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

Le temps passe, et les modes évoluent, les habitudes changent, doucement, tranquillement. Le monde automobile, comme bien des industries à travers le monde, est particulièrement actif pour suivre les tendances, voire pour les créer. Après avoir posé certains jalons du genre SUV avec le CR-V, Honda a commercialisé en 2018 ce qui est la cinquième génération de l'un de ses modèles phares en tentant de rester dans la mouvance contemporaine.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'498 cm^3
- 193 ch à 5'600 t/min
- 243 Nm de 2'000 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses CVT
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.0 sec.
- Poids : 1'705 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'600 x 1'855 x 1'689
- Conso. mesurée : 9.1 l/100 km
- Emissions CO_2 : 162 g/km (G)
- dès CHF 47'200.-, mod.essayé: CHF 54'150.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

Le Honda CR-V, c’est 22 ans de longévité, avec une première génération lancée en 1996. D’abord dans un style un brin baroudeur et compact, il s’est élancé, allongé, élargi, en abandonnant au passage la roue vissée sur la porte arrière. Honda clamant délivrer sous l’appellation CR-V un « Confortable Runabout Vehicle », on est en passe de se demander si la volonté des premiers instants habite toujours le SUV moyen de la marque japonaise. Grand ami pratique de tous les jours ou vaste coquille vide de sens, là est bien la question à laquelle j’ai voulu répondre.

A l’extérieur

On peut noter sans délai que l’évolution stylistique entre la quatrième et la cinquième génération se fait dans une vraie continuité, avec quelques changements marqués qui contribuent à moderniser l’allure du SUV.

La face avant gagne ainsi en caractère, avec des projecteurs plus effilés encadrant toujours la grille de radiateur. L’ensemble est cependant plus haut et se pare de petits détails sophistiqués, comme la calandre à motif hexagonal ou les baguettes chromées qui intègrent le logo de la firme de Tokyo. Le bouclier prend du volume et apparaît un rien joufflu et bien plus volontaire. Le capot quant à lui arbore deux pommettes proéminentes allant se perdre dans la base du pilier A.

La vraie transformation se situe à l’arrière : exit la signature lumineuse verticale,

les feux dépassent largement sur le hayon et leurs volumes font partie intégrante du dessin global. Je reconnais là un design dans la pure veine nippone. La ceinture est plus haute, ce qui concourt à rendre le CR-V plus musclé.

Il en est de même sur les flancs, où les espaces vitrés se réduisent, poussés vers le haut par une ligne saillante transversale joignant les épaulements avant et arrière. Tout le bas de caisse, de l'avant à l'arrière en passant par les arches de roues, est composé de pièce en plastique dur noir pour conférer le petit rien d'allure baroudeuse.

J'apprécie franchement cette transformation qui rend le CR-V plus agressif et plus moderne, estompant l'habituel style timide que pouvait connaître le modèle.

A l'intérieur

Lors de la présentation du modèle européen de série au Salon de l'Automobile de Genève 2017, Honda a révélé une des grandes nouveautés de cette toute fraîche mouture : la possibilité de sélectionner, en option, une version sept places. Notre modèle d'essai est justement doté du plus grand nombre de sièges possible. L'extra de deux assises se fait logiquement dans le coffre, au travers de dossiers contigus se relevant. Ce qui me frappe immédiatement, c'est la grande finesse de réglage des deuxième et troisième rangées de banquettes. Loin d'être cantonné à un seul angle d'assise, il est au contraire possible d'ajuster à souhait les dossiers, permettant d'adapter l'espace entre chaque niveau, selon la taille des passagers transportés. Le rang intermédiaire peut être aussi bougé en profondeur, ce qui octroie un bonus d'espace aux jambes, tout juste nécessaire pour glisser un adulte svelte de taille moyenne tout à l'arrière.

Lors de mon essai, je peux circuler sur de moyennes distances, et pour de simples balades, avec trois adultes et trois enfants, sans qu'aucun ne vienne se plaindre d'un quelconque manque d'espace. Les voyages longs courriers sont néanmoins à proscrire, car l'inconfort au sixième et septième siège devient réel passés 150 kilomètres. En second lieu, le coffre, réduit à 150 litres, ne permet de transporter qu'une quantité infime de choses.

