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

Il y a quelques mois, nous vous avions proposé une première prise en mains du Honda CR-V, SUV qui fut, avec le Toyota RAV4, le précurseur de ce segment en vogue. Il était temps que nous prenions son volant pour un essai complet. En voiture !

- 4 cylindres turbo diesel, 2’199 cm^3
- 150 CV à 4’000 t/min
- 350 Nm à 2’000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 5 rap.
- Vitesse maxi : 187 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.6 sec.
- Poids : 1’876 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’571 x 1’820 x 1’685
- Conso. mesurée : 7.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 180 g/km (D)
- dès CHF 36’400.-, mod. essayé: CHF 54’000.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Dans ce segment à la mode en Suisse depuis la fin des années 1990, Honda a toujours jouit d'une place de choix. Son CR-V de quatrième génération a trouvé près de 4'000 preneurs depuis son lancement en 2012 et ce ne sont pas moins de 30'000 exemplaires qui auront été vendus depuis l'introduction du modèle dans notre pays en 1997.

Depuis 2013, un nouveau bloc diesel, le 1.6 l. i-DTEC dont nous avons fait l'essai sous le capot de la Civic Tourer équipe également le CR-V, mais en version traction uniquement. La semaine dernière lors de l'ouverture du Mondial de Paris, Honda nous a annoncé pour 2015 une revue mineure de son SUV à succès, avec notamment de nouvelles motorisations. En attendant, nous avons pris le volant de la version haut de gamme du CR-V, dans sa définition « Executive », mue par le diesel 2.2 l. i-DTEC.

A l'extérieur

Savant mélange des genres entre break surélevé et crossover, le Honda CR-V se démarque volontiers de ses concurrents plus typés « 4×4 » purs et durs. Dans des dimensions imposantes mais pas gigantesques, 4'571 mm de long, 1'820 mm de large et 1'685 mm de hauteur, il arbore une ligne dynamique et élancée, un tantinet bourgeoise avec ses chromes.

La face avant, très expressive avec son énorme calandre, permet d'identifier au premier coup d'œil l'engin. Les flancs sont sobres avec un petit pli de carrosserie à hauteur de la poignée des portières avant. Les surfaces vitrées adoptent un dessin plus proche d'une berline que d'un SUV avec la custode en forme d'ogive. Intéressant point de vue style, mais néfaste pour la vue de 3/4 arrière.

L'arrière, justement, à mon sens moins réussi, s'articule autour d'un hayon vertical à la vitre très bombée et entourée de feux verticaux.

A la fois moderne et élégant, le CR-V ne se montre jamais arrogant comme peuvent l'être ses concurrents, ce qui lui garantit une discrétion bienvenue.

A l'intérieur

L’habitabilité est tout simplement exceptionnelle. Tout y a été optimisé, que ce soit l’espace aux jambes pour les passagers arrière, la largeur au coudes ou la garde au toit. Parfait pour les déplacements familiaux, sans compter que les rangements sont à profusion et le plancher presque entièrement plat grâce à l’absence de tunnel de transmission.

Le coffre n’est pas en reste. Offrant 589 litres, son volume peut être étendu à 1’669 litres en un coup de manette grâce aux « Magic Seats ». Tire la manette et les sièges cherront ! Ce dispositif peut aussi être partiellement exécuté grâce à une partition 60/40 de la banquette.

Le toit panoramique vitré apporte un surcroît de lumière bienvenu dans un habitacle somme toute très sombre avec sa sellerie noire.

Nous avions déjà relevé, lors de la première prise en mains, la qualité en hausse de l’assemblage et le choix des matériaux. La planche de bord s’habille de plastiques moussés, les commandes inspirent la solidité tandis que l’agencement et la finition, bien que perfectibles en certains endroits peu visibles, font très bonne impression.

La sellerie, à défaut d’être particulièrement soyeuse au toucher, se montre très robuste et résistera, à n’en pas douter, aux assauts du temps et des enfants… Je regrette cependant le manque de maintien offert par les sièges avant. Si leur assise est vaste et confortable, on valdingue très vite de gauche à droite en conduite dynamique. Et même en s’accrochant au volant.

