre arrière en deux parties séparées par un angle droit. Cela n'aide pas à la visibilité arrière, mais fait partie de son côté décalé. De plus, dans la livrée blanche de notre véhicule d'essai, la CR-Z m'a fait clairement pensé aux vaisseaux des Clones, les soldats de l'Empire dans la Guerre des Étoiles.

Une fois installé à l'intérieur, l'ambiance navette spatiale est encore plus présente avec une instrumentation très futuriste. Tournez la clé de contact et c'est une multitude de couleurs qui envahiront votre habitacle. Du blanc principalement, mais aussi du vert, du bleu et du rouge qui s'alternent en fonction de votre style de conduite. Une vraie discothèque cette Honda, ou alors est-ce inspiré des fameux jeux vidéos de danse très prisés au pays du soleil levant. A cela s'ajoute plusieurs petits écrans, l'un dédié au niveau de la batterie, un autre qui vous

indique si vous êtes en train de la charger ou de la décharger, un troisième qui rappelle le mode de conduite présélectionné (ECON, NORMAL ou SPORT), etc. Pour finir, vous retrouverez un affichage vous informant, entre autres, sur le système de motorisation que vous êtes en train d'utiliser. C'est à dire, si votre style de conduite nécessite les deux moteurs ou si vous utilisez uniquement le moteur thermique. J'y reviendrai, mais la CR-Z ne permet pas de rouler uniquement à l'aide du moteur électrique.

Le reste de l'habitacle est plus simple et basique. Beaucoup de plastiques aux textures différentes, durs pour certains, mais la finition correcte est en adéquation avec les standards de cette gamme de prix. Petite faute de goût tout de même avec les coloris différents pour les sièges avant et les sièges arrière. A ce sujet, autant je me suis senti à l'aise à l'avant, l'espace et le confort sont très bon pour le conducteur et son co-pilote, autant les places arrières, eh oui, c'est une 2+2, sont quasi inexistantes et serviront uniquement pour dépanner ou alors simplement pour accueillir vos affaires. Mais attention, il faudra y accéder depuis le siège passager car il est impossible de rabattre le siège conducteur, une ineptie à mon sens. En fait, le mieux est de baisser les sièges arrières et vous aurez ainsi un coupé deux places avec un immense coffre dont l'accès est excellent avec une ouverture généreuse du hayon mais un seuil de chargement relativement haut.

Regardons sous la jupe de cette CR-Z et voyons comment fonctionne cette motorisation hybride IMA. Commercialisé pour la première fois en 1999 sur l'Insight Mk1, le système appelé Integrated Motor Assist (IMA) est basé sur une double motorisation. Un moteur essence ultra sobre et un moteur électrique d'appoint, monté sur le même axe, qui a pour but d'assister le moteur thermique. Au démarrage et lors d'accélération, la puissance du moteur électrique s'additionne à celle du moteur essence afin de fournir plus de performance sans pour autant avoir besoin de plus d'essence. En cas de freinage ou décélération, le moteur électrique permet aussi de recharger la batterie, logée sous le plancher du coffre, en récupérant l'énergie cinétique.

Comme mentionné au préalable, il n'est pas possible, sur le coupé CR-Z, de rouler en mode tout électrique et le moteur thermique i-VTEC 1.5 aura bien besoin de l'assistance du système IMA pour amener un peu de piment à vos trajets.

Dans un silence quasi total, la motorisation se met en fonction par une simple pression du bouton « Engine Start » rouge situé sur le tableau de bord. La petite nipponne développe une puissance combinée de 124 cv avec un couple maximum très intéressant de 174 Nm, disponible entre 1'000 et 1'500 t/min. Un peu bruyant si vous le bousculez, il sait rester discret en conduite plus tranquille. Par défaut c'est le mode NORMAL qui est activé et le compteur s'éclaire de bleu. Comme vous l'imaginez, ce mode est le bon compromis pour une conduite de tous les jours, mais du moment que vous optez pour ce genre de motorisation, autant jouer le jeu jusqu'au bout et passez en mode ECON. Le compteur deviendra vert, et le restera, tant que vous saurez respecter la planète selon les règles définies par Honda.

