Essai – Honda e Advance : Electron acidulé !

La japonaise au look craquant carbure aux électrons et le cocktail est plutôt aguicheur. Mais qu'en est-il vraiment pour une utilisation quotidienne ? Il est temps de le vérifier. Wheels And You a pris le volant de cette Honda e Advance pour deux semaines électrisantes. Voici notre récit.



- 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 : 1'527 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'894 x 1'752 x 1'512
- Conso. effective : 18.8 kWh/100 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 43'600.-, mod.essayé: CHF 43'600.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière, Sébastien Morand

---

Pour ceux qui ne le sauraient pas, la Honda e est une citadine 100% électrique.

Elle reprend le dessin du concept car Urban EV présenté en 2018 lors du Salon de Genève. Mais l'œil averti y verra aussi quelques traits de la première génération de la Honda Civic, comme le mentionnait déjà mon collègue en début d'année lors de notre premier contact avec la petite nippone.

A ce moment, j'avais aussi eu l'occasion de faire un bref essai et même si je ne suis pas un fervent adepte des voitures électriques, j'avoue que j'étais déjà tombé sous le charme. Du coup, me voilà encore plus impatient de passer quinze jours en compagnie de cette Honda e.



A l'extérieur

Mon plaisir est d'autant plus important lorsque je découvre la teinte « Jaune Electric » de la voiture de presse. Cette couleur lui va à ravir et correspond parfaitement à l'esprit de l'auto, sans compter que c'est ultra photogénique. Certes, si je devais en acheter une, j'opterais plutôt pour la peinture métallisée « Bleu Premium Crystal » et sinon, vous avez les traditionnels blanc, gris foncé et noir. Mais comme je le dis souvent, une voiture fun, ça doit avoir une couleur fun !

Car oui, à mes yeux, cette Honda e est bien un véhicule fun, déjà simplement par son apparence. Design rétro tout en étant moderne avec un côté geek de par son équipement. Première spécificité qui saute aux yeux, le remplacement des traditionnels rétroviseurs par des caméras. Si l'utilisation demande un petit temps d'adaptation, on s'y fait très vite grâce à un placement parfait des écrans dans l'habitacle.

Puis il y a ses phares ronds, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, laissant imaginer qu'on peut intervertir sa proue et sa poupe. En tout cas, de face, ça lui donne un regard amusant et racoleur qui ne laisse pas indifférent. L'effet est encore plus accentué lorsque les optiques sont allumées. Bien évidemment la robe jaune attire le regard, mais même sans cette caractéristique, je suis convaincu que les têtes se

tourneraient tout autant.

Pendant mon essai, je suis impressionné du nombre de pouces levés, de sourires, de petits gestes et de regards que l'on fait à mon égard, enfin plutôt à celui de cette Honda e. Elle fait autant d'effet qu'une supercar, mais par contre c'est toujours positif et bienveillant : la japonaise ne génère aucune animosité.

S'il faut lui trouver un défaut, mais c'est mon goût personnel, j'avoue que les jantes me laissent de marbre. Comme me le fait remarquer un ami, celles du Urban EV Concept étaient bien plus belles et je partage totalement son avis.

Exception faite de ce détail, à mes yeux, le dessin de cette Honda e est vraiment très sympa. J'adhère à 100% et les commentaires des gens que je croise sont unanimement, ou presque, aussi enthousiastes.








A l'intérieur

Pour l'habitacle, alors que mon collègue était plutôt mitigé lors de notre premier contact, moi je suis complètement fan. Que ça soit en termes de matériaux utilisés, sauf quelques plastiques durs, ou de présentation, je trouve le résultat parfaitement réussi. Alors oui, l'alignée d'écrans qui traverse tout le tableau de bord, c'est un peu spécial au début, mais après quelques jours on s'y fait. Bon j'avoue qu'en roulant seul, tout n'est pas vraiment utile, mais qu'importe, le rendu est top. Et pour le coup, tout comme l'apparence extérieure, ça fait son effet et mes différents passagers sont tous bluffés.

La technologie embarquée est vraiment à la pointe et la gestion de l'ensemble se fait dans l'esprit d'un smartphone. Tout l'interface infodivertissement est ultra réactif et dispose d'une multitude de fonctions. Il m'a quand même fallu un petit moment pour tout assimiler et probablement que j'ai zappé certains menus.

L'équipement de notre voiture en finition « Advance » est lui aussi très high tech et parfaitement complet de série. Les assistances à la conduite, le maintien de voie, le système de caméras 360°, le parking automatique, le tempomat adaptatif, etc, etc… tout y est et heureusement dans un certain sens, car la facture est plutôt salée, mais j'y reviendrai plus tard.

L'espace à l'avant est correct, les assises plutôt confortables et, pour ma part, je me sens bien à bord de cette Honda e. C'est par contre plus restreint pour les places arrière, sans compter que l'accès y est relativement étriqué. Le coffre dispose d'un volume de 171 litres, ce n'est pas énorme, mais il faut rappeler que la Honda e est avant tout une citadine.







