

Premier contact - Honda e Advance : En concentré de bonne humeur

Elle fut présentée comme concept car au Salon de Genève en 2019, Honda prend un risque et lance sa « e » en gardant cette enveloppe si originale et attractive. Après une heure derrière le volant, voici mes premières impressions de cette belle petite électrique.



- Moteur électrique
- 154 ch
- 315 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 145 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.3 sec.
- Poids : 1'537 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'894 x 1'752 x 1'512
- Conso. mixte : 18/20 km/kWh
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 43'100.-

S'inspirant librement de la première Honda Civic sortie en 1972, ou éventuellement de la Golf I, Honda a fait fort en sortant un modèle atypique sous sa forme et sur sa propulsion.



Esthétique

A l'évidence, c'est sur ce point que la petite Honda e se distingue le plus. Personnellement, je la trouve extrêmement séduisante et très réussie. Elle a un côté rétro mais en même temps, très moderne.

Avec ces petits phares ronds encastrés dans une calandre sans aucun percement et cet arrière un peu copier/coller, l'enveloppe semble réalisée d'une seule pièce. Idem pour les côtés car à l'exception d'une toute petite exubérance pour la caméra du rétroviseur, rien ne dépasse.

Vous l'avez compris, j'adore le design de cette voiture car les codes rappellent tant de choses mais, en même temps, elle dégage une modernité sans pareille. Je le dis d'autant plus simplement que, jusque-là, le Japon nous a habitué à des véhicules hybrides ou électriques d'une mocheté uniquement comparable à une brique de lait.



A cela, il fallait encore parler de l'intérieur et là, je suis un peu plus mitigé. D'ailleurs je ne suis pas le seul et, comme je suis passablement excité, je partage

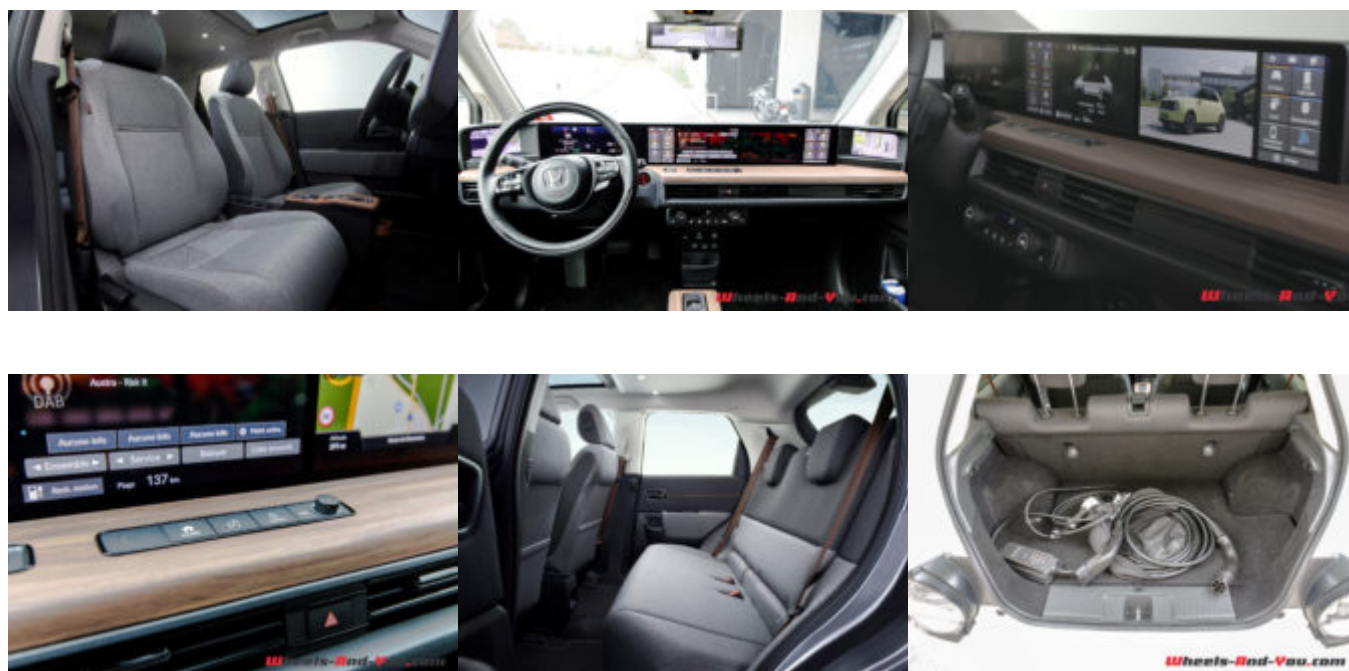
quelques photos avec des copines et copains et les retours sont distincts : la plupart des garçons aiment l'intérieur, la plupart des filles le trouve affreux.