Justement, derrière le volant, je constate une ergonomie nettement plus classique que celle rencontrée sur les Civic et autres CR-Z, pour le moins baroques et futuristes.

Du côté des équipements, la version « Executive » du CR-V que nous essayons aujourd’hui est très correctement équipée, comprenant les feux bi-xenon et adaptatifs, la caméra de recul, le toit ouvrant panoramique, etc. Seules options : le GPS (CHF 2’700.-) et la batterie d’aides à la conduite (anti-collision, franchissement de ligne, etc.) disponible pour CHF 3’000.-.

Sous le capot

Le Honda CR-V est disponible en trois motorisations. Commençons par l'essence, un 4 cylindres de 2.0 l. développant 155 CV à 6'500 t/min et 192 Nm à 4'300 t/min. Ce moteur s'accouple soit à une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports ou une boîte automatique à 5 rapports. Il est en outre disponible tant sur la version traction uniquement que la version à traction intégrale du CR-V. Si la puissance paraît respectable, le couple est un peu juste pour mener les 1'700 kg du CR-V avec vigueur.

Du côté des diesel, le catalogue propose le 1.6 l. i-DTEC de 120 CV en traction seule, ou le 2.2 l. i-DTEC qui fait l'objet de notre essai, pour les 4×4. D'une cylindrée de 2'199 cm3, il déploie une puissance de 150 CV à 4'000 t/min et un couple suffisant de 350 Nm à 2'000 t/min. Il s'accole au choix lui aussi, à une boîte de vitesses manuelle 6 rapports ou automatique à 5 rapports.

Si sur le papier ce bloc n'a rien du foudre de guerre, il s'attèle avec vigueur à sa tâche, sans jamais rechigner. L'étagement et la gestion de la boîte automatique permettent de tirer la substance de ce propulseur sans rétrograder ou tirer dans les tours « inutilement ».

En termes de consommation, j'aurai noté une moyenne de 7.7 l./100 km (contre 6.0 l. annoncés). Plutôt honnête si l'on considère le poids à tracter et l'aérodynamique par définition moins efficiente d'un SUV. Un mode « ECON » permet de limiter la vigueur des accélérations et la consommation des accessoires afin de limiter l'appétit en carburant. Sur un trajet aller-retour entre la Suisse et les Ardennes belges (env. 1'400 km), j'aurai noté une diminution de l'ordre de 0.3 l./100 km avec ce mode activé. A noter que les versions à boîte automatique du CR-V ne sont pas équipées d'un Start-Stop.

La transmission intégrale est non-permanente et s'active au moyen d'un embrayage multi-disques commandé électriquement. Dès qu'un patinage est détecté sur les roues avant, une partie du couple est immédiatement distribuée sur les roues arrière.

Au volant

Sur la route, le Honda CR-V revendique un niveau de confort élevé. Et c'est vrai qu'il se montre confortable, doux et très silencieux. C'est une véritable machine à

rouler qui permet d'envisager les longs trajets sans fatigue et la position de conduite très proche de celle d'une berline vous fait vite oublier que vous êtes à bord d'une auto surélevée.

L'amortissement absorbe avec talent les défauts de la chaussée même si sur revêtement dégradé quelques talonnages sont perceptibles. Le comportement global est sain et sécurisant en toutes circonstances. L'agilité fait cependant défaut au CR-V dans les enchaînements tortueux, la faute à un poids conséquent (1'876 kg pour notre version) et des ressorts de suspension un peu trop souples engendrant d'importants mouvements de caisse.

Sur la route, le couple moteur/boîte réagit avec vigueur, dans une douceur exemplaire. Cruiser sur les autoroutes allemandes à plus de 180 km/h est largement à sa portée, donc qui peut le plus peut forcément le moins… Les reprises sont franches et le couple toujours très présent, la boîte de vitesses maintenant le régime moteur constamment dans la plage d'utilisation idéale. Il n'y a que la direction, très précise au demeurant, qui manque un peu de consistance à haute vitesse et se montre très avare en remontées d'informations.