En parlant de volume de coffre, ce dernier offre 472 litres dans la configuration standard 7 places, ce qui le classe dans la moyenne basse du segment. Cependant, les choses s'améliorent sensiblement une fois tous les sièges rabattus, puisque ce sont 1'756 litres qui sont offerts, ce qui situe le CR-V dans les meilleures capacités face à la concurrence.

L'habitacle s'ouvre aussi pour les places avant, où les occupants peuvent profiter d'un espace accru. La vision à la place du conducteur est excellente, le rehaussement de la ligne de ceinture ne se percevant absolument pas. Les assises

sont d’un confort honorable. Elles souffrent néanmoins d’un réglage à l’ancienne pas forcément très précis et d’un maintien assez relatif.

Le système d’infodivertissement s’appuie sur deux moniteurs, l’un au tableau de bord et l’autre en tête de console centrale, de 7 pouces de diagonale. Le premier est particulièrement fourni en information – un de trop à mon goût – et autorise l’affichage de quasiment l’intégralité des données possibles. Le second profite de l’évolution du système embarqué made in Honda, qui gagne en réactivité. L’ergonomie des menus n’est pas un modèle du genre mais reste tout à fait convenable.

La version 7 places n’est disponible qu’en finition « Lifestyle », n’autorisant pas le haut de la gamme « Executive ». Il demeure que la dotation de série est franchement généreuse, incluant les packs complets d’assistances à la conduite et de connectivité embarquée. Le sacrifice se fait néanmoins sur la finition du volant – non chauffant –, sur le levier de vitesse – non gainé de cuir –, sur l’afficheur tête-haute et sur le hayon mains-libres électrique.

Sous le capot

Le choix de moteur est particulièrement simple puisqu'il se limite à un bloc, l'essence 1.5 i-VTEC. Il se décline en deux types de transmissions. 2WD d'abord, où seule la déclinaison 173 chevaux du bloc est disponible, couplé uniquement avec la boîte manuelle 6 vitesses. 4WD ensuite, configuration pour laquelle il est possible d'opter pour la boîte manuelle ou pour la boîte à variation continue CVT, aussi bien avec le moulin développant 173 chevaux ou celui délivrant 193 équidés.

On note au passage la disparition dans la gamme de la motorisation diesel, mais l'arrivée de la CR-V Hybrid, reposant sur un groupement d'un moteur de 2 litres à cycle d'Atkinson et de deux moteurs électriques, l'un chargé de la propulsion et l'autre de la génération d'électricité.

En ce qui concerne le CR-V 7 places spécifiquement, les options de groupes motopropulseurs sont cantonnées à deux choix : la version 173 ch 4WD avec boîte manuelle ou l'ensemble 193 ch 4WD à boîte CVT. L'essai du jour porte sur cette dernière version.

En matière de consommation, Honda annonce une gourmandise tournant des 7.6 l/100km pour la version 173 chevaux, tandis que la mouture dopée à 193 chevaux promet une consommation à 8.6 l/100km. Dans les faits, je peux constater une consommation de 9.1 l/100km, sur un parcours mixant circulation urbaine, autoroutière et ascension de cols. En milieu purement montagnards, incluant des excursions sur poudreuse, le chiffre se limite à 9.9 l/100km.

Au volant

Alors que je parcours la documentation de ce CR-V, je note tout de suite que la boîte n’est pas une automatique traditionnelle, mais une CVT, soit une transmission à variation continue. Petit rappel pour ceux qui ne serait pas familier avec cette technologie, la boîte CVT est un troisième type de boîte bien distinct. Le fonctionnement se rapproche, dans les très grandes lignes, à celui des boîtes à vario de scooters : un jeu de poulies s’écarte et se rapproche pour ajuster le ratio de la transmission en fonction du besoin. Il ne s’agit pas pour moi de la première expérience avec pareille technologie, et mes constatations restent similaires avec le CR-V.