Pourquoi un tel clivage ? Parce que Honda a mis le paquet sur une série d'écrans qui décorent littéralement tout le tableau de bord de gauche à droite. Personnellement, j'aime moyennement car le problème n'est pas tellement d'avoir tous ces écrans, mais bien leur disposition ainsi que leur style. En fait, aux extrémités il y a deux écrans pour refléter les rétroviseurs extérieurs et au centre, trois écrans, dont un derrière le volant, avec les informations principales à l'attention du conducteur.

Mon reproche c'est que si tous ces écrans avaient été placés en épousant le tableau de bord avec un certain arrondi, je pense que ça aurait été pas mal, mais dans ce cas, on dirait que chaque département est venu coller « son » écran sur le tableau de bord et je trouve le résultat moyen.

C'est dommage parce que le reste est vraiment très agréable et harmonieux, à commencer par cette planche en bois qui semble huilée et non vernie (si, c'est du vrai bois). L'agencement et les sièges sont équipés d'un revêtement qui rappelle un peu ce qu'on peut retrouver dans certains salons.

En bref, j'adore l'extérieur et un peu moins l'intérieur.



Sous le capot

Le moteur électrique de 154 ch est situé à l'arrière et la transmission se fait sur l'axe arrière... c'est donc une propulsion. Pour une petite citadine, ce choix est original et promet un comportement sans faille de notre petite pile électrique sur roulette. D'ailleurs, à ce sujet, la capacité de la batterie placée sous le plancher est de 35.5 kWh et la marque annonce une autonomie de 220 km en cycle WLTP.

Pour affronter les routes, deux modes de conduite : Normal et Sport. Si le premier mode se veut économe et doux dans toutes les phases de conduite, le second est beaucoup plus vigoureux. A cela s'ajoute une option pour la pédale d'accélérateur en mode normal ou en mode freinage sur une seule pédale. En gros, c'est tout simplement une façon de déterminer si vous préférez une récupération maximale d'énergie lors des phases de décélération ou de continuer à utiliser deux pédales et, éventuellement les palettes au volant pour intensifier ou non la récupération d'énergie lors des décélérations.

Vous l'aurez compris, Honda tente de satisfaire tout le monde en offrant deux modes de conduite dans la même voiture et ainsi répondre à différents tempéraments.



Au volant

Comme toujours, effectuer un tour dans une voiture électrique c'est un peu déroutant au début car rien ne trahit le fait que la voiture est prête à se mouvoir. Plus ennuyeux, avec une clé sans contact, la voiture met quelques secondes à être opérationnelle pour rouler alors qu'avec une voiture thermique, le démarrage est immédiat dès qu'on s'installe derrière le volant. Rien de grave mais un peu agaçant quand on est pressé et qu'il faut attendre que tous les ordinateurs donnent leur feu vert pour appuyer sur D.