Le freinage répond présent à la moindre sollicitation et avec une constance de tous les instants. Le mordant à l'attaque de la pédale pourrait être un peu plus prononcé, mais c'est un détail. Une descente de col menée tambour battant ne révèle aucun signe de fatigue ou de surchauffe.

La transmission intégrale transfère son couple sur l'arrière de manière imperceptible, si ce n'est qu'en constatant, sur revêtement mouillé, qu'aucun patinage ne se manifeste. Atout indéniable sur chaussée glissante, cette transmission ne permettra toutefois pas au CR-V de s'aventurer dans le franchissement. La hauteur de caisse réduite (165 mm) limite les prétentions tout-terrain aux chemins non-asphaltés, même si le GPS adopte une fonction « Petit Poucet » hors des sentiers, traçant sur son écran le parcours suivi afin de pouvoir revenir sur ses pas, comme un vrai franchisseur dans le désert !

Verdict

Le Honda CR-V s'offre à vous dès CHF 25'900.- (essence, 2 roues motrices). En diesel, les prix débutent à CHF 32'900.- avec le 1.6 l. en traction et le 4×4 à CHF

36’400.-. Comptez CHF 44’900.- pour notre version « Executive ».

Confortable, polyvalent, bien équipé et accueillant, le Honda CR-V a tout pour plaire, ce d’autant que son tarif très compétitif le place en bonne position face à la concurrence. Il est définitivement une valeur sûre dans le segment.

Prix et options – Honda CR-V 4WD 2.2 i-DTEC Executive

Prix de base : CHF 44’900.-

Boîte automatique 5 rapports : CHF 2’500.-

ACC + CMBS + LKAS : CHF 3’000.-

Tempomat adaptatif, freinage automatique d’urgence et avertisseur de franchissement de ligne
GPS disque dur : CHF 2’700.-

Peinture métallisée / Pearl : CHF 900.-

Prix TOTAL : CHF 54’000.-

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

Nos remerciements à Honda Automobiles (Suisse) S.A. pour le prêt de ce Honda CR-V 4WD 2.2 i-DTEC Executive.

A lire aussi

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”

Présentation – Honda Civic Type R – Les premiers détails

Nouveauté – Honda Civic Sport

Présentation – Honda Jazz Prototype

Présentation – Honda HR-V Prototype

Evénement – 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

GE·53868
W.A.Y.

GE·53868

CR-V

GE·53868
W.A.Y.

GE 53868
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

SEEK SKIP
VOL PUSH
BENY
GENÈVE
20km
1 2 3 4 5 6
CARTE MENU
ZOOM OUT
PUSH ENTER
DOLBY DIGITAL
DVD
dts
gracenote
SYNC
20°
20
FRONT
PUSH ON/OFF
PUSH AUTO
MODE
A/C
REAR

ENGINE
START
STOP

SYNC
PUSH ON/OFF
P
R
N
D
S
W.A.Y.

HONDA
i-DTEC
W.A.Y.

ECON activé
AWD

FM1
Budapest
TP
NEWS
AVG
7.6l/100km
503km
14 45

TEL
SOURCE
MAP
MENU
AUDIO
INFO
SEEK SKIP
ZOOM IN
ZOOM OUT
VOL PUSH
PUSH ENTER
20km
CARTE MENU
LONS-LE-SAUNIER
BROC
LAUSANNE
BENY
GENÈVE
SYNC
FRONT
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE 53868
W.A.Y.

GE 53868
W.A.Y.

W.A.Y.

MICHELIN

CR-V
W.A.Y.

GE·53868
W.A.Y.

W.A.Y.

GE 53868
W.A.Y.

GE 53868
W.A.Y.

GE·53868
W.A.Y.

W.A.Y.

GE-53868
CR-V
W.A.Y.