La technologie vous dira quand monter un rapport, puis rétrograder si nécessaire, car cette Honda est aussi la première voiture hybride équipée d'une boîte manuelle. A chaque arrêt de la voiture, le moteur se coupe afin de réduire au maximum la consommation et les émissions de CO₂. D'ailleurs le fonctionnement du système « Auto Stop » m'a paru un peu aléatoire et je n'ai pas réussi à définir exactement quels étaient les paramètres nécessaires pour que le moteur s'arrête ou non. Finalement, l'univers de votre CR-Z se teintera de rouge dès que vous passerez en mode SPORT. A ce moment, le moteur électrique sera utilisé en continu afin de vous proposer un maximum de performance. A la moindre sollicitation de la pédale de gaz, la voiture réagira instantanément et cela quel que soit le rapport engagé. Un style de conduite résolument sportif permettra de découvrir l'un des inconvénients majeurs de la voiture, une absence quasi totale de frein moteur. Indépendamment du mode choisi, à la fin de votre trajet, un score s'affichera sur l'écran multi-information sous la forme de plusieurs petites fleurs et vous indiquera votre capacité à rouler de manière écologique.

Tout au long de mon essai j'ai roulé principalement en mode ECON tant il est ludique de voir si oui ou non vous avez pu faire mieux que lors du trajet précédent. Malgré la présence du moteur électrique et son look sportif, la réalité calmera rapidement vos ardeurs car cette Honda manque un peu de punch à mes yeux. En fait une telle motorisation est plus à l'aise en ville que sur l'autoroute ou dans un col. Pour cela, je pense qu'elle doit être plus intéressante dans une vraie citadine, comme la Honda Jazz Hybrid récemment présentée au dernier Salon de Genève et prochainement à l'essai.

Les premiers kilomètres avalés, je me rend tout de suite compte de l'excellent comportement de la voiture. C'est encore mieux en mode SPORT car la direction est plus dure. Le châssis est ferme, la voiture est très agile, le moindre enchaînement de virages fait apparaître un grand sourire sur mon visage mais il faudrait un peu plus de puissance pour en profiter véritablement. Sitôt la ville regagnée, la douceur de conduite rend le trajet urbain très agréable.

Tout au long de mon essai je n'aurai pas ménagé cette petite CR-Z et j'ai mesuré une moyenne de 7.0 l/100km. C'est un peu plus que ce que le constructeur annonce en utilisation mixte, 5.0 l/100km, et pour moi cela montre que le système hybride permet avant tout d'assister le moteur thermique sans vraiment vous faire économiser de l'essence. Probablement qu'en roulant principalement en ville il doit être possible de diminuer cette consommation moyenne, indiquant clairement qu'il est plus intéressant d'installer une telle motorisation dans une petite voiture à vocation urbaine.

Cette Honda CR-Z a le mérite d'exister et je constate avec plaisir que certains constructeurs osent encore produire des voitures atypiques. Une motorisation et une ligne originale, tout cela pour un prix de base très correct compte tenu du concentré de technologie que propose cette japonaise, CHF 29'900.- pour la version Standard et CHF 35'100.- pour notre voiture d'essai en finition GT (stabilisateur de vitesse, assistance au parking, commande autoradio au volant, jantes alu). Finalement c'est un excellent choix pour celui qui veut une voiture au look différent, sans devoir déboursier des montants astronomiques. Facile à conduire, elle pourrait convenir parfaitement à un jeune conducteur. Sans concurrence directe du fait de sa motorisation hybride, elle devra faire sa place parmi les petites sportives du marché.

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

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de cette Honda CR-Z.

A lire aussi

Genève 2011 - Honda Jazz Hybrid