Grâce à une propulsion vive en mode Sport et à un couple de 315 Nm disponible immédiatement, cette Honda e se transforme en une petite bombinette qui n'a peur de rien ou presque. Elle est née pour la ville et, avec un rayon de braquage

délinant de seulement 4.5 mètres, on se croirait presque à bord d'une moto. Bien que le poids de 1.5 tonnes soit conséquent pour une voiture inférieure à 4 mètres de long, c'est imperceptible à bord, y compris dans des virages serrés, même si sur ce point, la tenue des sièges n'est pas extraordinaire.

Entre 0 et 80 km/h, il faut vraiment faire attention à la vitesse car le bruit étant très linéaire, l'audition se retrouve dénuée de référentiel et c'est facile de se retrouver 10 ou 20 km/h au-dessus des limites. Ce constat reflète également la bonne insonorisation de la voiture et son statut premium.

Et puis il y a ces 60 pouces d'écran en travers du tableau de bord. A une époque où le moindre smartphone bénéficie d'un écran d'au moins 5 pouces, je comprends qu'Honda tente d'attirer les super-connectés via cette débauche de moyens mais perso, ça ne me convainc pas. La marque a semble-t-il développé son propre système et si certaines fonctions sont logiques ou intuitives, d'autres sont complexes et affligeantes. J'ai mis 5 minutes à trouver la radio DAB dans un menu long d'au moins 15 champs mais j'imagine que c'est une question d'habitude. Le constructeur promet aussi une grande aide de la part de l'assistant embarqué mais je n'ai pas eu le temps de l'essayer.

Autre particularité, les rétroviseurs latéraux se retrouvent sur des écrans aux extrémités du tableau de bord et le rétroviseur central peut projeter une image de la caméra arrière ou, en basculant, refléter l'arrière comme un miroir classique. A la fin de mon essai, je ressens une légère migraine car mon oreille interne a eu des difficultés à se calquer sur ce qu'elle ressentait vis-à-vis de ce que mes yeux voyaient. Encore une fois, il faudra un peu s'habituer je pense.





Verdict

Malgré quelques inconvénients qui seront peut-être améliorés au travers de mises à jour, j'ai adoré cette petite Honda e. Une forme attrayante, un style moderne teinté de références rétros et l'affaire est dans le sac ou presque. En effet, il faudra tout de même déboursier CHF 43'100.- pour démarrer l'aventure avec des livraisons prévues dès juillet 2020.

Vous l'aurez compris, à ce prix, pas tout le monde démarrera sa carrière automobile avec un véhicule électrique mais, comparée à d'autres citadines, la Honda e est clairement au-dessus du lot. Sur le plan des finitions, de l'autonomie (ce n'est pas un record mais c'est largement suffisant), de la qualité des matériaux au toucher et grâce au déluge d'options incluses que je ne peux même pas énumérer tant la liste est longue. Les seuls points négatifs sont un espace limité au niveau du coffre (171 litres), des places à l'arrière un peu minimalistes en termes de confort et d'espace pour les jambes et enfin une poignée de porte insupportable à utiliser pour accéder à l'arrière.

A noter que la version « Advance » est le seul modèle commercialisé à l'heure actuelle... peut être que la version moins puissante (juste appelée « e ») ou avec, à terme, une batterie plus petite permettra de réduire un peu le ticket d'entrée. A noter que ce modèle est également livré avec une station de recharge à faire installer à ses frais et qui permet d'obtenir des temps de recharge plus performant pour peu que votre réseau électrique le supporte (4h pour faire un plein complet).



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Honda Suisse pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Honda e Advance.





A lire aussi

Essai - Honda CR-V 1.5 i-VTEC : Le compagnon vagabond

Essai - Honda Civic Type R (FK8) : Le katana de l'asphalte

Essai - Honda Civic 1.5 Sport : Magic Civic

Essai - Honda NSX : La supercar GT en avance sur son temps...

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

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"

Nouveauté - Honda Civic Type R MY2020

Présentation - Honda Jazz

Présentation - Honda e

Nouveauté - Honda CR-V

Nouveauté - Honda Jazz

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