Sous le capot

Pour animer la japonaise, c'est de l'électricité qu'il faut. Dommage, à un moment, je me suis mis à rêver d'une déclinaison Type R avec un bon VTEC endiablé et une boite manuelle. OK, j'arrête de délirer et je me reconnecte à la réalité. Donc, le moteur, électrique vous l'aurez compris, développe 154 ch pour un couple de 315 Nm. Détail intéressant, il est placé en position arrière et l'auto est une propulsion. Ah ben voilà, encore une touche de fun ! Du coup, maintenant je suis sûr que vous commencez aussi à visualiser ma version Type R, dans l'esprit d'une mythique R5 Turbo… bon d'accord, j'arrête.

Ce moteur électrique est couplé à une batterie Lithium Ion de 35.5 kWh qui promet une autonomie d'environ 220 km en cycle WLTP. Sur le papier, ça nous donne une consommation mixte de 17.2 kWh/100km, valeur que je ne parviens bien évidemment pas à atteindre. Sur la durée de mon essai, j'obtiens une moyenne de 18.8 kWh/100km, en sachant que les températures sont relativement basses et que je n'hésite pas à utiliser la ventilation. En enclenchant cette dernière, avec ou sans la fonction climatisation active, cela impute environ une quinzaine de kilomètres à l'autonomie.

Tout ça reste relativement abstrait pour les non-initiés aux véhicules électriques, je vais donc tenter d'imager tout cela. Un paramètre qu'on commence à bien assimiler, c'est que l'autoroute est n'est clairement pas à l'avantage de ce type d'énergie. En effet, cela sollicite en continu la batterie, il n'y quasiment aucun moment de relâche et donc de recharge. A ce jeu, la consommation avoisine les 23/24 kWh/100km, ce qui nous réduit l'autonomie à 150 km, et encore, sans utiliser la ventilation.

A titre d'exemple, je fais un aller-retour Rolle/Genève avec des déplacements au centre-ville de la cité de Calvin, ce qui donne un total de 90 km, dont les trois-quarts sur autoroute. Alors que j'ai la batterie totalement pleine en partant, il ne reste que 35% lorsque j'arrive chez moi le soir. Je fais encore quelques petits trajets, 10-15 kilomètres maximum et voilà qu'il me reste maintenant seulement 27%. N'ayant qu'une prise de courant normale pour brancher ma Honda e, l'ordinateur de bord m'annonce plus de 20 heures pour récupérer le 100% de la batterie. Difficile d'imaginer qu'il soit possible de faire un tel trajet chaque jour de la semaine sans passer par un véritable système de recharge.

Alors, bien sûr, je teste aussi ces bornes de recharges publiques, avec plus ou moins de réussite. Pour résumer, il faut vraiment privilégier les chargeurs 50kW DC (courant continu), ainsi ça permet par exemple de passer de 55 à 88% de charge de la batterie en 25 minutes environ. Autre expérience, sur une borne 22kW AC (courant alternatif), pour récupérer 30% de charge, c'est plus d'une heure et demie. Sans compter, dans les deux cas, un prix de recharge un tantinet abusif, à savoir cinq à six fois ce qu'on paie chez soi pour l'électricité. Dans cette configuration, la mobilité électrique n'a plus vraiment d'avantage économique face à l'essence.

Attention, il est évident que celui ou celle qui opte pour une voiture électrique va vraisemblablement installer une borne de recharge rapide chez lui. Du coup ça devient plus intéressant, mais ça demande quand même une certaine réflexion en matière de gestion des recharges. Pour la jouer vraiment écologique, il faut aussi prévoir les panneaux solaires pour alimenter votre borne personnelle.

Sans vouloir décrier cette technologie, ni en faire l'apologie, à mes yeux j'estime que ce n'est pas la solution d'avenir. Néanmoins, aujourd'hui c'est la seule alternative viable à l'essence en attendant que le réseau des stations de recharge d'hydrogène se développe et que l'offre des constructeurs automobiles s'étoffe également.





Au volant

Revenons à notre Honda e, il est temps de découvrir son potentiel sur la route. Tout d'abord, et ce n'est pas la première fois qu'on vous le dit, se mettre au volant d'une voiture électrique procure une sensation de quiétude. Ça me le fait à chaque fois, je suis beaucoup plus calme, j'aborde la circulation avec beaucoup plus de recul et je reste zen dans les bouchons.

Ensuite, il y a cette réactivité immédiate dès qu'on accélère qui nous fait bondir d'un carrefour à l'autre si on est en ville, ou d'un virage à l'autre une fois qu'on a rejoint la campagne. Je m'amuse à atomiser tout le monde au feu vert pendant les trois premiers jours. Après, j'adopte un rythme beaucoup plus serein en tentant coûte que coûte de consommer le moins possible.