Le grand avantage de la variation continue, c’est la très grande souplesse offerte par la boîte. Les changements de ratio sont en tout temps imperceptibles, même quand j’utilise les palettes au volant. Car oui, les ingénieurs de chez Honda ont tenu à cet ajout, qui simule des passages de vitesses et permet de jouer avec la boîte. Un petit plus bien apprécié lors de mes balades en montagne, me permettant ainsi de choisir au mieux le « rapport ».

Le grand défaut en revanche, c’est que le dynamisme global en pâtit. Avec 193 chevaux sous le capot, on peut s’attendre à disposer d’un outil vigoureux permettant des accélérations tranchées et des relances franches. Or, ce n’est pas ici le cas. Sans faire dans le poussif à outrance, lors de sollicitations plus appuyées, le moteur délivre rapidement la puissance, mais tire court, en émettant un bruit non négligeable. Je me sens alors au contrôle d’un générateur dont la

puissance a un peu de mal à passer aux roues. Ma conclusion est donc sans équivoque : il m’est inutile de rouler de manière nerveuse et d’aller chercher les limites dynamiques, mais plutôt de capitaliser sur la souplesse en optant pour une conduite la plus fluide possible.

Cela s’avère payant en milieu urbain où le CR-V se montre agréable et docile. D’autant plus que la suspension filtre bien les imperfections et contrecarre le roulis avec efficacité. Au niveau des sensations dans le volant, c’est totalement neutre. Les retours de la chaussée sont minimes et la résistance assez faible ; la précision de la direction est convenable. Bien que l’empattement soit limité à 2’662 mm, le braquage n’est pas le grand point fort de ce SUV. Certaines manœuvres en milieu confiné se montrent parfois laborieuses. Mon ressenti global est que le caractère est très lissé et vise d’abord le confort plutôt que le plaisir de conduite pur.

La période hivernale étant bel et bien arrivée, je décide de sortir le CR-V du confort des routes goudronnées et d’aller sillonner les petites routes de l’arrière-pays de la Vallée de Joux afin de me faire une idée précise de la technologie maison 4WD. La montée à la Vallée depuis le plat du Léman se fait à bonne allure, me permettant de constater que l’ensemble roulant, châssis en tête, est de bonne facture.

La grande surprise arrive lorsque je lance le SUV sur un parking désert au revêtement glissant, mélange de neiges tassées et glacées. Le « All-Wheel Drive » ici équipé est soutenu par la technologie « Real Time AWD with Intelligent Control System ». Pour le coup, le terme « Intelligent » n’est absolument pas volé. Avec de l’espace à foison pour permettre de tester les limites de traction et d’adhérence, je mets le CR-V sur la brèche… avec très grand mal ! Il m’est particulièrement difficile de le faire glisser et de le prendre en faute. Sans avoir à vraiment le « manager », le système de traction gère automatiquement et sans délai la répartition du couple sur chaque roue, ce qui a pour effet de remettre immédiatement en ligne le bébé de 1’705 kg. De quoi me donner pleinement confiance pour m’embarquer dans la poudreuse des sentiers zébrant les bois alentours. Là encore, le CR-V se montre exemplaire. Certes, ça glisse un peu, mais la machinerie fait tout le travail et me permet de profiter avec insouciance du somptueux paysage qui se présente à moi.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Verdict

Les mains sur le volant, le Honda CR-V ne s’avère pas être un véhicule bourré de caractère, mais s’affirme très clairement comme un SUV fiable et efficace. Il l’est d’abord au travers de son intérieur, maniable et pratique, aux 7 vraies places ; il l’est ensuite avec sa motricité qui, malgré une boîte CVT péjorant sensiblement les relances et les accélérations franches, reste sûre, qu’importe le terrain. Il est ainsi digne de son nom et de son héritage, celui d’une automobile toujours apte à aller çà et là, dans le confort et la sûreté.

<u>Prix et options – Honda CR-V 1.5 i-VTEC 4WD AT 193ch “Lifestyle” 7 places</u>

Prix de base : CHF 53’300.-

Peinture métallisée “Rouge Premium Crystal” : CHF 850.-

<u>Prix TOTAL : CHF 54’150.-</u>

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

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de ce Honda CR-V 1.5 i-VTEC.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A lire aussi

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 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

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com