

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

Le petit SUV de Honda avait disparu du catalogue en 2005. Ne pouvant se permettre de délaissier plus longtemps un segment à la forte croissance et représentant désormais un tiers des ventes en Suisse, la marque nipponne présente une génération 2015 complètement nouvelle, malheureusement sans version 4x4 en Europe. Honda l'a dévoilé à la presse au Portugal et Wheels And You y était.



- 4 cylindres, essence, 1'498 cm³
- 130 CV à 6'600 t/min
- 155 Nm à 4'600 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 192 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.2 sec.
- Poids : 1'241 kg
- Conso. mixte : 5.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 130 g/km (D)
- dès CHF 22'500.-

Esthétique

Le nouveau HR-V, défini par Honda comme un crossover, se veut un mix entre une silhouette de coupé et la polyvalence d'un MPV. Le toit descendant vers l'arrière et une longue nervure incurvée traversant tout le côté lui donne en effet un petit air de coupé assez élégant, bien que le gabarit demeure celui d'un SUV, plus haut qu'une berline classique.

Les poignées de portes arrière sont dissimulées à l'intersection de ces lignes de fuite. La face avant reprend les éléments stylistiques de la Civic et ses larges optiques bridées, signature du style Honda.

L'intérieur au style assez japonais n'est pas très joyeux, fait de plastiques non moussés, mais l'assemblage semble plutôt bien fait. Le tableau de bord est très complet, on se croirait presque dans un cockpit foisonnant d'informations, et le volant est réglable tant en hauteur qu'en profondeur. Des commandes de ventilation/climatisation à l'écran 7'' du système de navigation Garmin/audio, tout est tactile. Les sièges sont classiques, plutôt confortables, et proposent un maintien correct. Le frein à main est désormais électrique et autorise une fonction démarrage en côte pratique, ainsi qu'un maintien automatique du véhicule freins relâchés. Honda propose aussi un limiteur de vitesse intelligent qui lit les panneaux et adapte la vitesse en conséquence, un indicateur de changement de ligne et un indicateur de collision frontale.

La modularité de l'intérieur est l'une des particularités du HR-V et s'avère très versatile. Honda a placé le réservoir de carburant de 50 litres sous la première rangée de siège et propose une assise escamotable de la seconde rangée. Cette dernière relevée, ce n'est pas moins de 1.2 mètres de hauteur de chargement utile que propose le véhicule ! Les dossiers arrière, rabattables séparément 40/60, dévoilent un espace de chargement presque plan avec le plancher du coffre à bagage. Le dossier du siège passager se rabat aussi complètement, permettant le transport d'élément très long.

Sous le capot

Deux motorisations Earth Dreams Technology sont disponibles : un 1.5L VTEC essence 4 cylindres à injection directe de 130 CV et 155 Nm de couple à 4'600 t/min pour 120 g/km de CO₂ et un 1.6 i-DTEC diesel 4 cylindres de 120 CV et 300 Nm pour 104 g/km de CO₂. La version essence peut être associée en option à une boîte à variation continue CVT, alors que le groupe diesel n'est disponible qu'avec une boîte manuelle à 6 vitesses. Cette boîte CVT émule une boîte automatique à 7 vitesses et Honda la propose en ciblant les propriétaires urbains. Un mode Eco est également disponible et, lorsqu'il est enclenché sur la motorisation essence, le contour du compteur de vitesse central s'illumine de vert lorsque la conduite est économique et vire au blanc quand elle ne l'est pas.

Trois niveaux d'équipements seront disponibles :

- "Confort" : Propose en série la climatisation automatique, le Tempomat, le Stop & Start, l'allumage automatique des phares, l'aide au démarrage en côte, les sièges chauffants à l'avant, une prise USB et le Bluetooth avec commande au volant.□
- "Elegance" : Ajoute le pack ADAS (sécurité active), des rétroviseurs rabattables électriquement, des phares antibrouillard, l'essuie-glace à détecteur de pluie, la climatisation bi-zone, l'aide au stationnement avant et arrière, le système Honda Connect avec lecteur de CD, ainsi qu'un volant et le levier de vitesse en cuir.□
- "Executive" : Ajoute des jantes de 17 pouces, l'ouverture et le démarrage sans clé, un toit panoramique vitré, des vitres teintées, des phares LED, une caméra de recul, un intérieur semi-cuir et le système Honda Connect avec navigation Garmin et lecteur de CD.

Au volant

J'ai pu essayer les deux motorisations accouplées à la boîte de vitesses manuelle dans la région de Lisbonne. L'insonorisation de l'habitacle est bonne pour ce qui concerne les bruits aérodynamiques, mais ne filtre guère les bruits transmis par les trains roulants. Sur revêtement abrasif, le niveau sonore est assez élevé et peu agréable. Les suspensions présentent de bons débattements mais l'amortissement demeure malheureusement très perfectible. Alors que les petites bosses ne sont guère filtrées, la voiture est vraiment trop souple sur les plus grosses et va

jusqu'à talonner dès qu'on élève un peu le rythme, cela même sans chargement. Le roulis n'est pas excessif mais ne parvient pas à gommer une certaine sensation de flottement de la direction et une tendance assez fortement sous-vireuse. Dommage, Honda nous a déjà proposé des plateformes autrement plus abouties.

Je n'ai pas été enchanté par les moteurs non plus qui semblent un peu sortis d'un autre temps et manquent passablement de puissance dans le HR-V. Manquant de couple, le 1.5L essence est vide sous les 3'500 t/min et nécessite d'être cravaché pour déplacer le véhicule. S'il prend volontiers les tours grâce au système de distribution variable VTEC, il devient alors bruyant. Quant à la motorisation diesel, elle est plutôt « rugueuse » mais nettement plus agréable à la conduite grâce au couple plus généreux. Si je devais en retenir une, ce serait assurément la version diesel.

□ Les deux véhicules essayés étaient équipés de la boîte manuelle à 6 rapports qui s'est révélée précise et efficace. Je n'ai pas eu l'occasion d'essayer la version CVT mais sachant que ce type de transmissions « mange » passablement de puissance, je suis dubitatif sur les performances du HR-V ainsi équipé.

Verdict

Les premières livraisons sont annoncées début octobre à des prix assez concurrentiels. En entrée de gamme, la version essence sera proposée dès CHF 22'500.-, CHF 25'000.- pour la motorisation diesel, alors que la version haut de gamme équipée de la boîte CVT s'affichera à CHF 30'400.-.

Honda espère des ventes annuelles de HR-V au niveau de celles du Renault Captur et du Peugeot 2008, soit env. 2'000 véhicules par an. Sans une version 4×4, pourtant disponible pour les marchés américains et japonais, l'objectif semble ambitieux, le HR-V ayant pour lui sa modularité particulièrement aboutie mais étant en retrait par rapport à ses concurrents sur le comportement routier et les motorisations. Il n'en reste pas moins qu'il complète efficacement la gamme Honda dans le segment porteur des SUV.

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

Nos remerciements à Honda Suisse pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Honda HR-V.

A lire aussi

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 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

Événement - 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



