Enorme atout pour notre japonaise, son rayon de braquage de seulement 4,3 mètres. C'est génial, on fait demi-tour partout. Je m'amuse même à me mettre dans les coins les plus exigus pour tenter de revenir sur mes pas en faisant le moins de manœuvres possibles. En ville, cette excellente maniabilité couplée aux performances de la motorisation électrique fait de cette Honda e une arme redoutable. Seul petit bémol, lorsqu'il faut se parquer en marche arrière, la vision au travers des écrans n'est pas toujours évidente, mais avec la pratique, on s'habitue.

Dès qu'on sort du milieu urbain, l'agrément de conduite reste très agréable et les capacités du moteur sont largement suffisantes. Il y a même un mode Sport si on veut que ça booste encore plus. Franchement je n'y trouve pas un réel intérêt, je ne l'utilise quasiment jamais.

Le comportement routier est relativement bon du fait que la grande partie du poids se situe dans la partie basse de la voiture. Toutefois, même si c'est une propulsion, je constate que la voiture sous-vire si on aborde les courbes avec trop d'engouement. L'effet est probablement accentué du fait que l'auto dispose déjà

des pneus hiver. Rien de dramatique non plus et, encore une fois, je pense que la vocation première de cette Honda e c'est la ville, pas la conduite débridée sur des petites routes de campagne. Reste qu'elle s'en sort assez bien à ce jeu là aussi.

Ah oui, j'allais oublier le plus important, la fonction « Pédale Unique » qui s'active au moyen d'un bouton situé en dessous des commandes de boite de vitesses (D, N, R). C'est pour moi l'atout majeur des voitures électriques, tout se gère avec la pédale d'accélérateur. Lorsqu'on relâche cette dernière, le système se charge de ralentir, puis de s'arrêter. La récupération d'énergie est maximum, donc ça fait le jeu de la meilleure autonomie. Au début cela nécessite un peu d'apprentissage et on a tendance à s'arrêter trop tôt. Mais une fois qu'on a compris le truc, ça devient ludique, on peut véritablement rouler, enfin surtout s'arrêter, sans toucher les freins. Alors que sur certaines autos électriques c'est peu efficace, sur la Honda e cela fonctionne à merveille. Ce qui est compliqué c'est lorsqu'on reprend une voiture traditionnelle, on en vient à oublier qu'on doit à nouveau freiner.









Verdict

Cette petite japonaise m'a clairement tapé dans l'œil ! Je trouve qu'elle propose un package vraiment sympathique à celui qui recherche une citadine électrique et qui peut se contenter d'une autonomie d'environ 150 km. Son look est unique, j'adore, même s'il se paie au prix fort. C'est pour moi le gros défaut de notre petite japonaise.

En effet, la finition Advance place la Honda e avec un prix de départ à CHF 43'600.-. A cela par contre vous n'aurez pas grand chose à rajouter, voir même rien si la teinte de notre voiture d'essai vous plait. A noter qu'il existe maintenant une version un peu moins puissante (136 ch), avec le même couple et une autonomie équivalente, pour CHF 39'900.-. Cependant, elle est aussi moins bien équipée, la rendant, à mon avis, moins intéressante.

Si l'on tient compte d'une catégorie « Premium & Fashion », ses principales concurrentes, la Mini Electric et la nouvelle Fiat 500, régatent plus ou moins dans le même segment de tarif. L'italienne a cependant l'avantage de proposer une autonomie plus intéressante. Reste que ces deux là on les connaît depuis longtemps et l'effet « Waoouuuuu » lorsqu'elles ont débarqué pour la première fois sur nos routes s'est maintenant amenuisé. Est-ce que ça suffira à la Honda e pour se faire une place sur le marché ? Seul l'avenir nous le dira.

Moi je pense qu'il lui faudrait un prix d'appel plus bas et une meilleure autonomie pour véritablement se démarquer. Toutefois, on sait que le style d'une auto peut être suffisant pour faire la différence. En tout cas pour moi, si je devais acquérir un véhicule de ce segment, ça le ferait, la Honda e gagne haut la main. A priori je ne suis pas le seul vu le nombre de prix qu'elle a déjà remporté. Le dernier en date étant le GCOTY (German Car Of The Year) 2021 et ce n'est pas rien, vu que c'est la première fois qu'un véhicule japonais se voit décerner cette récompense !











Prix et options – Honda e Advance

Prix de base : CHF 43’600.-

Peinture “Jaune Electric” : CHF 0.-

Prix TOTAL : CHF 43’600.-







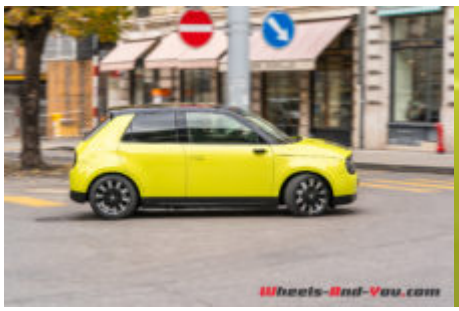


Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de cette Honda e Advance.
















A lire aussi

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

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

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